**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundesstraße 441 (Stadt Wunstorf, Region Hannover)

von Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545

30.12.2016

3312-31027-2-3/B 441

Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1 VERFÜGENDER TEIL 1

1.1 Planfeststellung 1
1.1.1 Feststellung 1
1.1.2 Planunterlagen 1
1.1.2.1 Festgestellte Planunterl agen 1
1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen 3
1.1.3 Eingeschlossene Entscheidungen 4
1.1.4 Änderungen und Berichtigungen 5
1.1.5 Inhalts- und Nebenbestimmungen 6
1.1.5.1 Immissionen 6
1.1.5.1.1 Schallschutzmaßnahmen 6
1.1.5.1.2 Baumaßnahmen und Baulärm 6
1.1.5.1.3 Staubschutz während der Bauzeit 7
1.1.5.2 Naturschutz 7
1.1.5.2.1 Eingriffsregelung 7
1.1.5.2.2 Artenschutz 8
1.1.5.3 Abfall- und Bodenschutzrecht 8
1.1.5.4 Wasserwirtschaftliche Belange 9
1.1.5.5 Belange der Landwirtschaft 9
1.1.5.6 Militärische Belange 10
1.1.5.7 Belange der Denkmalpflege 11
1.1.5.8 Sonstige Belange 11
1.1.5.8.1 Allgemeines 11
1.1.5.8.2 Eisenbahnbelange 11
1.1.5.8.3 Leitungsträger 12
1.1.6 Vorbehaltene Entscheidungen 14
1.1.6.1 Allgemeiner Vorbehalt 14
1.1.6.2 Änderungs- und Ergänzungsvorbehalt zur Flurbereinigung 15

1.2 Weitere Entscheidungen 15
1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis 15
1.2.1.1 Erlaubte Benutzung 15
1.2.1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen 17
1.2.1.2.1 Betrieb und Unterhaltung 17
1.2.1.2.2 Anzeigepflichten 18
1.2.1.3 Hinweise 18

1.3 Entscheidung über Einwendungen 18

2 BEGRÜNDENDER TEIL 18

2.1 Sachverhalt 18
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens 18
2.1.2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen 21
2.1.3 Verfahrensablauf 23

2.2 Rechtliche Bewertung 26

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung 26
2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens 26
2.2.1.2 Zuständigkeit 26
2.2.1.3 Verfahren 27
2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung 32
2.2.2.1 Allgemeines 32
2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG 33
2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt 33
2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik 33
2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter 34
2.2.2.2.1.2.1 Schutzgut Mensch 34
2.2.2.2.1.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt 35
2.2.2.2.1.2.3 Schutzgut Boden 37
2.2.2.2.1.2.4 Schutzgut Wasser 37
2.2.2.2.1.2.5 Schutzgut Klima 38
2.2.2.2.1.2.6 Schutzgut Luft 38
2.2.2.2.1.2.7 Schutzgut Landschaft 39
2.2.2.2.1.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter 39
2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen 40
2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch 41
2.2.2.2.1.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt 43
2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden 45
2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser 46
2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima 47
2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Luft 47
2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft 49
2.2.2.2.1.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter 50
2.2.2.2.1.3.9 Wechselwirkungen 50
2.2.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG 50
2.2.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen 52
2.2.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt 54
2.2.2.3.3 Auswirkungen auf den Boden 60
2.2.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser 61
2.2.2.3.5 Auswirkungen auf das Klima 63
2.2.2.3.6 Auswirkungen auf die Luft 64
2.2.2.3.7 Auswirkungen auf die Landschaft 65
2.2.2.3.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter 66
2.2.2.3.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern 67
2.2.2.3.10 Medienübergreifende Gesamtbewertung 67
2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung 68
2.2.3.1 Planrechtfertigung 68
2.2.3.2 Planungsziele 70
2.2.3.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse 70
2.2.3.3.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse 70
2.2.3.3.2 Straßen- und Verkehrsverhältnisse nach Realisierung der Ortsumgehung Wunstorf 71
2.2.3.3.3 Einwendungen zu den Verkehrsverhältnissen 75
2.2.3.4 Vorgaben der Raumordnung und des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf 78
2.2.3.5 Planungsvarianten 79
2.2.3.5.1 Grobanalyse 80
2.2.3.5.1.1 Nullvariante 80

2.2.3.5.1.2 Untervarianten der Variante Verlängerte Hochstraße 81
2.2.3.5.1.3 Südvarianten 83
2.2.3.5.1.3.1 Beschreibung der Südvarianten 84
2.2.3.5.1.3.2 Bewertung der Südvarianten 84
2.2.3.5.2 Trassenentscheidung 95
2.2.3.5.2.1 Beschreibung der verbleibenden Trassenvarianten 95
2.2.3.5.2.2 Variantenvergleich 96
2.2.3.5.2.2.1 Verkehrliche Wirkungen 96
2.2.3.5.2.2.2 Umweltauswirkungen 99
2.2.3.5.2.2.3 Städtebauliche Belange der Stadt Wunstorf 109
2.2.3.5.2.2.4 Agrarstrukturelle Auswirkungen 113
2.2.3.5.2.2.5 Eigentumsbelange und Grunderwerb 114
2.2.3.5.2.2.6 Baukosten 115
2.2.3.5.2.2.7 Wirtschaftlichkeit der Varianten 115
2.2.3.5.2.3 Gesamtergebnis der Abwägung 116
2.2.3.5.3 Trassenoptimierungen 119
2.2.3.5.3.1 Trassenbeschreibung 120
2.2.3.5.3.2 Variantenentscheidung 120
2.2.3.5.3.2.1 Verkehrliche Wirkungen 121
2.2.3.5.3.2.2 Bautechnik 123
2.2.3.5.3.2.3 Natur und Landschaft und Umweltauswirkungen 123
2.2.3.5.3.2.4 Agrarstrukturelle Auswirkungen 124
2.2.3.5.3.2.5 Wirtschaftlichkeit/Kosten 124
2.2.3.5.3.2.6 Gesamtbewertung der Abwägung 124
2.2.3.5.4 Ausbaukonzeption 125
2.2.3.5.4.1 Trassierung, Linienführung 125
2.2.3.5.4.2 Einwendungen zur Trassierung und Linienführung 126
2.2.3.5.4.3 Knotenpunktgestaltung und Wegebeziehungen 128
2.2.3.5.4.4 Einwendungen zu Knotenpunktgestaltung und Wegebeziehung 128
2.2.3.6 Immissionen 132
2.2.3.6.1 Trennungsgebot 133
2.2.3.6.2 Verkehrslärm 133
2.2.3.6.2.1 Immissionsgrenzwerte 134
2.2.3.6.2.2 Gebietsnutzungen 134
2.2.3.6.2.3 Schallberechnung 134
2.2.3.6.2.4 Aktiver Schallschutz 135
2.2.3.6.2.5 Passiver Schallschutz 136
2.2.3.6.2.6 Einwendungen zum Verkehrslärm 136
2.2.3.6.3 Baubedingte Lärm- und Staubimmissionen 139
2.2.3.6.4 Luftschadstoffe 140
2.2.3.7 Natur und Landschaft 143
2.2.3.7.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft 143
2.2.3.7.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 144
2.2.3.7.2.1 Vermeidung 144
2.2.3.7.2.2 Ausgleich und Ersatz 145
2.2.3.7.2.2.1 Ausgleichsmaßnahmen 145
2.2.3.7.2.2.2 Ersatzmaßnahmen 146
2.2.3.7.2.2.3 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen 147
2.2.3.7.2.3 Verfahrensrechtliches 148
2.2.3.7.2.4 Einwendungen zu dem Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans 149
2.2.3.7.2.5 Sonstige Einwendungen zur Eingriffsregelung 151
2.2.3.7.3 Natura 2000-Gebiete 156

2.2.3.7.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG....157
2.2.3.7.5 Gesetzlicher Biotopschutz 158
2.2.3.7.6 Artenschutz....159
2.2.3.7.6.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot 162
2.2.3.7.6.2 Störungsverbot....165
2.2.3.7.6.3 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot....167
2.2.3.7.6.4 Einwendungen zum Artenschutzrecht 171
2.2.3.7.6.5 Zusammenfassung....175
2.2.3.8 Wasserwirtschaftliche Belange.... 175
2.2.3.8.1 Gewässerausbau....176
2.2.3.8.1.1 Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls 177
2.2.3.8.1.1.1 Keine Erhöhung des Hochwasserrisikos und keine nicht ausgleichbare Zerstörung von Rückhalteflächen 177
2.2.3.8.1.1.2 Keine Beeinträchtigung sonstiger Belange des Wohls der Allgemeinheit....179
2.2.3.8.1.2 Keine Beeinträchtigung anderer Vorschriften des zwingenden materiellen Rechts....179
2.2.3.8.1.2.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der WRRL 179
2.2.3.8.1.2.2 Vereinbarkeit mit sonstigem öffentlichen Recht 180
2.2.3.8.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der WRRL 180
2.2.3.8.3 Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern 187
2.2.3.8.4 Maßnahmen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten und Hochwasserschutz....188
2.2.3.8.5 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten 188
2.2.3.8.6 Einwendungen und Stellungnahmen zu wasserwirtschaftlichen Belangen 189
2.2.3.9 Bodenschutz und Altlasten.... 192
2.2.3.10 Landwirtschaft.... 193
2.2.3.10.1 Flächeninanspruchnahme....193
2.2.3.10.2 Existenzgefährdungen 195
2.2.3.10.2.1 Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab 196
2.2.3.10.2.2 Landwirtschaftliche Betriebe im Einzelnen 198
2.2.3.10.3 Auswirkungen auf das landwirtschaftliche Wegenetz....210
2.2.3.10.4 Sonstige Auswirkungen auf die Landwirtschaft/Einwendungen...215
2.2.3.11 Kommunale Belange.... 217
2.2.3.12 Forstwirtschaftliche Belange.... 218
2.2.3.13 Jagdliche Belange.... 218
2.2.3.14 Naherholung.... 219
2.2.3.15 Militärische Belange 221
2.2.3.16 Bergrechtliche Belange 221
2.2.3.17 Sonstige öffentliche Belange.... 222
2.2.3.18 Eigentum.... 222
2.2.3.18.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme 224
2.2.3.18.2 Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen 224
2.2.3.18.3 Mittelbare Grundstücksbetroffenheiten 224
2.2.3.19 Gesamtabwägung.... 225

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis 226

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange 226

2.5 Abwägung der Belange von anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Vereinigungen 228

2.6 Abwägung privater Belange/Einwendungen 230
2.6.1 Einwender Nr. 1 232
2.6.2 Einwender Nr. 2 232
2.6.3 Einwender Nr. 3 und Nr. 6 233
2.6.4 Einwender Nr. 4 233
2.6.5 Einwender Nr. 5 234
2.6.6 Einwender Nr. 7 234
2.6.7 Einwender Nr. 8 235
2.6.8 Einwender Nr. 9 235
2.6.9 Einwender Nr. 10 236
2.6.10 Einwender Nr. 11 236
2.6.11 Einwender Nr. 12 237
2.6.12 Einwender Nr. 13 237
2.6.13 Einwender Nr. 14 238
2.6.14 Einwender Nr. 15 239
2.6.15 Einwender Nr. 16 239
2.6.16 Einwender Nr. 17, Nr. 18, Nr. 19, Nr. 20, Nr. 21, Nr. 22, Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25 239
2.6.17 Einwender Nr. 26 240
2.6.18 Einwender Nr. 27 240
2.6.19 Einwender Nr. 28 240
2.6.20 Einwender Nr. 29 241
2.6.21 Einwender Nr. 30 241
2.6.22 Einwender Nr. 31 242
2.6.23 Einwender Nr. 32 242
2.6.24 Einwender Nr. 33 242
2.6.25 Einwender Nr. 34 243
2.6.26 Einwender Nr. 35 243
2.6.27 Einwender Nr. 36 243
2.6.28 Einwender Nr. 37 244
2.6.29 Einwender Nr. 38 244
2.6.30 Einwender Nr. 39 245
2.6.31 Einwender Nr. 40 245
2.6.32 Einwender Nr. 41 246
2.6.33 Einwender Nr. 42 246
2.6.34 Einwender Nr. 43 247
2.6.35 Einwender Nr. 44 248
2.6.36 Einwender Nr. 45 248
2.6.37 Einwender Nr. 46 248
2.6.38 Einwender Nr. 47 249
2.6.39 Einwender Nr. 48 249
2.6.40 Einwender Nr. 49 251
2.6.41 Einwender Nr. 50 251
2.6.42 Einwender Nr. 51 252
2.6.43 Einwender Nr. 52 253
2.6.44 Einwender Nr. 53 254
2.6.45 Einwender Nr. 54, Nr. 55, Nr. 56, Nr. 57, Nr. 58, Nr. 59, Nr. 60, Nr. 61, Nr. 62, Nr. 63 255
2.6.46 Einwender Nr. 64, Nr. 65, Nr. 66, Nr. 67 und Nr. 68 256

2.6.47 Einwender Nr. 69 257
2.6.48 Einwender Nr. 70 257
2.6.49 Einwender Nr. 71 257
2.6.50 Einwender Nr. 72 258
2.6.51 Einwender Nr. 73 259
2.6.52 Einwender Nr. 74 259
2.6.53 Einwender Nr. 75 und Nr. 76 260
2.6.54 Einwender Nr. 77 260
2.6.55 Einwender Nr. 78 260
2.6.56 Einwender Nr. 79 260
2.6.57 Einwender Nr. 80 261
2.6.58 Einwender Nr. 81 261
2.6.59 Einwender Nr. 82 262
2.6.60 Einwender Nr. 83 262
2.6.61 Einwender Nr. 84 262
2.6.62 Einwender Nr. 85 263
2.6.63 Einwender Nr. 86 263
2.6.64 Einwender Nr. 87 263
2.6.65 Einwender Nr. 88 264
2.6.66 Einwender Nr. 89 264
2.6.67 Einwender Nr. 90 264
2.6.68 Einwender Nr. 91 264
2.6.69 Einwender Nr. 92 265
2.6.70 Einwender Nr. 93 266
2.6.71 Einwender Nr. 94 267
2.6.72 Einwender Nr. 95 268
2.6.73 Einwender Nr. 96 268
2.6.74 Einwender Nr. 97 269
2.6.75 Einwender Nr. 98 269
2.6.76 Einwender Nr. 99 270
2.6.77 Einwender Nr. 100 270
2.6.78 Einwender Nr. 101 271
2.6.79 Einwender Nr. 102 272
2.6.80 Einwender Nr. 103 und 106, 107 272
2.6.81 Einwender Nr. 104 286
2.6.82 Einwender Nr. 105 290
2.6.83 Einwender Nr. 106 291
2.6.84 Einwender Nr. 107 292
2.6.85 Einwender Nr. 108 293
2.6.86 Einwender Nr. 109 293
2.6.87 Einwender Nr. 110 294
2.6.88 Einwender Nr. 111 295
2.6.89 Einwender Nr. 112 295
2.6.90 Einwender Nr. 113 295
2.6.91 Einwender Nr. 114 295
2.6.92 Einwender Nr. 115 296
2.6.93 Einwender Nr. 116 297
2.6.94 Einwender Nr. 117 298
2.6.95 Einwender Nr. 118 298
2.6.96 Einwender Nr. 119, Nr. 120, Nr. 121, Nr. 122, Nr. 123, Nr. 124 und Nr. 125 299
2.6.97 Einwender Nr. 126 300
2.6.98 Einwender Nr. 127 300
2.6.99 Einwender Nr. 128 300

2.6.100 Einwender Nr. 129 301
2.6.101 Einwender Nr. 130 302
2.6.102 Einwender Nr. 131 303
2.6.103 Einwender Nr. 132 303
2.6.104 Einwender Nr. 134 304
2.6.105 Einwender Nr. 135 304
2.6.106 Einwender Nr. 136 305
2.6.107 Einwender Nr. 137 305
2.6.108 Einwender Nr. 138 und Nr. 139 306
2.6.109 Einwender Nr. 140, Nr. 141, Nr. 142, Nr. 143, Nr. 144, Nr. 145, Nr. 146, Nr. 147 und Nr. 148 306
2.6.110 Einwender Nr. 149 307
2.6.111 Einwender Nr. 150 307
2.6.112 Einwender Nr. 151 307
2.6.113 Einwender Nr. 152 308
2.6.114 Einwender Nr. 153 308
2.6.115 Einwender Nr. 154 308
2.6.116 Einwender Nr. 155 309
2.6.117 Einwender Nr. 156 309
2.6.118 Einwender Nr. 157 309
2.6.119 Einwender Nr. 158 310
2.6.120 Einwender Nr. 159 310
2.6.121 Einwender Nr. 160 311
2.6.122 Einwender Nr. 161 311
2.6.123 Einwender Nr. 162 312
2.6.124 Einwender Nr. 163 312
2.6.125 Einwender Nr. 164 312
2.6.126 Einwender Nr. 165 312
2.6.127 Einwender Nr. 166 313
2.6.128 Einwender Nr. 167 313
2.6.129 Einwender Nr. 168 313
2.6.130 Einwender Nr. 169 314
2.6.131 Einwender Nr. 170 314
2.6.132 Einwender Nr. 171 315
2.6.133 Einwender Nr. 172 315
2.6.134 Einwender Nr. 173 315
2.6.135 Einwender Nr. 174 316
2.6.136 Einwender Nr. 175 316
2.6.137 Einwender Nr. 176 317
2.6.138 Einwender Nr. 177 317
2.6.139 Einwender Nr. 178 317
2.6.140 Einwender Nr. 179 318
2.6.141 Einwender Nr. 180 318
2.6.142 Einwender Nr. 181 319
2.6.143 Einwender Nr. 182 320
2.6.144 Einwender Nr. 183 320
2.6.145 Einwender Nr. 184 321
2.6.146 Einwender Nr. 185 321
2.6.147 Einwender Nr. 186 323

3 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG 324

3.1 Klage 324

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit 324

4 HINWEISE 324

4.1 Hinweis zur Auslegung 324

4.2 Außerkrafttreten.....325

4.3 Berichtigungen.....325

4.4 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis 325

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 326

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, dieses vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover (NLStBV rGB H - nachfolgend Vorhabenträgerin), für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundesstraße (B) 441 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545 in den Gemarkungen Bokeloh, Wunstorf, Blumenau und Luthe (Region Hannover) wird gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG, §§ 72 ff. VwVfG auf Grundlage der unter Abschnitt 1.1.2.1 aufgeführten festgestellten Planunterlagen und nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen unter Abschnitt 1.1.5 und 1.1.6 festgestellt.

Mit diesem Beschluss werden alle mit der Beseitigung der vorhandenen Ortsdurchfahrt der B 441 und dem Neubau der Ortsumgehung zusammenhängenden öffentlich-rechtlichen Belange geregelt. Hierzu gehören auch die aufgrund des Straßenneubaus notwendigen Änderungen und Ergänzungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes. Diese können jedoch im gesonderten Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach den §§ 87 ff. FlurbG noch in anderer Form geregelt werden.

Die von der Vorhabenträgerin gegebenen Zusagen, auch soweit sie in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden, sind für die Vorhabenträgerin verbindlich und werden Bestandteil der Planfeststellung.

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der unter Abschnitt 1.1.2.1 aufgeführten Planunterlagen auszuführen, soweit sich aus den Nebenbestimmungen und der Begründung zu diesem Beschluss nicht etwas anderes ergibt.

1.1.2 Planunterlagen

Hinweis zu den geänderten Planunterlagen:
Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens mehrfach überarbeitet und durch die Erstellung von Deckblättern geändert (vgl. auch Unterlage 00_a). In den nachfolgend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung jeweils als Deckblatt gekennzeichnet bzw. bei mehrfachen Änderungen zusätzlich nummeriert (D1, D2 usw.). Ursprüngliche, geänderte Planunterlagen gelten in der Form ihrer letztmaligen Änderung. Querverweise im Textteil dieses Beschlusses beziehen sich auf die jeweils letzte Fassung der einzelnen Planunterlage, soweit nicht ausdrücklich anders ausgeführt wird.

1.1.2.1 Festgestellte Planunterl agen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage, Aufstellungsdatum	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
03	**Übersichtslageplan** (Deckblätter 1D3 und 1.1D1) i.d.F. vom 14.01.2016 bzw. 16.08.2013	2	1:5.000

04	**Übersichtshöhenplan** (Deckblätter 1D2 und 2D2) i.d.F. vom 18.06.2015 bzw.14.01.2016	2	1:5.000/500
06	**Straßenquerschnitt** Blatt 1 bis 5 sowie 7 bis 12 i.d.F. vom 27.04.2009 (Blatt 6 entfällt), Blatt 13 D und 14 D i.d.F . vom 21.04.2011	13	Blatt 1 bis12, 13D: 1:50 Blatt 14D:1:25; 1:50; 1:100
07	**Lageplan** Blatt 1D i. d. F. vom 21.04.2011 Blatt 2D1, 3D1, 5D1 i.d.F. vom 16.08.2013 Blatt 3.1D, 4D2. 6D2, 8.1D i.d.F. vom 18.06.2015, Blatt 7D3, 8D3, 9D2, 10D1 i.d.F. vom 16.12.2016	12	Blatt 1 bis 10: 1:1.000 Blatt 8.1D: 1:2.000
08	**Höhenplan** Blatt 1, 2, 5, 9 und 10 i.d. F. vom 27.04.2009, Blatt 3D, 3.1D i.d.F. vom 21.04.2011, Blatt 6D1, 8D1 i.d.F. vom 16.08.2013 Blatt 4D2 i.d.F. vom 18.06.2015, Blatt 7D1 i.d.F. vom 14.01.2016	11	1:1000/100
08.1	**Sonstige Höhenpläne** Blatt 4, 5, 8 und 9 i.d.F. vom 27.04.2009, Blatt 7D i.d.F. vom 21.04.2011, Blatt 2D1, 3D1, 6D1, i.d.F. vom 16.08.2013 (Blatt 1 entfällt)	8	1:1000/100
10	**Bauwerksverzeichnis** Deckblatt D2 i.d.F. vom 14.01.2016	68	
11	**Schalltechnische Untersuchung**		
11.1	Liste zu Ziffer 6.2.4 des Erläuterungs-berichts i.d.F. vom 22.04.2009	2	
12	**Landschaftspflegerischer Begleitplan**		
12.3.1	Übersichtsplan der landschaftspflege-rischen Maßnahmen i.d.F. vom 16.12.2016	1	1:5.000
12.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 1D1, 2D2, 3D2, 4D2, 5D2, 6D2, 11D2 i.d.F. vom 18.06.2015; Blatt 3.1D i.d.F. vom 21.04.2011; Blatt 7D4, 8D3, 9D3, 10D2, 12D1 i.d.F. vom 16.12.2016	13	1:1.000
12.3.3	Maßnahmenblätter i.d.F. vom 16.12.2016	44	
13	**Wassertechnische Untersuchung**		
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer i.d.F. vom 24.04.2009	2	
14	**Grunderwerb**		
14.1	Grunderwerbsplan Blatt 3.1 i.d.F. vom 27.04.2009 Blatt 1.1D, 8.3D i.d.F. vom 21.04.2011 Blatt 1.2D1, 5D1, 6D1, 8.1D1, i.d.F. vom 16.08.2013 Blatt 1D1, 1.3D, 2D1, 3D2, 4D2, 8.4D i.d.F. vom 18.06.2015 Blatt 7D2, 8D2, 8.2D, 9D1, 10D1 i.d.F. vom 16.12.2016	18	Verschiedene (1:1.000, 1:2.000, 1:5.000)

14.2	Grunderwerbsverzeichnis i.d.F. vom Dezember 2016	62	

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 60 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Die Folgeseiten einer mehrseitigen Unterlage sind durch Stanzung gekennzeichnet.

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Die nachstehend aufgeführten Unterlagen sind nachrichtlich beigefügt und bedürfen nicht der Planfeststellung

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
00	**Merkblatt** zur Planfeststellung	4	
01	**Erläuterungsbericht** (Deckblatt D3) i.d.F. vom 14.01.2016 mit Unterlage 01_0 (s.u.)	1D3 bis 91D3	
01_0	**Beschreibung der Änderungen** der Planfeststellungsunterlagen seit der 2. Auslegung vom 21.04.2011	15	
01a	**Allgemein verständliche Zusammen-fassung** gem. § 6 UVPG (Deckblatt 2 i.d.F. vom 16.11.2016	41	
02	**Übersichtkarte** (Deckblatt 1D2) i.d.F. vom 18.06.2015	1	1 : 25.000
11	**Schalltechnische Untersuchung**		
11.1	Erläuterungsbericht i. d. F. vom 22.04.2009 (mit Ausnahme der Liste zu Ziffer 6.2.4)	16	
11.2	Berechnungsunterlagen i.d.F. vom 22.04.2009		
11.2.1	Berechnung der Emissionspegel	11	
11.2.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel	29	
11.LuS	**Luftschadstofftechnische Untersuchung** (Deckblatt) mit ergänzenden Stellung-nahmen von 2014 und 2015 i.d.F. vom 18.06.2015	65	
12	**Landschaftspflegerischer Begleitplan**		
12.1	Erläuterungsbericht (Deckblatt 3) i.d.F. vom 16.12.2016 mit Benehmensherstellungen sowie Darstellung wesentlicher Änderungen seit 30.01.2012	202 Seiten, 15 Karten	
12.1.1	FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Deckblatt 2) i.d.F. vom Januar 2016	28 Seiten,	
	Anhang 1	7 Seiten	
	Anhang 2	7 Seiten, 3 Karten	
12.2	Bestands- und Konfliktplan Blatt 1D3 i.d.F. vom 16.12.2016	1	1:5.000

12.2.1	Biotoptypenkartierung Blatt 1 i.d.F vom 18.06.2015	1	1:5.000
12.2.2	Brutvogelkartierung 2011 i.d.F vom 18.06.2015	1	1:7.500
12.2.3	Brutvogelkartierung 2011 i.d.F vom 18.06.2015	1	1:5.000
12.4	Materialien zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	59	
13	**Wassertechnische Untersuchung**		
13.2.1	Wassertechnische Berechnung Straßenentwässerung (25.02.2009)	80	
13.2.2	Wassertechnische Berechnung Gebietsentwässerung (25.02.2009)	2	
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer (21.03.2011)	4	
13.4	Übersichtskarte der Einzugsgebiete (21.03.2011)	1	1 : 25.000
13.5	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen (21.03.2011)	4	1 : 2.000
13.6	- Details Entwässerungsanlage an LSW (21.03.2011) - Prinzipdarstellung Regelungsbauwerk (21.03.2011)	1 1	1 : 25 1 : 20/25/10
13.7	Hydrogeologisches Gutachten (02.06.2010)	23 + 1 Karte	1 : 10.000
15	**Freileitungsverlegung 110 kV und 380 kV**		
15.2	Mastbilder	5	
15.3	Fundamente	1	
15.6	Variantenuntersuchung zum Umbau der 380 kV-Leitung Hambur/Süd – Dollern E/F (13.09.2010)	26 + 3 Karten	1 : 5.000
15.7	Fachbeiträge zu Umweltbelangen (21.03.2011)	16	

1.1.3 Eingeschlossene Entscheidungen

Die fernstraßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gemäß § 17 Fernstraßengesetz (FStrG), § 1 Abs. 1 Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) i.V.m. § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), alle sonstigen für das Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidungen. Von der Ersetzungsfunktion der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung unberührt bleiben die wasserrechtlichen Zulassungen nach §§ 8 Abs. 1 und 9 WHG i.V.m. §§ 5 ff. Niedersächsisches Wassergesetz (NWG). Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung von Straßenabwässern wird daher in Abschnitt 1.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses von der Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (§ 19 WHG) gesondert erteilt.

Eingeschlossene Entscheidungen sind insbesondere:

1. Ausnahme gemäß § 2 Abs. 3 der Verordnung zum Schutze des Landschaftsteiles „Hohes Holz“ (LSG H4) vom 02.08.1967, zuletzt geändert am 05.02.2004,

2. Ausnahme gemäß § 2 Abs. 3 der Verordnung zum Schutze des Landschaftsteiles „Mittlere Leine“ (LSG H27) vom 03.05.1968, zuletzt geändert am 11.06.2004,

3. Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG für die Umwandlung von Ödland und sonstiger naturnaher Flächen als geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 22 Abs. 4 NAGBNatSchG.

4. Planfeststellung von Gewässerausbaumaßnahmen i.S.d. § 67 Abs. 2, 68 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für:

   Verlegung des Gewässerkörpers der Westaue sowie Anlage der Flutmulde bei Bau-km 5+105 (Unterlage 7, Blatt 7D3),

   Graben Bauwerk Nr. 14 (Unterlage 7, Blatt 1D; Unterlage 10),

   Graben entlang der Straße Altensruh (Unterlage 7, Blatt 3D1),

   Graben entlang des geplanten Wirtschaftsweges (Unterlage 7, Blatt 3D1),

   Graben entlang der Straße Am Hohen Holz (Unterlage 7, Blatt 3D1),

   Gräben entlang der Straße Am Hohen Holz (Unterlage 7, Blatt 3.1D2),

   Graben Bauwerk 58 (Unterlage 7, Blatt 4D2; Unterlage 10),

   alle Gräben entlang der K331 und entlang der Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 4D2),

   Graben entlang des Wirtschaftsweges (Unterlage 7, Blatt 5D1),

   alle Gräben entlang der Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 6D2),

   alle Gräben entlang K333, Frachtweg und Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 7D3),

   alle Gräben entlang der Manhorner Straße (Unterlage 7, Blatt 9D2).

5. Genehmigung der Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern gem. § 36 WHG i.V.m. § 57 Abs. 1 und 3 NWG für das Brückenbauwerk WU 5 zur Querung der Westaue nach Maßgabe der in den Antragsunterlagen enthaltenen Angaben.

6. Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 78 Abs. 3 WHG für die Errichtung der Ortsumgehung Wunstorf im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Westaue und der Leine nach Maßgabe der in den Antragsunterlagen enthaltenen Angaben.

1.1.4 Änderungen und Berichtigungen

Die Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen. Sie sind als Deckblatt bezeichnet.

Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Nebenbestimmungen zeichnerisch im Plan nicht berücksichtigt sind, sind die textlichen Regelungen zu beachten.

Soweit textliche Angaben im Planfeststellungsbeschluss - insbesondere zu den in Anspruch zu nehmenden Flächen - im Widerspruch zu den festgestellten Plänen und Verzeichnissen stehen, sind die Angaben in den festgestellten Unterlagen maßgebend.

1.1.5 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1.5.1 Immissionen

1.1.5.1.1 Schallschutzmaßnahmen

1. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden entsprechend der Festsetzungen in Unterlage 7 (Lagepläne) folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen angeordnet:

   - Lärmschutzwall von Bau-km 3+300 bis 4+320 südlich der Trasse mit H = 3,00 m
   - Lärmschutzwall von Bau-km 6+000 bis 6+580 westlich der Trasse mit H = 3,00/3,50 m
   - Lärmschutzwall von Bau-km 6+640 bis 7+300 östlich der Trasse mit H = 4,00 m.

2. Für die Straßenoberfläche ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes DStrO von -2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht (vgl. Unterlage 11.1, S. 13 f. sowie Unterlage 7).

3. Die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen (vgl. Unterlage 11.1, Liste zu Nr. 6.2.4), bei denen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, die aber nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden können, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

   <u>Stadt Wunstorf</u>

   Objektnr. 110 (Am Hohen Holz 7, NO EG,NO 1. OG)

   Objektnr. 111 (Am Hohen Holz 5, NO EG, NO 1. OG)

   Objektnr. 112 (Hagenburger Str. 12, NW EG, NW 1. OG, NO EG, NO 1. OG).

1.1.5.1.2 Baumaßnahmen und Baulärm

1. 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 vom 19.08.1970, MABl 1/1970, S. 2) unter Ziff. 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. In den Ausschreibungsunterlagen ist auf die Beachtung dieser Regelungen hinzuweisen. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

2. Lärmintensive Bauarbeiten dürfen im Bereich von Wohngebieten i. S. d. BauNVO nur werktags (Montag bis Samstag) von 7.00 bis 20.00 Uhr durchgeführt werden. Diesbezügliche Anforderungen sind in den Unterlagen zum Bauvertrag zu definieren.

3. Massentransporte sind soweit möglich außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und über das Hauptstraßennetz auszuführen.

1.1.5.1.3 Staubschutz während der Bauzeit

Staubemissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse sind durch geeignete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.

1.1.5.2 Naturschutz

1. Die Flächen, auf denen Ausgleichs- und Ersatz- sowie CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – Continuous Ecological Functionality-Maßnahmen) durchgeführt werden, sind, soweit sie nicht von der Vorhabenträgerin erworben werden, in geeigneter Weise dauerhaft zu sichern. Die Regelungen in den planfestgestellten Maßnahmenblättern (Unterlage 12.3.3) bleiben hiervon unberührt.

2. Es wird eine ökologische Baubegleitung unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) angeordnet.

3. Nach Herstellung der Ausgleichs- und Ersatz- sowie CEF-Maßnahmen ist unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) eine Erstellungskontrolle durchzuführen. Nach Fertigstellung der jeweiligen Maßnahmen ist die Eingriffsbewertung und Kompensationsberechnung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) zu überprüfen und ggf. anzupassen. Fünf Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin eine Erstellungs- und Funktionskontrolle der Kompensationsmaßnahmen zu veranlassen und der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) zur Prüfung vorzulegen. Bei Abweichungen von den planfestgestellten Maßnahmenzielen können Nachforderungen an die Vorhabenträgerin gestellt werden.

1.1.5.2.1 Eingriffsregelung

1. Die in den Maßnahmenblättern der Unterlage 12.3.3 beschriebenen Vermeidungs- und Verminderungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vollumfänglich umzusetzen bzw. einzuhalten.

2. Die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschafts-gestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ (RAS-LG 4) -Ausgabe 1986- und die DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" sind bei der Baudurchführung zu beachten. Dies ist durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen sicherzustellen und zu überwachen.

3. Darüber hinaus ist als Vorkehrung zur zumutbaren Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG und zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sicherzustellen, dass Gehölze nicht in der Zeit zwischen dem 1. März und dem 30. September zurückgeschnitten, gefällt oder gerodet werden. Das gilt auch für solche Gehölze, die nach § 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG von den Verboten des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG freigestellt sind. Diese Nebenbestimmung dient insbesondere der Vermeidung der Zerstörung geschützter Vogel-Lebensstätten sowie der Vermeidung der Tötung von Individuen geschützter Vogelarten.

4. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme S02 sind die mobilen Amphibienschutzzäune nach Maßgabe der ökologischen Baubegleitung und im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) auf solche Baustellenbereiche auszuweiten, für die das Auftreten der Kreuzkröte nachgewiesen wird oder aufgrund der standörtlichen Gegebenheiten möglich ist.

5. Im Rahmen der Ausführungsplanung zu den Anpflanzungen der Maßnahme S05 und G03 zwischen Bau-km 4+650 und 6+080 sowie zwischen Bau-km 6+120 und 7+190 ist der Abstand zwischen den Gehölzen und angrenzenden Nutzflächen soweit wie möglich zu optimieren.

6. Die nach § 15 BNatSchG zur Kompensation der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erforderlich werdenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in zeitlichem Zusammenhang mit den Eingriffen durchzuführen, zu deren Kompensation sie jeweils bestimmt sind. Dies gilt nicht, soweit die Maßnahmen auf Flächen vorgesehen sind, die zunächst als Arbeitsstreifen benötigt werden. In diesem Fall müssen die Maßnahmen im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung des Vorhabens realisiert werden. Bei der zeitlichen Durchführung ist jedoch auch auf das Flurbereinigungsverfahren Rücksicht zu nehmen, um z. B. eine Anpassung der Heckenstandorte oder der Anpflanzungen auf den Ruderalstreifen entsprechend der Gegebenheiten nach Feststellung des Plans gem. § 41 FlurbG bzw. Besitzeinweisung im Rahmen des Flurbereinigungsverfahren zu ermöglichen. Der geeignete Zeitpunkt für die im Einzelnen vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) sowie ggf. dem Amt für regionale Landesentwicklung festzulegen.

1.1.5.2.2 Artenschutz

1. Die CEF-Maßnahmen müssen vor Durchführung des Eingriffs durchgeführt und wirksam sein.

2. Für die Irritationsschutzwände der Maßnahme V02 wird eine Mindesthöhe von 4 m über der Fahrbahnoberkante festgesetzt, damit kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko besteht.

3. Sollte bei der Untersuchung des weichen Sediments der Gewässersohle der Westaue gemäß Maßnahme S07 der Nachweis von Larven der Grünen Flussjungfer erbracht werden, ist die Zulassung einer artenschutzrechtliche Ausnahme bei der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) zu beantragen, sofern zu diesem Zeitpunkt entsprechende Umsiedlungen dem Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unterliegen. Vor Erteilung der Ausnahme darf mit dem Fang und der Umsiedlung gefundener Libellenlarven und den Baumaßnahmen zur Verlegung der Westaue nicht begonnen werden.

4. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 sind abweichend von den Darstellungen in den Unterlagen 12.3.3 Maßnahmenblatt A05 und 12.4, auch in Bezug auf die Wachtel vorzusehen, um auch für diese Vogelart sicherzustellen, dass hinreichend Ausweichhabitate existieren.

5. Im Zuge der ökologischen Baubegleitung ist durch geeignete Untersuchungen unmittelbar vor Baubeginn auszuschließen, dass ein Gelege des Wachtelkönigs zerstört wird. Soweit hierbei ein Gelege aufgefunden wird, dürfen die Baumaßnahmen im Umfeld des Brutreviers erst nach Beendigung der Brutzeit durchgeführt werden.

1.1.5.3 Abfall- und Bodenschutzrecht

1. Sollte bei Erdarbeiten im Bereich der Altlastenverdachtsfläche „Blumenau“ (Altlastenverdachtsnummer der Region Hannover 253 020 4 007) die Deponie angeschnitten werden, ist die Möglichkeit der freizügigen Verwertung oder Beseitigung des anfallenden Materials durch eine Deklarationsanalytik gegenüber der Unteren Bodenschutzbehörde (Region Hannover) zu belegen. Der Untersuchungsumfang ist mit der Region Hannover, Team 36.08 Abfall und Bodenschutz, abzustimmen.

2. Wird im Zuge der Baumaßnahmen organoleptisch auffälliger Boden festgestellt, ist die Region Hannover, Team 36.08 Abfall und Bodenschutz, unverzüglich zu informieren.

3. Der Baubeginn ist der Region Hannover, Team 36.08 Abfall und Bodenschutz, vierzehn Tage vorher schriftlich mitzuteilen.

1.1.5.4 Wasserwirtschaftliche Belange

1. Die Verschwenkung der Westaue und das zu errichtende Brückenbauwerk WU5 sind gemäß Planzustand C der Untersuchung „Hydraulische Untersuchung Westaue im Zuge der geplanten Ortsumgehung (B 441) Wunstorf“ der L+N Ingenieurgemeinschaft, Isernhagen, Oktober 2006, aktualisiert durch die Untersuchung „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ_5 und ein HQ_{10}“, der L+N Ingenieurgemeinschaft, Isernhagen, August 2010, herzustellen.

2. Die Menge der Abgrabung nördlich der Straße ist rechnerisch nachzuweisen und durch Nivellement vorher/nachher gegenüber der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zu belegen.

3. Flutmulde und Abgrabungsfläche sind in Abstimmung mit dem zuständigen Unterhaltungsverband Nr. 53 – West- und Südaue regelmäßig zu kontrollieren.

4. Die Trasse der Ortsumgehung Wunstorf liegt im Bereich von Bau-km 1+000 bis rd. Bau-km 2+800 innerhalb der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Deshalb werden zum Schutz des Grundwassers die gemäß den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag), Ausgabe 2016, erforderlichen Maßnahmen für Schutzzonen III. Ordnung angeordnet. Im Falle der rechtswirksamen Erweiterung des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ in Richtung Osten sind hinsichtlich des dann innerhalb des erweiterten Wasserschutzgebiets liegenden Bauabschnitts von Bau-km 2+800 bis etwa Bau-km 2+990 die bautechnischen Maßnahmen nach den RiStWaG, Ausgabe 2016, im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

5. Beim Bau der Anlagen bzw. bei den entwässerungstechnischen Maßnahmen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten, insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften in der neuesten Fassung.

6. Wassergefährdende Stoffe (z.B. Fette, Öle, Treibstoffe) sind während der Bauzeit so zu lagern und zu verwenden, dass sie weder in oberirdische Gewässer noch in das Grundwasser gelangen. Beim Lagern und Abfüllen derartiger Stoffe sind die Bestimmungen der § 62 WHG, §§ 101 ff. des Niedersächsisches Wassergesetzes sowie die Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe (VAwS) zu beachten.

7. Die neu erstellten oder wiederhergestellten Gewässer und Verrohrungen sind so zu erstellen, zu unterhalten und zu erhalten, dass der ordnungsgemäße Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist.

1.1.5.5 Belange der Landwirtschaft

1. Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine wasserwirtschaftliche Beweissicherung durchzuführen, um durch die Baumaßnahme betroffene Dränanlagen zu erfassen und die Widerherstellung zu planen. Drainagen, die infolge der Bautätigkeit gekreuzt oder unterbrochen werden, sind ordnungsgemäß und funktionstüchtig wieder herzustellen. Für die Wiederherstellung von Drainagen sind Drainagepläne zu erstellen, welche mit den

Eigentümern, Pächtern, der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) und den zuständigen Wasser- und Bodenverbänden abzustimmen sind.

2. Vorhandene und künftig noch notwendige Entwässerungseinrichtungen (z.B. Durchlässe) sind ordnungsgemäß wiederherzustellen.

3. Soweit im Zuge der Baudurchführung Wirtschaftswege durch Baufahrzeuge befahren werden sollen, ist vorher der Zustand dieser Wege zur Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren. Vor der vorübergehenden Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die Baudurchführung (Arbeitsstreifen) ist ein landwirtschaftlicher Sachverständiger mit der Beweissicherung zu beauftragen. Gleiches gilt für die wegen Leitungsverlegungen o. ä. dauernd zu beschränkenden Flächen. Den jeweiligen Grundstückseigentümern ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Ausfertigung des Beweissicherungsgutachtens auszuhändigen.

4. Die Bauarbeiten haben so zu erfolgen, dass keine Flurschäden entstehen. Soweit dennoch Schäden im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für das Vorhaben oder der dauernden Beschränkung der Flächen geltend gemacht werden, hat auf Kosten der Vorhabenträgerin eine Begutachtung dieser Schäden zu erfolgen. Hiernach festgestellte Schäden sind zu beseitigen oder anderweitig zu kompensieren.

5. Die Zusage der Vorhabenträgerin, dass alle Feld-Beregnungseinrichtungen, für die im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses eine bestandskräftige oder sofort vollziehbare wasserrechtliche Erlaubnis besteht, voll funktionsfähig wiederhergestellt werden, wird hiermit für verbindlich erklärt. Landwirtschaftsbetriebe, die einen Anspruch auf Wiederherstellung unterbrochener Beregnungsanlagen geltend machen, haben das Bestehen dieses Anspruchs durch die Vorlage einer solchen wasserrechtlichen Erlaubnis an die Vorhabenträgerin glaubhaft zu machen.

6. Die Funktionsfähigkeit vorhandener, rechtmäßig genutzter Drainage- und Beregnungsanlagen ist auch während der Baudurchführung sicherzustellen. Die erforderlichen befristeten wasserrechtlichen Erlaubnisse sind nach frühzeitiger Information durch die Vorhabenträgerin von den Nutzungsberechtigten rechtzeitig bei der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zu beantragen.

7. Die neu anzulegenden oder wiederherzustellenden Wirtschaftswege einschließlich der erforderlichen Überführungsbauwerke sind nach den gültigen Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau (RLW 99 – Auflage 2005), herzustellen, soweit sich aus den Planunterlagen nicht eine abweichende Bauausführung ergibt.

8. Die genaue Lage und Breite der Ausweichstellen für landwirtschaftliche Fahrzeuge kann im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens in Abstimmung mit dem Amt für regionale Landesentwicklung und der Landwirtschaftskammer geändert werden.

9. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen mit landwirtschaftlichem Gerät ist während der Bauzeit jederzeit zu gewährleisten. Ausnahmen bedürfen der Abstimmung mit dem Eigentümer bzw. Bewirtschafter.

1.1.5.6 Militärische Belange

1. Die Aufstellung von Baukränen im Bauschutzbereich des militärischen Flugplatzes Wunstorf ist mit der zuständigen Wehrbereichsverwaltung Nord, militärische Luftfahrtbehörde, abzustimmen.

2. Als mobile Hindernisse sind Kräne mit einer Tages- und Nachtkennzeichnung zu versehen.

1.1.5.7 Belange der Denkmalpflege

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

1.1.5.8 Sonstige Belange

1.1.5.8.1 Allgemeines

1. Die Zusage der Vorhabenträgerin, die verkehrliche Erreichbarkeit des Grundstücks Flnr. 85/2 während der Baumaßnahmen jederzeit zu gewährleisten, wird für verbindlich erklärt.

2. Die Zusage der Vorhabenträgerin, die Erreichbarkeit der Waldgaststätte „Alten's Ruh" auch während der Bauzeit der Ortsumgehung Wunstorf jederzeit zu gewährleisten, wird für verbindlich erklärt.

3. Die Zusage der Vorhabenträgerin, den Abstand zwischen dem Wildschutzzaun (Bauwerk Nr. 18) auf der Nordseite der Ortsumgehung zwischen Bau-km 1+050 und 2+971 und dem anzulegenden Wirtschaftsweg zu vergrößern, um einen Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Maschinen zu ermöglichen, wird für verbindlich erklärt. Die Einzelheiten werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

4. Die Zusage der Vorhabenträgerin, die gesamte Abgrabungsfläche für die erforderliche Schaffung von Retentionsraum zu erwerben und nach der erfolgten Rekultivierung einer landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens wieder zur Verfügung zu stellen, wird für verbindlich erklärt.

1.1.5.8.2 Eisenbahnbelange

1. Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung für die Baumaßnahmen an dem in den Frachtweg einmündenden Wirtschaftsweg in der Nähe des Bahnübergangs im Zuge des Frachtwegs rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Services Immobilien GmbH und dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.

2. Die Zusage der Vorhabenträgerin, die geplante Durchpressung der beiden Durchlässe DN600 im Bereich der Trogführung der Ortsumgehung Wunstorf zur Überführung der Bahnstrecke 1740 sowie die vorgesehene gemeinsame Nutzung des geplanten Regenrückhaltebeckens rechtzeitig vor Baubeginn in üblicher Weise schriftlich zu vereinbaren, wird für verbindlich erklärt.

3. Die Vorhabenträgerin hat die Ausführungsplanung für die Baumaßnahmen an dem Bahnübergang der Eisenbahnstrecke der Osthannoversche Eisenbahnen AG Wunstorf – Mesmerode im Zuge der Straße Am Hohen Holz rechtzeitig vor Baubeginn mit der Osthannoversche Eisenbahnen AG und der LEA Gesellschaft für Eisenbahnaufsicht mbH abzustimmen.

4. Für die Durchführung der Sicherung des Bahnübergangs der Osthannoversche Eisenbahnen AG sind die Vorschriften für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE) oder die Ril 815 - Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten der DB AG maßgebend.

5. Die Berechnung der Annäherungszeiten und der Streckenplan mit den Standorten der Eisenbahnsignale sowie ein Erläuterungsbericht zur Funktionsweise der Sicherungsanlage sind der LEA vor Aufstellung der Schalt- und Kabelplanunterlagen zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen („Planteil 1").

6. Vor Baubeginn sind die Schalt- und Kabelplanunterlagen („Planteil 2") von einem zugelassenen und unabhängigen Sachverständigen für NE-Signal- und Bahnübergangssicherungsanlagen vorgeprüft der LEA zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung der Anlage durchzuführen.

7. Bei Herstellung der Fahrbahnbefestigung im Bereich des Bahnüberganges der Osthannoversche Eisenbahnen AG sind die Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) zu beachten. Der seitliche Überstand der Fahrbahnbefestigung an der Außenkante des Radweges; soll aus Gründen der Unfallsicherheit mindestens 0,25 m betragen. Im Bereich der Straßenfahrbahnen sind Gleistragplatten einzubauen. Auf eine ordnungsgemäße Entwässerung des Bahnübergangsbereichs ist zu achten, Oberflächenwasser ist vom Gleis fernzuhalten.

8. Vor Inbetriebnahme ist eine eisenbahntechnische Abnahme erforderlich (§§ 5a u. 7f AEG). Diese ist rechtzeitig bei der LEA zu beantragen.

1.1.5.8.3 Leitungsträger

1. Vorhandene Versorgungsanlagen und -leitungen sind erforderlichenfalls umzulegen oder zu sichern.

2. Die für die Detailplanungen der Sicherungs- und Umlegungsmaßnahmen der Versorgungsanlagen notwendigen Unterlagen der Ausführungsplanung sind den Versorgungsunternehmen rechtzeitig vor Baubeginn bereitzustellen.

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

1. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass der Bestand und die Sicherheit der betroffenen Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH nicht beeinträchtigt werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien grundsätzlich jederzeit möglich ist.

2. Alle Bau- und sonstigen Maßnahmen im Bereich der betroffenen Anlagen sind rechtzeitig mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH abzustimmen.

3. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass rechtzeitig vor Baubeginn eine Baustelleneinweisung für die bauausführenden Firmen erfolgt und sich diese rechtzeitig vor Baubeginn über vorhandene Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom informieren.

4. Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH ist zu beachten.

E.ON Avacon GmbH

1. Der Bestand, der Betrieb und die Sicherheit der von der E.ON Avacon GmbH betriebenen Versorgungsleitungen darf durch das Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Der ungehinderte Zugang aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) zu den Versorgungsleitungen muss jederzeit möglich sein.

2. Alle betroffenen Versorgungsleitungen der E.ON Avacon GmbH sind vor Baubeginn zu sichern. Sollte eine Umlegung von Versorgungsleitungen erforderlich sein, ist die rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Avacon GmbH abzustimmen.

Open Grid Europe GmbH

1. Der Bestand, der Betrieb und die Sicherheit der von der der Open Grid Europe GmbH betriebenen Versorgungsleitungen darf durch das Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.
2. Die Gastransport-Leitung Nr. 6/445/3 DN 100 der Open Grid Europe GmbH ist im Kreuzungsbereich mit der künftigen Straße bei Bau-km 5+900 vor Baubeginn zu sichern. Die Sicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Open Grid Europe GmbH abzustimmen.
3. Sicherungs- und Umlegungsmaßnahmen an der Gastransport-Leitung Nr. 6/445/3 DN 100 sowie den Gasfernleitungen Nr. 6/445 und Nr. 6/445/3 der Open Grid Europe GmbH in den in den Lageplänen Blatt Nr. 8D2, 9D2 und 10D (Unterlage 7) dargestellten Bereichen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Open Grid Europe GmbH abzustimmen.
4. Alle Bau- und sonstigen Maßnahmen im Schutzstreifenbereich der betroffenen Gasleitungen (z.B. Anlegen von Arbeitsstreifen, Baustellenzufahrten, Anpassungsmaßnahmen Dritter) sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der zuständigen Open Grid Europe-Betriebsstelle abzustimmen.
5. Der Schutzstreifen der Versorgungsleitungen darf nicht mit Bäumen oder Sträuchern bepflanzt werden.

E.ON Netz GmbH

1. Das Fernmeldekabel Blumenau – Rehburg (EC208004, Bau-km 4+800 bis 5+200) ist im Baubereich der künftigen Straße rechtzeitig vor Baubeginn zu sichern bzw. den neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Vorhabenträgerin hat die notwendigen Maßnahmen bezüglich des Fernmeldekabels rechtzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass rechtzeitig vor Baubeginn eine Baustelleneinweisung für die bauausführenden Firmen erfolgt und sich diese rechtzeitig vor Baubeginn über das vorhandene Fernmeldekabel informieren.
2. Bei Bauarbeiten und der Einrichtung der Baubetriebsflächen im Schutzbereich der 100-kV-Freileitungen Hannover/West – Blumenau (Mast 30-31, LH-10-1054), Blumenau – Neustadt (Mast 2-3, LH-10-1074) und Blumenau – Garbsen (Mast 1-2, LH-10-1079) von jeweils 25,0 m beidseits der Leitungsachsen (Verbindungslinie der Mastmitten) sind die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105-100 in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen.
3. Die von den Berufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien „Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ sowie die Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten (VBG 37)“ sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten. Die bauausführenden Firmen sind auf diese Richtlinien und Vorschriften sowie auf das Merkheft für Baufachleute „Wichtige Hinweise zum Schutz der Leitungen vor Schäden durch Bauarbeiten und zur Verhütung von Unfällen“ hinzuweisen.
4. Aufschüttungen und kurzzeitige Erdablagerungen innerhalb des Leitungsschutzbereichs dürften nur mit Zustimmung der E.ON Netz GmbH und nach Prüfung der Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände vorgenommen werden.

5. Innerhalb des Leitungsschutzbereichs dürfen keine hochwüchsigen Bäume gepflanzt werden. Die Vorhabenträgerin hat die zulässige Endwuchshöhe mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

6. Die Vorhabenträgerin hat darauf zu achten, dass durch geeignete Wahl der Strauch- und Baumart (z.B. Wildgehölze, Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher) und ihrer Endwuchshöhe sowie der Standorte der Pflanzungen sichergestellt ist, dass der erforderliche Abstand zu den Leiterseilen eingehalten wird.

Harzwasserwerke GmbH

1. Sollte bei Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme A09 südlicher und nördlicher Teil die Wassertransportleitung Söse-Nord, Nennweite 575 mm, betroffen werden, ist ein 8 m breiter Schutzstreifen (jeweils 4 m beidseits der Leitungsachse) von Bepflanzungen frei zu halten.

2. Vor Beginn der Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich der Ausgleichsflächen A09 südlicher und nördlicher Teil hat sich die Vorhabenträgerin die Trasse der Wassertransportleitung Söse-Nord durch die Vermessungsabteilung der Harzwasserwerke GmbH in der Örtlichkeit anzeigen und abstecken lassen.

K+S KALI GmbH

1. Der Bestand, der Betrieb und die Sicherheit der von der K+S KALI GmbH betriebenen Frischwasserleitung DN 200 und der Haldenabwasserleitung DN 250 darf durch das Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden. Der ungehinderte Zugang aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) zu den Wasserleitungen muss jederzeit möglich sein.

2. Sicherungs- und Umlegungsmaßnahmen sowie sonstige Maßnahmen an den Wasserleitungen sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der K+S KALI GmbH abzustimmen.

3. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass rechtzeitig vor Baubeginn eine Baustelleneinweisung für die bauausführenden Firmen erfolgt und sich diese rechtzeitig vor Baubeginn über die vorhandenen Wasserleitungen informieren.

Purena GmbH

Sollten Sicherungs- oder Umlegungsmaßnahmen von Trinkwasserleitungen der Purena GmbH erforderlich werden, sind diese rechtzeitig vor Baubeginn mit der Purena GmbH abzustimmen.

1.1.6 Vorbehaltene Entscheidungen

1.1.6.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

Soweit durch das Vorhaben nachteilige Wirkungen gegenüber der Umwelt oder Dritten eintreten, deren Umfang und Auswirkungen zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch nicht absehbar sind, bleibt eine nachträgliche Anordnung von schadensverhütenden und / oder schadensausgleichenden Einrichtungen und Maßnahmen vorbehalten.

Für den Fall, dass eine zwischen dem Vorhabenträger und Dritten außerhalb des Verfahrens geschlossene oder zu vereinbarende Regelung als Genehmigungsvoraussetzung im Zusammenhang mit diesem Verfahren aufgehoben wird oder nicht zustande kommt, sind weitere Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

Sofern die in diesem Beschluss aufgegebenen Abstimmungsgebote mit den zuständigen Fachbehörden, Versorgungsunternehmen, Straßenbaulastträgern, Leitungsbetreibern oder privaten Dritten nicht zu einer einvernehmlichen Regelung führen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde abschließend.

1.1.6.2 Änderungs- und Ergänzungsvorbehalt zur Flurbereinigung

Änderungen und Ergänzungen des planfestgestellten Wirtschaftswegenetzes einschließlich Feldzufahrten und Wegebreiten sind im Unternehmensflurbereinigungsverfahren möglich, wenn dies aufgrund des Neuzuschnitts der landwirtschaftlichen Nutzflächen erforderlich ist. Im Plan über die gemeinschaftlichen Anlagen nach § 41 des Flurbereinigungsgesetzes (FlurbG) sind auch Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich der Ausführung der landwirtschaftlichen Wegebaumaßnahmen einschließlich der Verlegung bzw. Rekultivierung nicht mehr benötigter Wege sowie hinsichtlich der örtlichen Festlegung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und den Festlegungen über die Pflege dieser Maßnahmen zulässig. Von dieser Möglichkeit werden auch die im Bauwerksverzeichnis getroffenen Festlegungen zu Eigentumsverhältnissen und Unterhaltungspflicht an Gräben und Gewässern erfasst, falls sich im Flurbereinigungsverfahren eine geänderte Einschätzung der Sach- und Rechtslage ergeben sollte.

Soweit sich dadurch negative Auswirkungen (z. B. Mehrversiegelung) auf die Eingriffsbilanz ergeben, ist mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) zu klären, ob im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens auch Änderungen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung notwendig sind.

1.2 Weitere Entscheidungen

1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.2.1.1 Erlaubte Benutzung

Für die in der Unterlage 13.3 bezeichneten Einleitungen in Gewässer wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers von den Flächen der B 441 (Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545) gem. § 10 WHG erteilt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt für folgende Einleitstellen:

Nr. der Einleitungsstelle	Bau-km (mit Zusatz der Himmelsrichtung)	Rechts- und Hochwert	Bezeichnung des Gewässers	Gemarkung Flur Flurstück	Einleitungsmenge (n=1) l/s
1	1+289 Nord	R: 27063 H: 10980	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Wunstorf 1 142/1	19,9

2	1+255 Nord	R: 27036 H: 10923	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Wunstorf 1 6/1	47,6
3	1+300 Nord	R: 27080 H: 10940	RRB I Versicker-becken Einleitung in Grundwasser	Wunstorf 1 6/1	7,0
4	20+430 Ost	R: 28241 H: 10907	RW-Kanal	Wunstor 1 200/148	64,1
5	300+291 Ost	R: 28579 H: 11654	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Wunstorf 2 140/1	39,9
6	3+200 Süd	R: 28840 H: 11590	RRB III Versicker-becken Einleitung in Grundwasser	Wunstorf 2 15/1	10,0
7	3+278 Süd	R: 28912 H: 11638	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Wunstorf 23 96/38	0,9
8	3+430 Nord	R: 29036 H: 11734	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Wunstorf 23 153	0,9
9	4+000 Nord	R: 29600 H: 11860	RRB IV Versicker-becken Einleitung in Grundwasser	Wunstorf 23 155	4,4
10	5+102 Nord	R: 30683 H: 11873	Westaue Gewässer II. Ordnung	Blumenau 7 9/7	67,5

11	5+150 Nord	R: 30728 H: 11891	Westaue Gewässer II. Ordnung	Blumenau 7 37/2	2,7
12	5+085 Süd	R: 30675 H: 11829	Westaue Gewässer II. Ordnung	Blumenau 7 37/2	53,0
13	5+134 Süd	R: 30722 H: 11849	Westaue Gewässer II. Ordnung	Blumenau 7 37/3	126,0
14	6+247 Ost	R: 31606 H: 11393	Lehmbüntegraben Gewässer II. Ordnung	Blumenau 8 126/2	73,7
15	70+409 Nord	R: 31528 H: 10971	Graben oh-ne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Blumenau 8 84	15,3
16	6+565	R: 31432 H: 11098	Graben ohne Bezeichnung Gewässer III.Ordnung	Blumenau 8 84	6,7

Die Erlaubnis wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt. Zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts und nachteiliger Wirkungen auf andere können gemäß § 13 WHG Inhalts- und Nebenbestimmungen auch nachträglich festgesetzt werden.

1.2.1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.2.1.2.1 Betrieb und Unterhaltung

1. Die Unterlage 13.3 ist Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnis. Die oben in Abschnitt 1.2.1.1 festgesetzten Einleitungsmengen und Einleitungsstellen für das anfallende Oberflächenwasser sind verbindlich zu beachten.

2. Es darf nur Niederschlagswasser von der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 eingeleitet werden. Wasser, das durch Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert wurde, darf nicht eingeleitet werden. Im Fall eines Ölunfalles oder der Ableitung anderer wassergefährdender Stoffe auf dem Entwässerungsgebiet ist dafür zu sorgen, dass die Einleitung in die Gewässer verhindert wird. Beim Eintreten eines Schadensfalles ist die Untere Wasserbehörde (Region Hannover) sofort zu unterrichten.

3. Die Entwässerungseinrichtungen (Rohrleitungen, Kontrollschächte, Einleitungsbauwerke, Durchlässe, Staugräben) sind laufend zu unterhalten und in einem Betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

1.2.1.2.2 Anzeigepflichten

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

1.2.1.3 Hinweise

Die Vorhabenträgerin unterliegt gemäß § 101 WHG der Gewässeraufsicht. Sie ist verpflichtet, den Bediensteten und Beauftragten der zuständigen Behörde das Betreten der Grundstücke und Anlagen zu gestatten, Auskünfte zu erteilen, Unterlagen vorzulegen, Arbeitskräfte, Werkzeuge und sonstige technische Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu ermöglichen. Die Kosten der behördlichen Überwachung direkt gemäß § 126 NWG die Vorhabenträgerin.

1.3 Entscheidung über Einwendungen

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

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss entscheidet über die Zulässigkeit des Baus der Ortsumgehung Wunstorf in den Gemarkungen Bokeloh, Wunstorf, Blumenau und Luthe. Die Länge des Bauvorhabens beträgt 6,545 km (Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545).

Planfestgestellt wird der Bau einer Umgehungsstraße im Norden und Osten von Wunstorf. Die Baustrecke verläuft innerhalb der Gemarkungen Bokeloh, Wunstorf, Blumenau und Luthe der Stadt Wunstorf. Die Baustrecke der Ortsumgehung beginnt westlich von Wunstorf, schwenkt in einem Bogen aus der vorhandenen Trasse der Bundesstraße (B) 441 aus und verläuft zunächst in östlicher Richtung nördlich der Ortslage Wunstorf. Zwischen der Ortslage Wunstorf und Klein Heidorn kreuzt die Trasse die Gemeindestraße Nordrehr und die Regionsstraße K 331 Klein Heidorner Straße. Die B 442 (Coppenbrügge-Bad Nenndorf-Wunstorf-Neustadt a.Rbg.) und die Bahnstrecke 1740 (Wunstorf-Bremerhaven) werden von der Trasse nördlich von Wunstorf gequert. Im weiteren Verlauf der Trasse wird die Ortschaft Blumenau nördlich und östlich umfahren. Hierbei wird die Regionsstraße K 333 Leinechaussee und das Gewässer Westaue, einschließlich des gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiets der Leine bzw. der Westaue, mit einem Brückenbauwerk gekreuzt. Östlich von Blumenau verläuft die Trasse der Ortsumgehung zunächst in südlicher Richtung und quert hierbei die Regionsstraße K 344 Manhorner Straße. Zwischen den Ortslagen Wunstorf und Luthe schließt die Trasse an die vorhandene Bundesstraße 441 an. Die Neubaustrecke der Ortsumgehung endet unmittelbar westlich der Überführung der Gemeindestraße Im Blenze.

Neben dem Bau der Ortsumgehung umfasst die Planung die erforderlichen Anschlüsse des vorhandenen Straßennetzes an den Neubau sowie Ausbau und Wiederherstellung vorhandener Wirtschaftswege als Ersatz für unterbrochene Wegebeziehungen.

Das geplante Bauvorhaben wird nach Fertigstellung dauerhaft ca. 53,8 ha Grund und Boden beanspruchen, davon 13,9 ha für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Trassenbereichs.

Die Trasse wird zwischen dem Beginn der Baustrecke westlich von Wunstorf bis zur Kreuzung mit der K 331 Klein Heidorner Straße zweistreifig mit einem Regelquerschnitt RQ 11,5+ gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) errichtet. Zwischen der Kreuzung der Ortsumgehung mit der K 331 und dem Ende der Baustrecke wird die Trasse dreistreifig (2+1-Betriebsform) mit einem Regelquerschnitt RQ 15,5 gemäß RAL ausgebildet. Die bestehende B 441 ist im Anschluss an das Bauende bereits dreistreifig ausgebaut. Der Abschnitt zwischen Luthe und dem Anschluss der B 441 an die Autobahn BAB 2 soll an die Abschnittseinteilung der Neubaustrecke angepasst werden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Bereich höhengleicher lichtsignalgeregelter Kreuzungen und Einmündungen wird die Ortsumgehung auf vier Fahrstreifen erweitert.

Die Verknüpfung der Trasse mit dem vorhandenen Straßennetz erfolgt überwiegend höhengleich. Die bisherige Trasse der B 441 wird zu Beginn der Baustrecke zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut und nicht an die Neubaustrecke angebunden. Die Straße Am Hohen Holz nordwestlich von Wunstorf wird mit einem Kreisverkehrsplatz an die Ortsumgehung angeschlossen. Die südlich aus Richtung Bad Nenndorf kommende Bundesstraße B 442 wird künftig über die Straße Am Hohen Holz an die Ortsumgehung angebunden. Die Anbindung der Regionsstraße K 331 Klein Heidorner Straße nördlich von Wunstorf erfolgt über eine lichtsignalgeregelte Kreuzung höhengleich. Ebenfalls höhengleich über eine lichtsignalgeregelte Kreuzung wird der Anschluss der Regionalstraße K 333 Leinechaussee hergestellt. Zwischen Wunstorf und Luthe werden die Hochstraße (derzeitige B 441) und die Hauptstraße an die Ortsumgehung angebunden. Die Hochstraße wird auf einer Länge von rund 320 m verlegt und schließt über eine lichtsignalgeregelte Einmündung höhengleich an den Neubau der B 441 an. Die von Luthe kommende Hauptstraße wird über die Ortsumgehung geführt und mündet höhengleich in die verlegte Hochstraße ein. Die zukünftige Netzgestaltung und infolge des Baus der Ortsumgehung erforderliche Umgestaltungen des vorhandenen Straßennetzes sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Das zwischen der Vorhabenträgerin, der Stadt Wunstorf und der Region Hannover abgestimmte, vom BMVBS gebilligte Konzept der zukünftigen Netzgestaltung, in dem u.a. die Aufstufung der K 333 vom Knotenpunkt mit der Ortsumgehung bis zur Anbindung an die B 442 bei Neustadt zur Bundesstraße B 442 vorgesehen ist, ist jedoch in Planunterlagen nachrichtlich dargestellt (vgl. Unterlage 1, S. 5D3 f.). Hierauf wird verwiesen.

Die auf einem Damm liegende Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven wird in einem Trogbauwerk unterquert, zudem wird nördlich von Blumenau für die Querung des Gewässers Westaue ein Brückenbauwerk (Zwei-Feld-Bauwerk, lichte Weite ≤ 55m) errichtet. Mehrere Wirtschaftswege und die Regionsstraße K 334 werden höhenungleich über die Neubautrasse überführt. Die Radwegüberführung Nordrehr ist in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt. Die Plangenehmigung des Radwegs erfolgt auf Antrag der Stadt Wunstorf durch die Region Hannover.

Die bestehende Bundesstraße B 442 wird nördlich von Wunstorf gequert. Ein Anschluss oder eine höhenungleiche Querung der Trasse wird nicht geplant. Die Bundesstraße B 442 ist bereits nördlich der Trasse durch den Fliegerhorst Wunstorf unterbrochen und hat daher nur eine geringe verkehrliche Bedeutung. Zur Gewährleistung einer landwirtschaftlichen Querverbindung wird als Ersatz weiter östlich parallel zu der Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven jedoch ein Wirtschaftsweg über die Neubaustrecke überführt. Als Ersatz für die Unterbrechung vorhandener Wirtschaftswege durch den Bau der Ortsumgehung und zur Sicherstellung der Er-

schließung aller Flurstücke werden neue Wirtschaftswege geschaffen und vorhandene Wirtschaftswege ausgebaut. Querungsmöglichkeiten für den landwirtschaftlichen Verkehr bestehen in den vorstehend beschriebenen höhengleichen Knotenpunkten und im Zuge der höhenungleich überführten Straße und Wege. Eine Anpassung des geplanten Wirtschaftswegenetzes an die tatsächlichen Anforderungen kann in dem geplanten Flurbereinigungsverfahren vorgenommen werden.

Von Beginn der Baustrecke bis rd. Bau-km 2+800 verläuft die Trasse der Ortsumgehung innerhalb der Wasserschutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Ferner verläuft die Trasse nördlich von Wunstorf durch den Bauschutzbereich gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz des Fliegerhorst Wunstorf. Straßen- und Brückenbauwerke einschließlich Ausstattungen dürfen hier eine Höhe von 64,00 m über NN nicht überschreiten. Ferner waren bei der Trassierung die Hochwasserstände der Leine und Westaue zu berücksichtigen. An mehreren Stellen quert die Trasse 110 kV-Freileitungen- und Ferngasleitungen.

Niederschlagswasser, das auf den Fahrbahnen der Trasse anfällt, kann abschnittsweise linienhaft über die bewachsene Bodenzone in den Böschungen, Mulden und Gräben oder in Versickerbecken versickert werden. In den in Einschnitten gelegenen Abschnitten sind darüber hinaus Regenwasserkanäle zur gebündelten Ableitung der Oberflächenabflüsse sowie als Sammler für die zur Planumsentwässerung erforderlichen Sickerrohrleitungen notwendig. Die Gräben, Mulden und Rohrleitungen münden in Rückhaltebecken bzw. Versickerbecken, bei Verzicht auf Rückhaltung oder bei fehlenden Abflüssen von befestigten Fahrbahnen auch unmittelbar in vorhandene Vorfluter.

Bei der Querung der Westaue, ein Gewässer II. Ordnung, wird auch das gesetzlich festgelegte Überschwemmunsgebiet der Leine bzw. Westaue auf einer Länge von rund 400 m gekreuzt. In diesem Bereich wird die Westaue auf einer Länge von 240 m in westliche Richtung verschwenkt. Dies erfolgt zur Optimierung der Abmessungen des erforderlichen Brückenbauwerks sowie einer damit einhergehenden Reduzierung der Baukosten. Der Hochwasserabfluss wird gewährleistet.

Aufgrund des intensiven Wechsels von Reh- und Schwarzwild während des gesamten Jahres sind auf der Nordseite der Trasse zwischen Bau-km 1+000 und Bau-km 2+960 sowie auf der Südseite der Neubautrasse zwischen Bau-km 1+100 und 1+700 Wildschutzzäune vorgesehen.

Im Bereich der Kreuzung der Trasse der B 441 mit dem Wirtschaftsweg zum Wirtshaus Alten’s Ruh bei Bau-km 2+100 ist eine Leitstruktur für Fledermäuse in Form einer Fledermausbrücke i.V.m. Irritationsschutzwänden vorgesehen. Im Bereich der Straße Am Hohen Holz sowie der Radwegüberführung Nordrehr sind weitere Fledermausquerungshilfen geplant. Die Querungshilfe im Bereich Nordrehr wird nicht errichtet, wenn zeitgleich mit dem Bau der Orstumgehung die Radwegüberführung gebaut wird.

Südlich des Waldgebiets Hohes Holz zwischen Waldrand und Trasse der Ortsumgehung sowie nordwestlich des geplanten Kreisverkehrsplatzes wird jeweils ein Ersatzlaichgewässer für Amphibien angelegt. Darüber hinaus werden umfangreiche Amphibienleiteinrichtungen auf der Nord- und Südseite der Umgehungsstraße eingerichtet. Weiterhin ist im Bereich der Westaue ein Überflugschutz für den Weißstorch vorgesehen.

Aus Gründen des Lärmschutzes ist an der Trassensüdseite von Bau-km 3+300 bis 4+320, westlich der Trasse von Bau-km 6+000 bis 6+580 sowie von Bau-km 6+640 bis 7+300 an der Ostseite der Trasse jeweils ein Lärmschutzwall geplant. Die Lärmschutzwälle erhalten eine Höhe von 3-4 m über Gradiente. Der vorhandene Lärmschutzwall zwischen der Hauptstraße und der Straße Im Blenze wird auf einer Länge von rund 60 m mit rund 1,00 bis 3,00 m hohen Gabionen an die veränderte Situation angepasst.

Durch den Bau und Betrieb der Ortsumgehung mit seiner Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz und seinen Ingenieurbauwerken kommt es zu Beeinträchtigungen von Natur und

Landschaft. Zur Vermeidung bzw. Minimierung und zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen werden vielfältige Maßnahmen vorgesehen. Zum großen Teil werden diese auf den eigenen Flächen und in der Nähe der Baumaßnahme durchgeführt. Dazu gehören die Entsiegelung und Renaturierung nicht mehr benötigter Teilflächen der Bestandstrasse der B 441 und sonstiger Straßen und Wirtschaftswege, straßenbegleitende Gehölzpflanzungen und die Anlage einer Verwallung mit einer Höhe von 2,00 bis 3,00 m zwischen Bau-km 1+800 und 2+250 auf der Nordseite der B 441 zum Schutz des Bereichs Alten's Ruh und angrenzender Waldflächen als bedeutende Naherholungs- und Freizeitgebiete. Daneben müssen jedoch auch Maßnahmen außerhalb des Vorhabenbereichs ergriffen werden. Dazu gehören insbesondere die Extensivierung landwirtschaftlicher Bodennutzungen, Schaffung von Ersatzretentionsraum durch Abgrabungen im Bereich der Westaue, Anlage und naturnahe Umgestaltung des Umlegungsbereichs der Westaue sowie Entwicklung von trockenen Säumen auf südexponierten Böschungen. Insgesamt werden naturschutzfachliche Maßnahmen auf rund 13,9 ha umgesetzt.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) sowie den zeichnerischen Darstellungen in den festgestellten Plänen, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind (vgl. Abschnitt 1.1.2.1), verwiesen.

2.1.2 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

Für die Ortsumgehung Wunstorf wurde bereits Mitte der 1960er Jahre ein Raumordnungsverfahren durchgeführt und mit der landesplanerischen Feststellung einer nördlichen Umgehungsstraße vom 17.02.1967 abgeschlossen. Mit Datum vom 01.08.1969 wurde vom Bundesverkehrsministerium die Linie bestimmt (Linienbestimmung vom 01.08.1969, S. 2). Die bestimmte Linie scherte westlich von Wunstorf früher als die planfestgestellte Trassenführung aus der bestehenden B 441 aus und querte teilweise das Landschaftsschutzgebiet „Hohes Holz". Nordöstlich von Wunstorf verlief die bestimmte Linie zwischen der Ortslage Wunstorf und der Ortslage Blumenau.

Da die linienbestimmte Trasse nicht den geplanten städtebaulichen Entwicklungen und Vorstellungen der Stadt Wunstorf entsprach, wurde im Auftrag der Stadt Wunstorf eine alternative Trassenführung entwickelt, die anders als die linienbestimmte Trasse eine Umfahrung von Blumenau im Norden und Osten vorsah. Grund hierfür war insbesondere, dass die linienbestimmte Trasse nordöstlich von Wunstorf die Aueniederung durchschneiden und den Blumenauer Schlosspark beeinträchtigen würde. Beide Bereiche sind für die Erholungsfunktion bedeutsam.

Mit einer Stellungnahme vom 12.12.1983 zum Abschluss einer gesamtplanerischen Begutachtung favorisierte die Bezirksregierung Hannover diese Trassenvariante. Die Stadt Wunstorf beschloss daraufhin eine Änderung ihres Flächennutzungsplans (4. Änderung des Flächennutzungsplans B 441 – Nordumgehung), um eine städtebaulich verträgliche Linienführung bauleitplanerisch zu sichern. Die Flächennutzungsplanänderung wurde von der Bezirksregierung Hannover am 29.01.1986 genehmigt.

Mit Landesplanerischer Feststellung vom 04.07.1989 zur Benehmensherstellung im Rahmen der Linienbestimmung nach § 16 FStrG hat der Zweckverband Großraum Hannover als Untere Landesplanungsbehörde festgestellt, dass die im Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf freigehaltene Trasse der nördlichen Ortsumgehung unter Berücksichtigung bestimmter Maßgaben und Änderungen mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist (Landesplanerischer Feststellung vom 04.07.1989, S. 2 f.). Grundlage der Landesplanerischen Feststellung war das Gutachten „Grundlagen für die stadt- und raumplanerische Beurteilung der Ortsumgehung Wunstorf der Bundesstraße 441" der Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine vom Januar 1989 und der dort vorgenommene Variantenvergleich (Landesplanerische Feststellung vom 04.07.1989, S. 4). Untersucht wurden in dem Gutachten

verschiedene Planvarianten einer Nordumgehung. Andere Varianten wurden bereits nach einer Grobanalyse als weniger geeignet ausgeschieden.

Mit Erlass vom 18.09.1989 teilte das Niedersächsische Innenministerium mit, dass aufgrund der bereits erfolgten Flächennutzungsplanänderung, der die Straßenbaubehörde nicht widersprochen habe, die Straßenbauverwaltung ihre Planungen dem rechtsgültigen Flächennutzungsplan anzupassen habe. Eine erneute landesplanerische Feststellung sei daher entbehrlich. Sollte die Straßenbauverwaltung im Bereich westlich der Klein Heindorner Straße, die nicht Gegenstand der 4. Flächennutzungsplanänderung war, die Trasse geringfügig nach Süden verschieben wollen, sei hierfür mangels der erforderlichen Raumbedeutsamkeit ein Raumordnungserfahren nicht erforderlich. Die landesplanerische Feststellung vom 16.02.1967 wurde aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr stimmte der geänderten Trassenführung mit Schreiben vom 16.10.1990 zu. Da die Änderungen nicht so erheblich seien, dass bei einer Prüfung unter raumordnerischen Gesichtspunkten mit neuen Erkenntnissen zu rechnen sei, erklärte der Bundesminister für Verkehr eine erneute Bestimmung der Linie gem. § 16 FStrG für entbehrlich.

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und der Stadt Wunstorf betrieb die Stadt Wunstorf die Planungen für den Bau der Ortsumgehung in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung weiter. Im Auftrag der Stadt Wunstorf wurden in den 1990er Jahren eine Verkehrsuntersuchung, eine Umweltverträglichkeitsstudie, eine schalltechnische Voruntersuchung sowie Gutachten zu den städtebaulichen Auswirkungen der Ortsumgehung erstellt. Hierbei wurden auch verschiedene Trassenvarianten untersucht.

Das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau erstellte im November 1999 einen zusammenfassenden Untersuchungsbericht über die im bisherigen Planungsverlauf untersuchten Varianten. Die Untersuchung unternahm einen vertieften Vergleich der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erstellten Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich Variantenvergleich sowie weiterer Gutachten. Die Südvarianten wurden im Anschluss an vorangehende Untersuchungen aus ökologischen, finanziellen und verkehrstechnischen Gründen als nicht naheliegend angesehen und daher nicht weiter verfolgt (Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau, B 441/B 442 Ortsumgehung Wunstorf – Überprüfung Trassenvarianten, Zusammenfassender Untersuchungsbericht, November 1999, S. 3 ff.).

Dieser zusammenfassende Untersuchungsbericht wurde im Jahr 2000 der Bezirksregierung zur gesamtplanerischen Begutachtung und Abgabe einer Empfehlung für das weitere Verfahren vorgelegt. Diese bestätigte in einer gesamtplanerischen Begutachtung vom 28.01.2001 nach einem Vergleich der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße die Variante Nordumgehung mit verschiedenen Maßgaben. Die Durchführung eines erneuten Raumordnungsverfahrens wurde für entbehrlich gehalten.

Nach Durchführung weiterer Untersuchungen und Erstellung weiterer Gutachten im Auftrag der Stadt Wunstorf wurde am 10.06.2004 die Projektkonferenz zur Vorbereitung der Planfeststellung für die Ortsumgehung Wunstorf durchgeführt. Die Region Hannover als zuständige Raumordnungsbehörde befand mit Stellungnahme vom 21.10.2005 ein neues Raumordnungsverfahren für entbehrlich. Das Vorhaben entspräche den Zielen des Landesraumordnungsprogramms Niedersachsen 1994 – Teil II sowie des Regionalen Raumordnungsprogramms 1996 für den Großraum Hannover bzw. des Regionalen Raumordnungsprogramms 2005 für die Region Hannover. In der zeichnerischen Darstellung der Regionalen Raumordnungsprogramme würde die raumordnerisch abgestimmte Trasse einer Nordumgehung die raumordnerischen Ziele des Landesraumordnungsprogramms näher konkretisieren und räumlich festlegen. Die im Rahmen der gesamtplanerischen Begutachtung vertretene Auffassung, dass ein neues Raumordnungsverfahren entbehrlich sei, würde durch zwischenzeitlich erstellte weitere Gutachten bestätigt.

Der am 08.06.2007 aufgestellte Vorentwurf der Planung wurde im Oktober 2007 nach Prüfung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgelegt. Der Gesehensvermerk wurde vom BMVBS mit Schreiben vom 18.04.2008 erteilt.

Die Ortsumgehung Wunstorf ist in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Anlage zum 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) als vordringlicher Bedarf aufgenommen.

2.1.3 Verfahrensablauf

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Hannover (nachfolgend: Vorhabenträgerin), beantragte mit Schreiben vom 30.04.2009 ein Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545 durchzuführen.

Nach Vorlage und Prüfung der vollständigen Planunterlagen sowie Prüfung der UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens leitete der zentrale Geschäftsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33, als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 06.05.2009 ein.

Die Planunterlagen lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 18.05.2009 bis zum 17.06.2009 bei der Stadt Wunstorf – während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden Bestätigung der Stadt Wunstorf in der Leinezeitung vom 09.05.2009 ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 02.07.2009 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde ausdrücklich auf die Einwendungsmöglichkeit und den Einwendungsausschluss nach Ablauf der Einwendungsfrist hingewiesen. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt waren, wurden durch die Stadt Wunstorf von der Auslegung gesondert benachrichtigt.

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte weiterhin die Benachrichtigung der nach landesrechtli-chen Vorschriften im Rahmen des BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstiger Vereinigungen. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 02.07.2009 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.

Es sind insgesamt rund 220 Einwendungsschreiben eingegangen. Eingereicht wurden ferner zwei Listen mit gleichförmigen Einwendungen mit insgesamt rund 500 Unterschriften.

Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen äußerte sich der NABU Wunstorf e.V. mit einem am 28.05.2009 eingegangenen Schreiben zum Vorhaben.

Parallel zur Auslegung der Planunterlagen beteiligte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange. Die Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme zum Vorhaben und zu den Antragsunterlagen bis zum 02.07.2009. Stellung genommen haben 25 Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Infolge der Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Vorhaben hat die Vorhabenträgerin u.a. die Auswirkungen des Vorhabens auf das landwirtschaftliche Wegenetz, Fragen der Trassenführung, naturschutzfachliche Fragen, mögliche Existenzgefährdungen von Landwirtschaftsbetrieben und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Überschwemmungsgebiete von Leine und Westaue sowie die Hochwasserproblematik überprüft.

Im Folgenden stellte die Vorhabenträgerin am 29.04.2011 einen Änderungsantrag (1. Planänderung).

Die geänderten Planunterlagen lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 13.05.2011 in der Leinezeitung vom 23.05.2011 bis 22.06.2011 bei der Stadt Wunstorf während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Nicht ortsansässige Betroffene, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder innerhalb angemessener Frist ermittelt werden konnte, wurden durch die Stadt Wunstorf von der Auslegung gesondert benachrichtigt. Die ursprünglichen Planunterlagen wurden zu Vergleichszwecken mit bereitgestellt. In der Bekanntmachung der Planauslegung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen ausschließlich gegen die Änderungen und Ergänzungen in den Planunterlagen möglich sind und nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 06.07.2011.

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte weiterhin die Benachrichtigung der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstiger Vereinigungen. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 06.07.2011 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.17 Privateinwender erhoben Einwendungen. Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen äußerte sich der NABU Wunstorf e.V. mit einem am 05.07.2011 eingegangenen Schreiben zum Vorhaben. Ebenfalls mit Datum von 05.07.2015 nahm der Ökologische Schutzstation Steinhuder Meer (ÖSSM) e.V. Stellung, der keine anerkannte Vereinigung ist.

Zahlreiche der Einwendungen zur 1. Planänderung wiederholten lediglich die bereits zur 1. Auslegung erhobenen Einwände gegen das Vorhaben.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beteiligte auch die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durch Übersendung der geänderten Planunterlagen und Anhörung. Die Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 06.07.2011. Zur 1. Planänderung haben 25 Behörden und Träger öffentlicher Belange Stellung genommen.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde übersandte die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zu den ursprünglichen Planunterlagen und der 1. Planänderung nach Ablauf der jeweiligen Einwendungsfristen der Vorhabenträgerin zur Erwiderung.

Mit Schreiben vom 05.10.2011 reichte die Vorhabenträgerin eine 2. Planänderung ein. Diese erfolgte in Reaktion auf im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände aus der Landwirtschaft gegen die Breite der Brücken der überführenden Wirtschaftswege an der Bahnstrecke (Trog) und an der Maschstraße. Die Vorhabenträgerin hat daher in Abstimmung mit dem Dezernat 22, Planung und Umweltmanagement, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die Fahrbahnbreite der beiden Brücken auf 4,50 m geändert. Die befestigte Weite der Wirtschaftswege im Bereich der notwenigen Ausweichen wurde auf 6,00 m geändert, bei einer Länge von bis zu 25,00 m zusätzlich einer Verziehungslänge von jeweils 15,00 m. Da die 2. Planänderung im Bereich der Maschstraße weiteren Grunderwerb erfordert, hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde den betroffenen drei Grundstückseigentümern die Änderung durch Übersendung der Planunterlagen am 27.10.2011 zur Einsichtnahme mitgeteilt und ihnen Gelegenheit zu Einwendungen bis zum 15.11.2011 gegeben. Einwendungen wurde nicht erhoben.

Nach Eingang der Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen der 1. Auslegung und der 1. Planänderung versandte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde diese mit Schreiben vom 17.01.2012 zusammen mit der Ladung zum Erörterungstermin den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange.

Nach vorheriger ortsüblicher und öffentlicher Bekanntmachung in der Leinezeitung und dem Wunstorfer Stadtanzeiger vom 19.01.2012 und im Niedersächsischen Ministerialblatt vom

18.01.2012 wurden die abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und erhobenen Privateinwendungen am 30.01.2012 in der Aula der Otto-Hahn-Schule in Wunstorf sowie die abgegebenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und erhobenen Privateinwendungen aus der Landwirtschaft am 08.02.2012 im Saal der Abtei in Wunstorf erörtert.

Aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins und Einwendungen aus der Landwirtschaft stellte die Vorhabenträgerin mit Datum vom 02.09.2013 einen 3. Änderungsantrag. Dieser betraf insbesondere die Dimensionierung der Brücken der überführenden Wirtschaftswege (Bauwerk WU 2 und WU 6) sowie landschaftspflegerische Maßnahmen.

Erstmalig oder stärker als bisher betroffen von den Planänderungen waren 18 Eigentümer bzw. Bewirtschafter landwirtschaftlicher Flächen. Diesen wurden mit Schreiben vom 16.09.2013 die Änderungen mitgeteilt und Gelegenheit zu Einwendungen bis zum 30.09.2013 gegeben. Weiterhin wurde der Landvolkkreisverband Hannover e. V. als Bevollmächtigter mehrerer der o. g. Eigentümer bzw. Bewirtschafter über die Planänderungen informiert. Auf den Einwendungsausschluss nach Ablauf der Einwendungsfrist wurde hingewiesen. Einwendungen zur 3. Planänderungen wurden von drei Privatpersonen erhoben.

Den erstmalig oder stärker als bisher berührten Behörden und Trägern sonstiger öffentlicher Belange wurde ebenfalls Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 30.09.2013 gegeben.

Die zu den Planänderungen eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden der Vorhabenträgerin übermittelt und um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen der Vorhabenträgerin wurden den Einwendern, Behörden und sonstige Trägern öffentlicher Belange übermittelt.

Mit fünf betroffenen Landwirtschaftsbetrieben wurden am 20.08.2013 und 09.07.2014 ergänzende Erörterungstermine durchgeführt. Die übrigen Betroffenen und Träger öffentlicher Belange haben auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet.

Im Laufe des Verfahrens legte die Vorhabenträgerin, z.T. auf Anforderung durch die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, weitere Unterlagen und Untersuchungen zur Konkretisierung und Aktualisierung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen vor. Erstmalige oder stärkere Betroffenheiten wurden durch diese ergänzenden Unterlagen nicht ausgelöst, so dass eine Beteiligung unterbleiben konnte.

Eine erneute Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände wurde jedoch durch die Vorlage aktualisierter landschaftspflegerischer Planunterlagen (12.1, 12.2, 12.3.1, 12.3.2, 12.4) sowie eine Änderung der planfestgestellten Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3) erforderlich (4. Planänderung vom 23.09.2015). Den Verbänden wurden die geänderten Unterlagen 12.1, 12.2, 12.3.1, 12.3.2, 12.3.3 12.4 sowie zur Information die Unterlagen 1, 1a und 3 mit Schreiben vom 29.09.2015 übersandt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 16.10.2015 gegeben. Stellung genommen haben der NABU sowie der Aktion Fischotterschutz e.V. Im Zuge dieser 4. Planänderung erfolgte aufgrund der Herausnahme des Radwegs Nordrehr aus dem Antrag auf Planfeststellung zudem eine Änderung der Unterlagen 1, 1a, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10. Da es hierdurch nicht zu erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten von Aufgabenbereichen oder Belangen kam, war eine ergänzende Anhörung von Behörden, Betroffenen und Vereinigungen nicht erforderlich.

Der Aktion Fischotterschutz e.V. hat in seiner Stellungnahme vom 23.10.2015 darauf hingewiesen, dass im Wirkraum des Vorhabens ein Vorkommen des Fischotters festgestellt wurde. Nach einer ergänzenden artenschutzrechtlichen Überprüfung hat die Vorhabenträgern am 15.01.2016 als 5. Planänderung die Anlage einer Berme mit Leiteinrichtung unter der Brücke über die Westaue, die beim 10-jährigen Hochwasser nicht überflutet wird, als Wanderhilfe für den Fischotter vorgelegt.

Mit Datum vom 04.10.2016 hat die Vorhabenträgerin des Weiteren einen „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ (Unterlage 15) vorgelegt. In dieser Unterlage werden die Auswirkungen

des Vorhabens auf die betroffenen Wasserkörper sowie die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27 und 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) in deutsches Recht umsetzen, untersucht. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ist eine entscheidungserhebliche Unterlage gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 UVPG. Da er nicht Gegenstand der bislang erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung war, bedurfte es einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung. Nach ortsüblicher Bekanntmachung durch die Stadt Wunstorf am 11.10.2016 lag der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 13.10.2016 bis 14.11.2016 in den Diensträumen der Stadtverwaltung – Rathaus der Stadt Wunstorf – während der Dienstzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Die Unterlagen 2, 7, 12 und 13 sowie mehrere Gutachten lagen nachrichtlich zu Informationszwecken mit aus. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 28.11.2016.

Einwendungen wurden von drei Privatpersonen erhoben. Stellungnahmen anerkannter Vereinigungen gingen nicht ein.

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde beteiligte zudem die in ihrem Aufgabenbereich berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange. Ihnen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 28.11.2016 gegeben. Es haben drei Behörden und Träger öffentlicher Belange Stellung genommen.

Die Planfeststellungsbehörde sah von der Durchführung eines erneuten Erörterungstermins ab. Den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange, die zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie Anregungen und Bedenken vorgebracht haben, wurden die Stellungnahmen der Vorhabenträgerin mit dem Hinweis übersandt, dass eine Entscheidung über die vorgetragenen Anregungen und Bedenken mit dem Planfeststellungsbeschluss erfolgen wird.

Soweit es im Anschluss an die Anhörung Privater, Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange noch weiterer Informationen bedurfte, hat diese die Planfeststellungsbehörde im Wege der Amtsermittlung eingeholt bzw. noch ergänzend bei der Vorhabenträgerin nachgefragt.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die B 441 darf als Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG) gemäß § 17 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72-78 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG nach Maßgabe der §§ 17a -17e 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 05.11.2004[1] und Ziff. 1 Buchst. c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004[2] ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesfernstraßen). Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

[1] Nds.GVBl. S. 406.
[2] Nds.MBl. 2004 Nr. 41 S. 879; zuletzt geändert durch VwV v. 14.07.2009, Nds.MBl. Nr. 30 S. 685.

Antragsteller in diesem Verfahren ist der regionale Geschäftsbereich Hannover der NLStBV. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. d. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde besteht gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG auch für notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Das gilt grundsätzlich auch dann, wenn die Folgemaßnahme ihrerseits der Planfeststellung bedarf und die Planfeststellungsbehörde an sich sachlich nicht zuständig ist[3]. Zu den von der Planfeststellung umfassten notwendigen Folgemaßnahmen zählen vorliegend insbesondere notwendige Verkehrsanschlüsse und -anpassungen des vorhandenen Straßennetzes, der Bau von Ersatzwegen für unterbrochene Wegebeziehungen, die kleinräumige Umlegung von vorhandenen Leitungen sowie auch Flächeninanspruchnahme zur Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen[4]. Notwendige Folgemaßnahmen stellen auch der Rückbau der vorhandenen B 441 zwischen dem Beginn der Baustrecke und dem vorhandenen höhengleichen Bahnübergang am Beginn der Ortslage Wunstorf zu einem Wirtschaftsweg sowie der Rückbau der vorhandenen B 442 (Neustädter Straße) zu einem Wirtschaftsweg dar. Diese Maßnahmen sind von der eigentlichen Planung der Vorhabenträgerin veranlasst[5] und erfordern kein eigenes umfassendes Planungskonzept[6]. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit anderer Anlagen entstehen; sie dürfen daher über Anschluss und Anpassung nicht hinausgehen[7].

Um keine notwendige Folgemaßnahme im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG handelte es sich bei der Radwegüberführung Nordrehr, für die nach der ursprünglichen Planung die Stadt Wunstorf die Kosten und Baulast übernehmen sollte, da das BMVI diese Überführung im Gesehensvermerk nicht als notwendig anerkannt hatte. Im Zuge der 4. Planänderung wurde der Radweg aus dem Antrag auf Planfeststellung herausgenommen und wird in den Planunterlagen nur noch nachrichtlich dargestellt. Die Stadt Wunstorf hatte mit Schreiben vom 18.06.2015 die Erteilung einer Plangenehmigung für die geplante Überführung des Radweges Nordrehr bei der Region Hannover als sachlich zuständiger Planfeststellungsbehörde beantragt, Die Genehmigung wird nach Mitteilung der dortigen Planfeststellungsbehörde in engem zeitlichen Zusammenhang mit dem Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses für die Ortsumgehung Wunstorf erfolgen.

2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den verfahrensrechtlichen Anforderungen. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind den rechtlichen Vorgaben der §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG[8] entsprechend beteiligt worden (vgl. oben, Abschnitt B.2.1.3).

Die Auslegung der Planunterlagen entsprach den gesetzlichen Anforderungen. Der notwenige Umfang der auszulegenden Unterlagen wurde zwischen der Vorhabenträgerin und der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde vorab abgestimmt. Die ausgelegten Unterlagen wurden nach Vorgabe von Ziffer 16 der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstra-

[3] BVerwG, Urt. v. 01.07.1999 – 4 A 27/98, juris Rn. 25, BVerwGE 109, 192 (201).
[4] Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.02.1988 – 4 C 54/84, juris Rn. 7 ff.
[5] BVerwG, Urt. v. 18.4.1996 – 11 A 86/95 –, BVerwGE 101, 73 (78).
[6] BVerwG, Beschl. v. 03.8.1995 – 11 VR 22/95 –, NVwZ 1996, 266 (267).
[7] BVerwG, Urt. v. 06.10.2010 – 9 A 12/09 –, NVwZ 2011, 626 (Rn. 21).
[8] Der Übersicht halber wird nachfolgend auf die gesondere Nennung von § 1 Abs. 1 NVwVfG, der für die öffentlich-rechtliche Verwaltungstätigkeit der Behörden des Landes Niedersachsen die §§ 72-77 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes für anwendbar erklärt, verzichtet.

ßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2007 – PlafeR 07 –; nunmehr Ziffer 17 der Planfeststellungsrichtlinien 2015) erstellt. Anders als in Einwendungen gefordert, waren nicht sämtliche, in früheren Verfahrensstadien erstellten Planunterlagen und Gutachten auszulegen. Auszulegen sind neben dem Plan alle Unterlagen, die nach den örtlichen Verhältnissen erforderlich sind, um die mit der Auslegung verfolgte Anstoßwirkung und den Informationszweck zu gewährleisten[9]. Dies ist der Fall, wenn sich jedermann durch Einsichtnahme in die ausgelegten Unterlagen darüber unterrichten kann, ob und inwieweit seine Belange durch das Vorhaben möglicherweise berührt werden können und ob es für ihn notwendig ist, zur Wahrung seiner Rechte Einwendungen zu erheben[10]. Neben den Planzeichnungen gehören hierzu die dazu eingereichten ergänzenden Unterlagen, aus denen sich die wesentlichen Aspekte und Auswirkungen des Vorhabens ergeben müssen. Ausgelegt werden müssen nicht sämtliche Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind[11]. Auch Sachverständigengutachten sind nur dann auszulegen, wenn sich erst aus ihnen abwägungserhebliche Auswirkungen auf die Belange potenziell Betroffener oder anerkannter Vereinigungen ergeben und ohne die Auslegung dieser Unterlage Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden könnten[12]. Soweit ein Gutachten ausgelegte Planunterlagen nur ergänzt, muss es nicht mit ausgelegt werden. Da die Planung von Infrastrukturvorhaben ein gestufter Prozess ist, bei dem die Planung in mehreren Verfahrensschritten immer weiter konkretisiert und verfeinert wird, sind auch vorliegend die Erkenntnisse aus vorherigen Planungsstufen in die ausgelegten und planfestgestellten Unterlagen eingeflossen. Mit Blick auf die Anstoßwirkung und den Informationszweck der Auslegung hätte die Auslegung auch der Unterlagen aus früheren Verfahren keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht. Im Gegenteil wäre zu befürchten gewesen, dass die Auslegung einer Vielzahl von Unterlagen, z.T. auch älteren Datums, nicht zum Verständnis des Vorhabens beiträgt und den Zweck der Auslegung damit konterkariert hätte.

Wenn gerügt wird, dass keine Umweltverträglichkeitsstudie, sondern nur die allgemeinverständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG ausgelegen habe, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Vorhabenträger nicht verpflichtet, zur Darlegung der Umweltauswirkungen des Vorhabens eine eigenständige Umweltverträglichkeitsstudie vorzulegen. Ausreichend ist, wenn die nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG erforderlichen Angaben auf verschiedene Unterlagen wie den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Erläuterungsbericht, die schalltechnische Untersuchung und die Schadstoffuntersuchung verteilt und diese Unterlagen aktuell sind[13]. Diesen Vorgaben ist die Vorhabenträgerin gerecht geworden, die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat die Auslegung dieser Unterlagen veranlasst. Auf die Auslegung der „Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Teil I – III, der Planungsgruppe Landespflege vom August 1994, Oktober 1995, Juni 1998 und Mai 1999 wurde aus den vorstehend genannten Gründen zulässigerweise verzichtet.

Aufgrund der Komplexität des beantragten Vorhabens wurde entschieden, auf den Erörterungstermin gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG a.F. (§ 17a Nr. 1 FStrG in der seit 01.06.2015 geltenden Fassung) nicht zu verzichten. Der Erörterungstermin wurde verfahrensfehlerfrei durchgeführt. Gemäß § 17a Nr. 5 Satz 2 FStrG a.F. (§ 17a FStrG n.F. i.V.m. § 73 Abs. 6 Satz 7 VwVfG) hat die Anhörungsbehörde die Erörterung innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abzuschließen. Dass diese Frist vorliegend nicht eingehalten wurde,

---

[9] VGH München, Urt. v. 27.10.2006 – 22 N 04/1544, juris Rn. 13.

[10] BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18/99, juris Rn. 22; BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4/94, juris Rn. 18; BVerwG, Urt. v. 05.12.1986 – 4 C 13/85, juris Rn. 37.

[11] BVerwG, Urt. v. 15.12.2006 – 7 C 1/06, juris Rn. 18; BVerwG, Urt. v. 10.11.2004 – 9 A 67/03, juris Rn. 18.

[12] BVerwG, Urt. v. 06.10.2010 – 9 A 12/09, juris Rn. 12; BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18/99, juris Rn. 16.

[13] BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, juris Rn. 27; BVerwG, Urt. v. 10.10.2006 – 9 B 27/05, juris Rn. 15.

stellt keinen rechtlich erheblichen Verfahrensmangel dar. Bei der genannten Vorschrift handelt es sich nur um eine sanktionslose Norm, die dem Interesse des Vorhabenträgers an einer Beschleunigung des Verfahrens dient[14].

Die zahlreichen Einwendungen nach der Auslegung der Planunterlagen im Jahr 2009 veranlassten die Vorhabenträgerin, Umplanungen vorzunehmen, die im Jahr 2011 in einer Planänderung (1. Planänderung) mit einer weiteren Auslegung von Planunterlagen gemündet sind. Angesichts der umfangreichen Änderungen, die die Grundzüge der Planung aber nicht tangiert haben, hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde auf Durchführung des vereinfachten Verfahrens nach § 17a Nr. 6 FStrG a.F. i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG (nach neuer Rechtslage seit 01.06.2015: § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG) verzichtet. Aus verfahrensökonomischen Gründen hat die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde entschieden, die ursprünglich erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beiträgen zur Änderungsplanung gemeinsam zu erörtern.

Die 2. Planänderung führte lediglich zu Betroffenheiten bei drei Grundstückseigentümern. Stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die eine erneute Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände erforderlich gemacht hätte, wurden von der 2. Planänderung nicht hervorgerufen. Die Durchführung eines auf die Grundstückseigentümer beschränkten Ergänzungsverfahrens nach § 17a Nr. 6 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG (nach neuer Rechtslage seit 01.06.2015: § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG) genügte daher den verfahrensrechtlichen Anforderungen.

Mehrfach gerügt wurde eine zu kurze Ladung zum Erörterungstermin sowie die Wahl eines Termins in den Zeugnisferien. Die Einladungen zu dem am 30.01. und 08.02.2012 durchgeführten Erörterungstermin wurden am 17.01.2012 und damit rechtzeitig versandt. Gem. § 17a Nr. 3 FStrG a.F. i.V.m. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG (nach neuer Rechtslage seit 01.06.2015: § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 6 Satz 2, 3 VwVfG VwVfG) ist der Erörterungstermin mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen und sind die Behörden und diejenigen, die Einwendungen erhoben und Stellungnahmen abgegeben haben, von dem Erörterungstermin zu benachrichtigen. Zwischen dem Versand der Einladung zum Erörterungstermin und jenem Termin lag mehr als eine Woche, sodass formell den gesetzlichen Anforderungen Genüge entsprochen wurde. Da mehr als 50 Benachrichtigungen notwendig waren, hätte die individuelle Benachrichtigung gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 6 Satz 4, 5 VwVfG (alter und neuer Fassung) vollständig durch öffentliche Bekanntmachung des Erörterungstermins ersetzt werden können. Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat neben der öffentlichen Bekanntmachung jedoch zusätzlich die Privateinwender, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange individuell benachrichtigt und ihnen mit der Benachrichtigung auch die Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin zu den vorgetragenen Einwendungen und Bedenken übersandt.

Die Durchführung des Erörterungstermins in den Zeugnisferien am 30.01.2012 verletzt nicht den Anspruch der Einwender auf rechtliches Gehör. Der Grundsatz des rechtlichen Gehörs verlangt, dass die Betroffenen überhaupt in der Lage sind, an einem Verwaltungsverfahren teilzunehmen. Dies war im vorliegenden Fall gewährleistet. In den Zeugnisferien muss – anders als möglicherweise in den Sommerferien – nicht zwingend mit einer verstärkten urlaubsbedingten Abwesenheit von Verfahrensbeteiligten gerechnet werden. Zudem kann ein Erörterungstermin in der Regel gar nicht so angesetzt werden, dass gewährleistet ist, dass tatsächlich jeder Einwender oder Stellungnehmende teilnehmen kann. Gerade bei Großverfahren könnte dies dazu führen, dass eine Erörterungsverhandlung praktisch undurchführbar würde[15]. Für den Fall der Verhinderung bestand zudem die Möglichkeit, sich im Erörterungstermin durch einen Bevollmächtigten vertreten zu lassen. Hierauf ist in der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen worden.

---

[14] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, BVerwGE 133, 239-280.

[15] Vgl. VGH Mannheim, Urt. v. 21.10.1988 – 5 S 1088/88, juris Rn. 35, NVwZ-RR 1989, 354 (355) zur Durchführung des Erörterungstermins während normaler Arbeitszeiten.

Abgesehen davon hat sich die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bemüht, den Erörterungstermin außerhalb der Schulferien stattfinden zu lassen. Denn der Erörterungstermin sollte an sich im Klinikum der Region Hannover in Wunstorf stattfinden, womit ein späterer Erörterungstermin und eine längere Vorlaufzeit der Einladung zum Erörterungstermin möglich gewesen wäre. Nach Absage des Klinikums blieb als einzige Möglichkeit, den Erörterungstermin in den Zeugnisferien in der Otto-Hahn-Schule in Wunstorf durchzuführen. Denn angesichts der Zahl der Einwender bedurfte es eines ausreichend großen Veranstaltungsraumes, der nicht nur Raum für die Erörterung an sich bietet, erprobte und zuverlässige technische Ausstattung aufweist sowie verkehrlich gut zu erreichen ist. Diese Voraussetzungen waren in Wunstorf nur in Bezug auf das gewählte Erörterungslokal erfüllt, das zeitlich jedoch nur innerhalb der Zeugnisferien zur Verfügung stand. Die Wahl des Termins erfolgte somit nicht willkürlich oder bewusst zu Lasten Betroffener, sondern hing von sachlichen Kriterien ab.

Nicht erfolgreich gerügt werden kann zudem eine zu kurze Vorbereitungszeit für die Auswertung der der Einladung zum Erörterungstermin beigefügten Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin. Deren vorherige Übersendung stellt eine überobligatorische Leistung seitens der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde dar. Hiermit soll den Einwendern ermöglicht werden, sich bereits im Vorfeld des Erörterungstermins mit den Argumenten der Vorhabenträgerin auseinanderzusetzen, um den Erörterungstermin verfahrensökonomisch auch mit Blick auf die Einwender gestalten zu können. Eine Rechtspflicht hierzu besteht demgegenüber nicht.

Soweit Einzelne sich vorbehalten haben, sich im Verhinderungsfall auch nach dem Erörterungstermin inhaltlich noch äußern, ist dies vom Gesetzgeber im Hinblick auf Präklusion und Abschluss des Anhörungsverfahrens grundsätzlich nicht vorgesehen. Präkludierte private Belange bleiben in der Abwägung jedoch nicht schlechthin unberücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, sich mit dem präkludierten Belang abwägend zu befassen, wenn er ihr bekannt ist, sich ihr aufdrängen musste, keine weiteren Ermittlungen erfordert und abwägungsrelevant ist. Darüber hinaus hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in seiner Entscheidung vom 15.10.2015 (Az. C-137/14) die Vereinbarkeit der Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 VwVfG im Anwendungsbereich der UVP- und Industrieemissions-Richtlinie für europarechtswidrig erklärt. Im Anwendungsbereich der UVP- und der IE-Richtlinie ist die Präklusionsvorschrift daher nicht mehr anwendbar, soweit sie das gerichtliche Verfahren betrifft.

Im Rahmen der Anhörung zur 3. Planänderung, die als eingeschränkte Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 17a Nr. 6 FStrG a.F. i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG (nach neuer Rechtslage seit 01.06.2015: § 17a Nr. 2 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG) durchgeführt wurde, wurde auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Soweit erforderlich und gewünscht, wurden die Belange der von der Planänderung berührten Behörden und Private bilateral mit der Anhörungsbehörde erörtert.

Soweit im Nachgang des Erörterungstermins und der eingeschränkten Behörden- und Betroffenenbeteiligung zur 3. Planänderung durch die Vorhabenträgerin weitere überarbeitete Unterlagen vorgelegt wurden, war eine erneute Beteiligung der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und privater Betroffener hierzu nicht erforderlich, da hiermit keine Änderungen des eingereichten Plans bzw. keine erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten dieser Beteiligten einhergingen[16]. Anders verhielt es sich bei der 4. Planänderung vom September 2015 hinsichtlich der Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. Durch die Änderung der Maßnahmenkartei und Feststellung erstmaliger Betroffenheiten geschützter Arten wurde eine ergänzende Beteiligung gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG n.F. erforderlich. Auf die Erörterung wurde gem. § 17a Nr. 2 FStrG n.F. verzichtet.

Die Vorlage des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie führte zu einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit auf Grundlage von § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG i.V.m. § 73 VwVfG. Zwar wurde der Plan nicht im Sinne des § 17a i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG n.F. geändert. Jedoch untersucht der

[16] BVerwG, Urt. v. 12.12.1996 – 4 C 29/94, juris Rn. 35 f., BVerwGE 102, 331-351.

Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie erstmals die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach § 27 und § 47 WHG auf Grundlage der vom EUGH in seinem Urteil vom 01.07.2015 (Az. C-461/13) aufgestellten Maßgaben. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG hat dann stattzufinden, wenn eine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten vorgenommen wird, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 6 Abs. 1 Satz 1 UVPG) findet[17]. Die im Rahmen der 1. und 2. Auslegung ausgelegten Unterlagen entfalteten insoweit keine hinreichende Anstoßwirkung. Die Öffentlichkeitsbeteiligung konnte auf die Erhebung von Einwendungen und die Abgabe von Stellungnahmen gegen den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie beschränkt werden[18].

Die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde konnte von einer Erörterung entsprechend § 17a Nr. 2 FStrG i.V.m. § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG absehen[19]. Die Entscheidung erging auch vor dem Hintergrund, dass angesichts der erhobenen Einwendungen nicht damit zu rechnen war, dass der Erörterungstermin seiner Befriedungsfunktion gerecht werden kann und es zu einem Interessenausgleich und einvernehmlichen Lösungen kommen würde[20].

Auch im Übrigen entspricht der Planfeststellungsbeschluss den verfahrensrechtlichen Anforderungen. Der regionale Geschäftsbereich Hannover der NLStBV hat als zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen gem. Nr. 1 I des RdErl. d. MW vom 22.12.2004 in Auftragsverwaltung des Bundes den Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gem. § 73 Abs. 1 Satz 1 VwVfG gestellt. Soweit in den Einwendungen gerügt wurde, die Planung der Ortsumgehung sei von der Stadt Wunstorf und nicht von der Vorhabenträgerin betrieben worden, sind diese Einwendungen bereits aus diesem Grund zurückzuweisen. Zutreffend ist, dass zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen und der Stadt Wunstorf im Jahr 1991 vereinbart wurde, dass die Stadt Wunstorf stellvertretend die Planungen für die Ortsumgehung in enger Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung weiterführt und die Planungskosten später durch die Straßenbauverwaltung erstattet werden. Grund hierfür waren Verlagerungen der Planungskapazitäten innerhalb der niedersächsischen Straßenbauverwaltung infolge der deutschen Wiedervereinigung und der damit verbundenen Verkehrsprojekte. Der Abschluss von derartigen Planungsvereinbarungen zwischen der gesetzlich zuständigen Vorhabenträgerin – hier die niedersächsische Straßenbauverwaltung in Auftragsverwaltung des Bundes – und einem Dritten – hier die Stadt Wunstorf – zur stellvertretenden Durchführung von Planungen ist rechtlich zulässig. Der Vorhabenträger muss den Plan nicht (vollständig) selbst ausarbeiten, er kann sich hierfür eines Dritten bedienen, diesen sogar zur Stellung des Antrags auf Planfeststellung in seinem Namen bevollmächtigen[21]. Vorliegend war die Vorhabenträgerin in die einzelnen Planungsschritte eingebunden und hat die Grundzüge der Planung, insbesondere auch die mögliche Linienführung, unter Berücksichtigung sämtlicher Belange maßgeblich mitbestimmt. Eine übergebührliche Berücksichtigung der Vorstellungen der Stadt Wunstorf bei der Planung ist ausgeschlossen. Da die Planfeststellungsbehörde gem. § 17 Satz 2 FStrG zur abwägungsfehlerfreien Berücksichtigung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange verpflichtet ist, ist ein objektives und ausgewogenes Abwägungsergebnis gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Beschluss alle abwägungsrelevanten Belange – insbesondere auch bei der Entscheidung

[17] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9/15, UA Rn. 34.
[18] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 9/15, UA Rn. 34; Wagner, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Aufl. 2012, § 9, Rn. 42; Wickel, in: Fehling/Kastner/Störmer, HK-VerwR, 3. Aufl. 2013, § 73 Rn. 132; Steinberg/Müller, UPR 2007, 1 (7); Peters/Balla, UVPG, 3. Aufl. 2006, § 9, Rn. 9.
[19] Wickel, in: Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2016, § 73 VwVfG, Rn. 135; Neumann, in: Stelken/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 73, Rn. 113.
[20] BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08, juris Rn. 35.
[21] BVerwG, Beschl. v. 25.07.2007 – 9 VR 19/07, juris Rn. 9.

über die planfestgestellte Trassenvariante – gegen- und miteinander abgewogen und in ihre Entscheidung eingestellt.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. §§ 3 a, 3 c Sätze 1 und 3 sowie Anlage 1 Nr. 14.6 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Bei dem Bau der Ortsumgehung Wunstorf handelt es sich um den Bau einer sonstigen Bundesstraße gem. Nr. 14.6 der Anlage 1, da die in den Nr. 14.3 bis 14.5 genannten Prüfwerte für das vorliegende Vorhaben nicht erfüllt werden. Dementsprechend war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Da nach überschlägiger Prüfung erhebliche Umweltauswirkungen nicht sicher ausgeschlossen werden konnten, hat die Planfeststellungsbehörde das Bestehen einer UVP-Pflicht festgestellt.

Die UVP wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Eine Veröffentlichung gemäß § 3a UVPG 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 Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht und im landschaftspflegerischen Begleitplan, in der Schalltechnischen Untersuchung, im Luftschadstoffgutachten und der allgemein verständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (Unterlagen 1, 11, 11-LuS, 12.1. und 1a der Planunterlagen) entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG. Neben den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen hat die Planfeststellungsbehörde bei der UVP die Stellungnahmen und Äußerungen der Verfahrensbeteiligten sowie die Ergebnisse eigener Ermittlungen berücksichtigt.

Auf dieser Grundlage ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen der Vorhabenträgerin einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Dabei erfolgt getrennt für die einzelnen nach dem UVPG maßgeblichen Schutzgüter eine Kurzbeschreibung zunächst des Untersuchungsgebiets und des Ist-Zustands und danach der prognostizierten Umweltauswirkungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Schutzmaßnahmen. Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Abschnitt 2.2.2.2.

Hierauf aufbauend wurde eine auf die einzelnen Umweltmedien bezogene und schließlich eine medienübergreifende Bewertung vorgenommen, die alle Einzelbewertungen zusammenfasst, zu erwartende Wechselwirkungen und Konflikte zwischen den einzelnen Schutzgütern in den Blick nimmt, auf Belastungsverlagerungen eingeht und zu einem Gesamturteil aus Umweltsicht gelangt. Diese Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. Abschnitt 2.2.2.3) auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG ist gemäß § 12 UVPG ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens.

Mit Blick auf die Anforderungen nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist es nicht erforderlich, dass eine förmliche UVP für alle in Betracht kommenden Alternativen durchgeführt wird. Das Gesetz fordert nur, eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“ vorzulegen. Diese Vorgabe hat die Vorhabenträgerin abgearbeitet (siehe Unterlage 1, Kap. 3.3 sowie Unterlage „Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“ vom Mai 2015, S. 23 ff. und Unterlage „Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante Verlängerte Hochstraße“ vom Mai 2015). Eine Pflicht zur Alternativenprüfung resultiert aus § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG nicht[22]; vielmehr ist die UVP strikt

[22] OVG Lüneburg, Urt. v. 08.03.2006 – 7 KS 145/02 u.a., juris Rn. 70 – DVBl 2006, 1044-105;
BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18/99, juris Rn. 31 - BVerwGE 112, 140-166.

projektbezogen ausgestaltet[23]. Soweit das Fachrecht eine Alternativenprüfung verlangt, lässt dies die UVP unberührt. Die Alternativenprüfung ist dann an entsprechender Stelle vorgenommen worden (siehe insbesondere unter Abschnitt. 2.2.3.5).

Vorstehendes gilt unabhängig von der am 15.05.2014 in Kraft getretenen Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.04.2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten[24], die eine Alternativenprüfung auch im Rahmen der UVP vorsieht. Bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses – dem für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Beschlusses maßgeblichen Zeitpunkt – sind die Vorgaben der UVP-Änderungsrichtlinie noch nicht anwendbar. Maßgeblich für die Durchführung der UVP ist das UVPG in der derzeit geltenden Fassung. Die Umsetzungsfrist für die UVP-Änderungsrichtlinie endet erst am 16.05.2017. Für zuvor eingeleitete Verfahren ist gemäß Art. 3 der UVP-Änderungsrichtlinie die UVP-RL in der zuvor geltenden Fassung weiterhin anzuwenden.

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante der Vorhabenträgerin stellen sich wie folgt dar:

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. Zu diesem Zweck werden zunächst der Untersuchungsraum und die verwendete Untersuchungsmethodik beschrieben, anschließend getrennt nach den einzelnen Schutzgütern des UVPG der Ist-Zustand dargestellt und schließlich die jeweils mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen aufgezeigt. Dabei werden die vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen mit einbezogen.

2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Das UVPG unterwirft bestimmte Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer UVP. „Vorhaben“ im Sinne des § 2 Abs. 2 UVPG ist vorliegend der Bau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545.

Das nördlich von Wunstorf zu realisierende Straßenbauvorhaben führt naturräumlich durch den Übergangsbereich zwischen Geest und Börde, es liegt überwiegend im Naturraum „Wunstorfer Lehmplatten“ (Börde), nordwestlich von Blumenau ist der Naturraum „Neustadt-Stöckener Leinetal“ (Hannoversche Moorgeest) zu finden.

Der von dem Straßenbauvorhaben durchlaufene Bereich wird nahezu ausschließlich landwirtschaftlich genutzt, überwiegend Ackerbau, vereinzelt auch Grünland. Nördlich der Trasse befindet sich ein großes Waldgebiet, das Hohe Holz. In Trassennähe sind überwiegend Misch- und Nadelholzbestände zu finden. Südlich des Hohen Holzes befindet sich ein ehemaliger Baggersee („Kiesteich nördlich Hagenburger Straße“).

Zu Beginn der Baustrecke nordwestlich von Wunstorf verläuft die Trasse durch die Schutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Das Gewässer Westaue und dessen gesetzlich festgelegtes Überschwemmungsgebiet werden mit einem Brückenbauwerk gequert. Ferner liegt östlich von Blumenau das gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiet der Leine.

---

[23] Kment, in: Hoppe, UVPG, 4. Aufl. (2012), § 6 Rn. 21.
[24] ABl. EU Nr. L 124/1.

Im Umfeld der geplanten Ortsumgehung befinden sich ausgewiesene Schutzgebiete bzw. sonstige schutzwürdige Bereiche. Nordwestlich von Wunstorf befindet sich das Landschaftsschutzgebiet (LSG) H4 „Hohes Holz“, nördlich von Blumenau das LSG H27 „Mittlere Leine“. Die Alte Südaue sowie Röhrichtbestände im Flussbett der Westaue sind gesetzlich geschützte Biotope. Östlich der Ortsumgehung in einem Abstand von über 900 m liegt das FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“. Darüber hinaus befinden sich im Umfeld des Vorhabens geschützte Landschaftsbestandteile (GLB) nach § 22 NAGBNatSchG wie naturnahe Gebüsche und Baumbestände, Hecken, Adlerfarnfluren, mesophiles Grünland sowie Ruderalfluren und halbruderale Gras- und Staudenfluren.

Der der UVP zugrunde gelegte Untersuchungsraum erstreckt sich auf den Bereich zwischen Beginn der Baustrecke bei Bau-km 1+000 und Ende der Baustrecke bei Bau-km 7+545. Der Untersuchungskorridor hat i.d.R. eine Breite von 200 m beidseits der Straßenachse. Im Detail entspricht er dem zu erwartenden Auswirkungsbereich der Ortsumgehung Wunstorf auf die einzelnen vom UVPG erfassten Umweltgüter bzw. -medien. Der konkrete Untersuchungsraum variiert daher von Schutzgut zu Schutzgut. Der gewählte zu untersuchende Korridor ist mit Blick auf die einzelnen Schutzgüter – insbesondere durch die Berücksichtigung schutzgutspezifischer Wirkräume – ausreichend dimensioniert. Zusätzlich zu den 1994/1995 für die Erstellung der Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführten Untersuchungen wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens die Biotoptypenkartierung mehrfach aktualisiert, floristische und faunistische Bestandsaufnahmen für verschiedene Artengruppen vorgenommen, ergänzt und aktualisiert sowie auf Grundlage aktueller Verkehrsuntersuchungen schalltechnische und luftschadstofftechnische Gutachten erstellt.

Methodisch basiert die UVP im Wesentlichen auf dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1), der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 12.1.1), dem Artenschutzbeitrag (Unterlage 12.4), dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1), der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11), dem Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11-LuS sowie Aktualisierung vom 16.05.2014 und 08.06.2015), dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 15) sowie der Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441, Teil I bis III (Planungsgruppe Landespflege, 1994-1999). In diesen Unterlagen wird die jeweilige Methodik zur Ermittlung der vorhabenbedingten Auswirkungen dargelegt. Hierauf wird verwiesen.

Des Weiteren wurden Daten von Behörden, aus amtlichen Planwerken und Kartierungen sowie der einschlägigen Fachliteratur einbezogen.

Die vorhabenbedingten Auswirkungen wurden durch Gegenüberstellung des auf dieser Basis zusammengetragenen Ist-Zustands mit dem zu erwartenden Plan-Zustand ermittelt. Auf schutzgutspezifische sonstige Erkenntnisquellen und Untersuchungsmethoden wird im Folgenden an entsprechender Stelle eingegangen.

2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter

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

2.2.2.2.1.2.1 Schutzgut Mensch

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustands des Menschen als Schutzgut im Rahmen der UVP ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum. Deshalb ist zunächst der Untersuchungsraum hinsichtlich seiner Nutzungen und sodann hinsichtlich der hier bestehenden Belastungen des Menschen zu betrachten. Unterschieden wird hierbei zwischen den Aspekten Wohnumfeld und Erholung.

Im Umfeld des Vorhabens befinden sich zahlreiche (auch oder ausschließlich) zum Wohnen genutzte Bereiche, die in einem Abstand von rd. 80 m bis rd. 320 m zu der geplanten Trasse

liegen. An Nutzungsarten befinden sich dort ein Mischgebiet (Bebauung „Alten's Ruh", Eckgrundstück Senator-Meier-Straße/Klein Heidorner Straße), reine und allgemeine Wohngebiete (Bebauung Klein Heidorn, Wunstorf Nord, Blumenau, Wunstorf Ost, Luthe), Dorfgebiet (Blumenau) und ein Gewerbe- bzw. Sondergebiet mit vorhandener Wohnnutzung (östlich und westlich Straße Am Hohen Holz). Darüber hinaus befinden sich im Wirkbereich des Vorhabens zwei Schulen und ein Spielplatz östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf, ein Kindergarten neben der Corviniuskirche, eine Berufsschule in der Marienburger Straße sowie zwei Spielplätze am östlichen und südöstlichen Ortsrand von Luthe als schutzbedürftige Bereiche (Unterlage 1a, S. 11 f.).

Die nähere Umgebung von Wunstorf hat zudem eine hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung, mit dem Naturpark Steinhuder Meer, Teilen der Leineaue sowie dem Hohen Holz nordwestlich von Wunstorf. Das Waldgebiet Hohes Holz, das Steinhuder Meer und die Leineaue sind im Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannover 2005 (RROP) als Vorsorgegebiet für die Erholung ausgewiesen. Zahlreiche regional bedeutsame Radwege befinden sich im Wirkbereich des Vorhabens.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Festsetzungen des RROP 2005 für den Wirkungsbereich der Ortsumgehung Wunstorf in die am 27.09.2016 durch die Regionsversammlung der Region Hannover beschlossene Neufassung des RROP unverändert übernommen wurden. Dieses sog. RROP 2016 ist derzeit noch nicht in Kraft getreten sondern bedarf vorab der Genehmigung des Amtes für regionale Landesentwicklung Leine-Weser.

Die Wohn- und Erholungsnutzung ist durch vorhandene Verkehrswege, die Bahnstrecke Hannover-Bremen sowie den Flugbetrieb des Fliegerhorsts Wunstorf hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen vorbelastet.

2.2.2.2.1.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Biotoptypen-Bestandsaufnahme der Vorhabenträgerin basiert auf dem seinerzeit aktuellen „Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen" der Fachbehörde für Naturschutz (NLWKN, Stand 2011). Dieser Kartierschlüssel wurde nach Abschluss der Bearbeitung der Antragsunterlagen von der Fachbehörde für Naturschutz aktualisiert (Stand Juli 2016). Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich aus dieser Aktualisierung weder eine abweichende Biotoptypeneinstufung für den Planungsraum noch eine abweichende Zuordnung zu gesetzlich geschützten Biotopen (§ 30 BNatschG, § 24 NAGBNatSchG), pauschal geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 22 NAGBNatSchG) oder Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie ergibt.

Hinsichtlich der Biotoptypenausstattung dominieren Ackerflächen (Lehm- und Sandäcker), die in der Regel intensiv genutzt sind und keine gut ausgeprägten Ackerwildkrautfluren aufweisen. Es handelt sich um Biotoptypen von geringer bzw. sehr geringer Bedeutung (Wertstufe II bzw. I). Es tritt im Untersuchungsgebiet nur ein Biotoptyp von besonderer Bedeutung (Wertstufe V) auf, nämlich der naturnahe sommerwarme Niederungsbach Alte Südaue. Der im Hohen Holz stockende Buchenbestand hat als mesophiler Buchenwald kalkärmerer Standorte des Tieflandes besondere bis allgemeine Bedeutung (Wertstufe IV). Viele der im Untersuchungsgebiet zerstreut vorhandenen Gehölze, halbruderalen Gras- und Staudenfluren sowie Ruderalfluren, der Fluss Westaue sowie die forstlich geprägten Waldflächen im Hohen Holz haben allgemeine Bedeutung (Wertstufe III).

Im Sinne von § 7 BNatSchG streng geschützte Pflanzenarten kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Eine besonders geschützte Pflanzenart, die zugleich gefährdet ist nach der niedersächsischen Roten Liste, wurde mit der Heide-Nelke in der Sandgrube Frachtweg gefunden (etwa 400 m von der geplanten Trasse entfernt). Insgesamt wurden neun Pflanzensippen der niedersächsischen Roten Liste und sieben Sippen der Vorwarnliste zur Roten Liste festgestellt. Die Fundorte der Rote-Liste-Arten häufen sich im Osten des Untersuchungsgebietes, der Westen ist demgegenüber als verarmt zu bewerten. Die Fundorte sind überwiegend Säume, Weg- und Grabenränder. Besonders bemerkenswert ist der Pflanzenbestand in der

Sandgrube am Frachtweg, die außerhalb des unmittelbaren Trassenumfeldes liegt. Der ebenfalls außerhalb des Korridors liegende Baggersee an der Hagenburger Straße weist ein bemerkenswertes Vorkommen des Ährigen Tausendblattes auf, welches das einzige Vorkommen außerhalb der Leineaue in der Region darstellt. Vorkommen mit besonderer Bedeutung wurden nur in größerer Entfernung von der geplanten Straße festgestellt.

Im Rahmen der faunistischen Bestandsaufnahmen wurden aktuell sieben Fledermausarten (Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Abendsegler) nachgewiesen, die ihren Lebensraum im Waldgebiet Hohes Holz haben. Eine wichtige Funktion als Leitlinie des Fledermausfluges haben Gehölzstrukturen zwischen dem Waldgebiet Hohes Holz und dem Siedlungsraum Wunstorf. Insbesondere eine Ahorn-Baumreihe stellt eine bedeutende Verbindungsstruktur zwischen dem Wald und der Ortslage Wunstorf dar. Der am nördlichen Ortsrand liegende Baggersee übt auf Fledermäuse eine hohe Anziehungskraft aus. Im Bereich Nordrehr ist die Fledermausaktivität insgesamt eher gering. Die Bahnstrecke stellt eine weitere, allerdings weniger bedeutende Leitstruktur dar. Weitere, die geplante Straße kreuzende Flugrouten wurden nicht festgestellt.

Der Fischotter ist im Umfeld von Wunstorf und an der Westaue nachgewiesen worden. Es ist mit wandernden Tieren entlang der Westaue zu rechnen.

An weiteren Säugetierarten im Untersuchungsraum, die besonders geschützt sind, ist der Dachs zu nennen. Er ist im Hohen Holz heimisch und sucht die umgebende Ackerlandschaft zur Nahrungssuche auf. Der Iltis kommt als gefährdete und besonders geschützte Art im Bereich der Leine- und Westaue-Niederung sowie am Kiesteich westlich Liethe vor. Weiterhin dient das Hohe Holz zahlreichen Wildtieren (Reh, Rotfuchs, Feldhase, Wildschwein) als Lebensraum, die auf den umliegenden Ackerflächen Nahrung aufnehmen. Der Feldhamster wurde trotz gezielter Untersuchungen nicht festgestellt.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 46 verschiedene Brutvogelarten nachgewiesen. Die Brutplätze der typischen Park- und Gartenvögel befinden sich an den Ortsrändern von Wunstorf, Blumenau und Luthe bzw. im Waldrandbereich im Westen des Untersuchungsgebietes. Arten der offenen Feldflur sind nahezu über die gesamten freien Flächen verteilt. Im Untersuchungsgebiet brüten mit Feldlerche, Wiesenpieper, Rebhuhn und Wachtel vier gefährdete Arten der niedersächsischen Roten Liste. Die Feldlerche kommt in großer Anzahl im Untersuchungsgebiet vor, mit hoher Siedlungsdichte westlich der Bahnlinie. Die stark gefährdete Art Weißstorch hat einen Brutplatz in Blumenau. Zu den Nahrungsgebieten des Blumenauer Weißstorches gehören überwiegend Grünlandflächen in der Leineaue, aber auch Bereiche beiderseits der Westaue sind als potenzielle Nahrungsreviere anzusehen.

In der Leineaue nördlich Blumenau konnten insgesamt 47 Vogelarten festgestellt werden, die zu den Rastvögeln bzw. Nahrungsgästen zählen. Der Nordteil des Untersuchungsgebietes hat durch seine Kombination aus Wiesenflächen und Gewässern eine hohe Attraktivität für entenartige Vögel sowie für Watvögel. In größeren Zahlen wurden Bläss- und Graugänse festgestellt. Wertbestimmend für die Einstufung als Gastvogellebensraum regionaler Bedeutung sind Blässgans und Schnatterente. Im Gegensatz dazu zieht der Südteil des Untersuchungsgebietes mit seinen ausgedehnten Ackerflächen vor allem Rabenvögel und Lachmöwen in größerem Maße an. Er hat als Gastvogellebensraum keine besondere Bedeutung.

Wanderbeziehungen von Amphibien bestehen zwischen dem Hohen Holz im Norden und dem Baggersee nördlich der Hagenburger Straße. Das Hohe Holz dient als Landlebensraum, der Baggersee als Laichgewässer. Die Erdkröte wurde in sehr hoher Anzahl festgestellt. An gefährdeten Arten wurde die Kreuzkröte nachgewiesen.

Aufgrund des Vorkommens mehrerer stark gefährdeter Fischarten ist die Westaue als ein Lebensraum mit besonderer Bedeutung für den Fischartenschutz einzustufen. Die Westaue hat eine Verbindungsfunktion zwischen der Leine und den oberhalb liegenden Fließgewässern Südaue und Rodenberger Aue.

Im Untersuchungsgebiet wurden neun Heuschreckenarten und 14 Tagfalterarten nachgewiesen. Die Arten sind mit wenigen Ausnahmen (Resedafalter, Erdeichel-Widderchen) in Niedersachsen nicht in ihrem Bestand gefährdet, weit verbreitet und wenig spezialisiert. Die im Sinne von § 7 BNatSchG besonders geschützte Weinbergschnecke kommt im Bereich der Terrassenkante am Lehmbüntegraben vor. In der Westaue deutlich unterhalb des Untersuchungsgebietes wurde die Grüne Flussjungfer aus der Artengruppe der Libellen nachgewiesen, nicht jedoch an den Gewässern im Untersuchungsgebiet.

2.2.2.2.1.2.3 Schutzgut Boden

Die Böden im Untersuchungsgebiet sind von unterschiedlicher Typologie, neben Parabraunerden und Pseudogley-Parabraunerden kommen Podsol-Braunerden sowie Gleyböden vor. Böden mit besonderer Bedeutung sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, überwiegend liegt eine allgemeine, z.T. auch nur eine geringe oder sehr geringe Bedeutung vor. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung ist der überwiegende Teil der Böden in seinen natürlichen Eigenschaften stark verändert und überprägt. Mit Schadstoffeinträgen durch Pflanzenschutz und Düngemitteln ist zu rechnen.

2.2.2.2.1.2.4 Schutzgut Wasser

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

Das Untersuchungsgebiet liegt überwiegend in der Grundwasserlandschaft Wunstorfer Geest, daneben auch in der Deister-Mulde sowie in der Leine-Niederung. Das Grundwasser befindet sich überwiegend in den Saale-eiszeitlichen Sand- und Kiesschichten des Untergrunds. Aufgrund ihrer zumeist sandig-kiesigen Zusammensetzung stellen die quartären Sedimente im Untergrund einen optimalen Grundwasserleiter von wichtiger Bedeutung für die regionale Trinkwasserversorgung dar. Die Grundwasserstände liegen zwischen 3 m und 20 m unter der Geländeoberkante. Oberflächennah ist das Grundwasser im Niederungsbereich der Westaue und der Leine anzutreffen. Aufgrund der Bodenverhältnisse sind die Grundwasserneubildungsraten in den bindigen, grundwasserfernen Böden im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets mit ≥ 100 mm/a gering. Im östlichen Bereich des Untersuchungskorridors findet sich eine mittlere Grundwasserneubildungsrate (≥ 100-200 mm/a). Demgegenüber liegt im Bereich zwischen B 442 und Westaueniederung eine hohe Grundwasserneubildungsrate von 200-300 mm/a vor.

Im Untersuchungsgebiet liegt der in Umsetzung der WRRL definierte Grundwasserkörper 4_2016 „Leine Lockergestein links“ im Teilraum Leine. Der quantitative Zustand des Grundwasserkörpers wird nach den Angaben der Flussgebietsgemeinschaft (FGG) Weser (2015) als „gut“ beschrieben, der chemische Zustand hingegen als „schlecht“ (Nitrat: „schlecht“, Pflanzenschutzmittel, Schadstoffe Annex II, andere Schadstoffe: „gut“). Die Belastungen stammen hauptsächlich aus diffusen Quellen. Eine Trinkwasserentnahme erfolgt im Umfang von > 100 m³/d (Unterlage 15, S. 3). Durch die Nutzung als Grünland und Acker ist mit einem Eintrag von Düngemitteln, Pflanzenschutzmitteln und sonstigen chemischen Substanzen in das Grundwasser zu rechnen.

Das Untersuchungsgebiet liegt teilweise innerhalb der Schutzzone III des Wasserschutzgebietes „Steinhude/Hohenholz“.

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

Das Untersuchungsgebiet wird im Bereich Blumenau von der Westaue gequert. Nordwestlich von Blumenau mündet die Alte Südaue in die Westaue. Beide Gewässer werden mit der Güteklasse II – III bewertet. Das zur Umsetzung der WRRL erarbeitete Wasserkörperdatenblatt für den Oberflächenwasserkörper 21018 „Westaue Fluss“ mit Handlungsempfehlungen zur Maßnahmenumsetzung (NLWKN, Stand November 2012) bezeichnet den Status des Gewässers (Gewässerpriorität 4) als „erheblich verändert“. Die Erreichung der Bewirtschaftungs- und Maßnahmenziele (§ 27 WHG) bis 2015 wird verneint. Der chemische Gesamtzustand wird

vom NLWKN mit „schlecht“ angegeben, der ökologische Zustand und das ökologische Potential sind „unbefriedigend“. Die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter werden nicht eingehalten. Als signifikante Belastungen wurden morphologische Veränderungen, Abflussregulierungen und stoffliche Belastungen (v.a. Phosphat und Nährsalze) aus diffusen Quellen und Punktquellen ermittelt (Unterlage 15, S. 2).

Der Lehmbüntegraben ist künstlich angelegt und verläuft nördlich von Luthe. Er weist die Güteklasse III auf. Die Fließgewässer befinden sich daher in einem kritisch belasteten bis stark verschmutzten Zustand. Im Untersuchungsgebiet sind ferner zwei künstliche Stillgewässer aufzufinden, die durch Bodenabbau entstanden sind.

Die Westaue gehört zum Einzugsbereich der Leine. Die Wasserführung der Westaue schwankt mit 1:160 (bezogen auf die Abflussmenge) erheblich. Der größte Abfluss (HQ_{100}) wird aufgrund neuerer Modellrechnungen des NLWKN mit 150,4 m³/s angegeben; zuvor lag der HQ_{100} bei 129,3 m³/s (Gutachten „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ5 und ein HQ100“ der L+N Ingenieursgemeinschaft vom August 2010, S. 7). Im Bereich der geplanten Querung der Westaue durch die Straßentrasse überlagern sich die gesetzlich ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete von Leine und Westaue. Der Hochwasserretentionsraum ist hier ca. 400 m breit. Innerhalb des niedersächsischen Fließgewässerschutzsystems ist die Westaue ein Hauptgewässer. Mit der Einstufung „mäßig ausgebauter Fluss“ hat die Westaue generell eine hohe Bedeutung für den Naturschutz. Ihr kritischer Belastungszustand führt jedoch zu einer nur allgemeinen Bedeutung des Oberflächengewässers. Von besonderer Bedeutung ist das Überschwemmungsgebiet aufgrund seiner Bedeutung für den Hochwasserschutz.

2.2.2.2.1.2.5 Schutzgut Klima

Das Untersuchungsgebiet ist Teil des Klimabezirks „Geest- und Bördebereich“. Dieser ist gekennzeichnet durch einen relativ hohen Luftaustausch und eine mäßige Beeinflussung lokaler Klimafunktionen durch das Relief. Vorherrschende Windrichtung ist West bis Südwest. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Untersuchungskorridor haben keine besondere Bedeutung für den Luftaustausch. Sie dienen somit nicht als Ausgleichsraum für die angrenzende Wohnbebauung von Wunstorf.

2.2.2.2.1.2.6 Schutzgut Luft

Das Untersuchungsgebiet ist stark vorbelastet durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen auf den stärker befahrenen Straßen B 441, K 344 und K 333.

Zu den wichtigsten Luftschadstoffen zählen Schwefeldioxid (SO_2), Stickstoffdioxid (NO_2) und Stickstoffmonoxid (gemeinsam mit Stickstoffdioxid angegeben als NO_x), Feinstaub, Benzol, Kohlenmonoxid (CO), Ozon und verschiedene Schwermetalle. Letztere treten in der Regel als Bestandteile von Feinstaub auf.

Erkenntnisse über die gegenwärtige Belastung des Untersuchungsraums mit derartigen Schadstoffen liefern die Daten der staatlichen Luftqualitätsüberwachung in Niedersachsen. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz betreibt das Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim ein lufthygienisches Überwachungssystem (LÜN), in welchem durch Messstationen verteilt über das gesamte Landesgebiet verschiedene Schadstoffe erfasst werden. Im Untersuchungsraum liegt keine Messstation des LÜN, auch liegen keine konkreten Messdaten zur aktuellen Luftbelastung vor. Die dem Untersuchungsraum nächstgelegenen sind die Stationen Burgdorf (Entfernung: 39 km) und Hannover (HRVS – 20 km), die innerhalb der verschiedenen Kategorien von Messstationen (Verkehrsstationen, Industriestationen, Stationen mit ländlichen, vorstädtischen oder städtischen Hintergrund) als Verkehrsstationen ausgewiesen werden, die Station Hannover (HRSW – 20 km), bei der es sich um eine Station mit städtischem Hintergrund handelt, sowie die Stationen Allertal (47 km) und Weserbergland (37 km), die als vorstädtische Hintergrundstationen eingestuft werden (vgl.

Unterlage 11-LuS sowie Unterlage „Aktualisierte Aussagen zum Luftschadstoffgutachten zur Planung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 16.05.2014 und vom 08.06.2015).

Die Messwerte der Stationen können für ein größeres Gebiet in der Umgebung als repräsentativ angesehen werden. Für die Schadstoffe liegen Messergebnisse auch für die vergangenen Jahre vor, so dass – mit gewissen, hier nicht wesentlichen Einschränkungen – auch die Repräsentativität über einen mehrjährigen Zeitraum hin beurteilt werden kann.

Auf Basis der Messwerte der Stationen wird in Unterlage 11-LuS für den Prognosenullfall 2020 – Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens – eine Hintergrundbelastung von 17 µg/m³ (Jahresmittelwert) bzw. 47 g/m³ (98-Perzentilwert) für Stickoxide und 24 µg/m³ (Jahresmittelwert) für die Feinstaubfraktion PM_{10} angesetzt. Aus dieser Hintergrundbelastung und der straßenverkehrsbedingten Zusatzbelastung wird die Gesamtbelastung ermittelt, dies flächenhaft sowie für sieben ausgewählte Immissionspunkte mit straßennaher Wohnbebauung. Im Ergebnis wird für den Prognosenullfall eine Gesamtbelastung für die Parameter Stickoxide und Feinstaubemissionen (PM_{10}) festgestellt, die im Umfeld viel befahrener Straßen leicht erhöht ist. In einer Ergänzung des Luftschadstoffgutachtens wurde ferner die Feinstaubfraktion $PM_{2,5}$ berücksichtigt. Eine Vorbelastung durch Luftschadstoffemissionen ist im Untersuchungsraum somit vorhanden.

2.2.2.2.1.2.7 Schutzgut Landschaft

Der – für das Schutzgut Landschaft erweiterte – Untersuchungsraum ist in sechs Landschaftsbildeinheiten gegliedert worden (vgl. Deckblatt D2 zu Unterlage 12.1, S. 27 ff.). Das Untersuchungsgebiet liegt überwiegend in den durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägten Landschaftsbildeinheiten Wunstorfer/Luther Agrarlandschaft und Wunstorfer Agrarlandschaft, die kaum Strukturelemente aufweisen und nur mittlere bzw. geringe Bedeutung für das Landschaftsbild haben. Die Trasse der Ortsumgehung Wunstorf verläuft ausschließlich in diesen beiden Landschaftsbildeinheiten.

Im Untersuchungsraum, überwiegend im weiteren Umfeld der Trasse, liegen ferner die Landschaftsräume Westaue zwischen Bokeloh und Blumenau sowie das Waldgebiet Hohes Holz, die einen naturnahen strukturreichen Charakter und damit hohe Bedeutung für das Landschaftsbild haben.

Eine sehr hohe Bedeutung für das Landschaftsbild hat die Landschaftsbildeinheit Leineaue/Westauemündung, die durch einen naturnahen Gewässerlauf, teilweise baumbestandene Terrassenkanten und ausgedehnte Grünlandflächen mit Kleingewässern und Flutmulden das Landschaftsbild in diesem Bereich maßgeblich prägt. Diese Landschaftsbildeinheit befindet sich überwiegend in größerer Entfernung zu der Straßentrasse. Auch der Landschaftsraum Alte Südaue/Blumenauer Wäldchen hat eine sehr hohe Bedeutung für das Landschaftsbild.

Darüber hinaus befinden sich innerhalb der überwiegend wenig gegliederten Landschaft einzelne Strukturelemente, die aus landschaftsästhetischer Sicht eine besondere Bedeutung haben, z.B. Waldränder, Hecken und Baumreihen (s. Unterlage 12.1, S. 28).

2.2.2.2.1.2.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter sind Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art.

Westlich der K 333, außerhalb der Baustrecke, befindet sich ein frühgeschichtliches Hügelgrab. Innerhalb der Ortslagen Blumenau, Liethe, Luthe und Wunstorf sind zahlreiche denkmalschutzrechtlich geschützte Einzelobjekte und Anlagen vorhanden (s. UVS Teil I, S. 38 ff.). Im zukünftigen Trassenbereich liegen jedoch keine denkmalgeschützten Objekte oder Anlagen.

2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Grundlage der Darstellung der Umweltauswirkungen sind die vorhabenbedingten Wirkfaktoren. Für das gegenständliche Vorhaben lassen sich die Wirkfaktoren in baubedingt, anlagebedingt und betriebsbedingt unterscheiden.

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren des Vorhabens sind in Unterlage 1a, Tabelle 1 (S. 9, 19 ff.) sowie – für die dort relevanten Schutzgüter – im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1, der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 12.1.1), dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 12.4), dem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 15), der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) und dem Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11.LuS) beschrieben.

Baubedingte Auswirkungen beschreiben die Beeinträchtigungen, die während der Bauphase auftreten können. Sie weisen in der Regel einen nur vorübergehenden Charakter auf. Zu den baubedingten Auswirkungen können gehören:

- Bodenverdichtungen durch Maschineneinsatz, Bodenauf-/-abtrag und Bodenumlagerung,
- Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Bauwege und Bodenentnahmen,
- Flächenzerschneidung, Barrierewirkung,
- Veränderungen des Wasserhaushalts (Grundwasserhaltung, Eintrag von Niederschlagswasser und sonstigem Abwasser),
- Erschütterungen (v.a. bei Errichtung von Bauwerken),
- visuelle Störreize,
- Lärm- und Schadstoffbelastung (Gase, Stäube).

Anlagebedingte Auswirkungen sind solche, die durch den Baukörper selbst verursacht werden. Sie haben meist dauerhafte Veränderungen der Umwelt zur Folge. Intensität und Umfang der Veränderungen sind dabei abhängig vom Bestandswert der jeweils betroffenen Ressource (Bedeutung/Empfindlichkeit) und der Eingriffsintensität (z.B. Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauftrag). Zu den anlagebedingten Auswirkungen können im Einzelnen gehören:

- Flächeninanspruchnahme/-verlust (Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauf-/-abtrag, Bodenumlagerung und -verdichtung),
- Trenn-, Zerschneidungs- und Barriereeffekte,
- kleinklimatische Veränderungen, v.a. durch Gründungen, Brücken- und Dammbauwerke, Einschnitte,
- Beeinträchtigung des charakteristischen Orts- und Landschaftsbildes, v.a. durch Gründungen, Brücken- und Dammbauwerke, Einschnitte,
- Veränderung des Wasserhaushalts, v.a. durch Gründungen, Brücken- und Dammbauwerke, Einschnitte,
- visuelle Störreize und Lichtemissionen.

Betriebsbedingte Auswirkungen beschreiben die Veränderungen der Umwelt und ihrer Bestandteile durch den Betrieb und die Unterhaltung der Straße. Die Intensität und der Umfang der tatsächlichen Auswirkungen sind dabei u.a. abhängig von der Menge, Zusammensetzung und Geschwindigkeit des Verkehrs. Zu den betriebsbedingten Auswirkungen können gehören:

- Schadstoffemissionen,
- Veränderungen des Wasserhaushalts (Eintrag von Niederschlagswasser),

- Lärmemissionen,
- visuelle Störreize,
- Erschütterungen,
- Tierverluste durch Kollisionen,
- Trenn-, Zerschneidungs- und Barriereeffekte.

Neben den bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen des Vorhabens werden nachfolgend auch die zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich der Umweltauswirkungen vorgesehenen Maßnahmen beschrieben.

2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Das Vorhaben wird während der Bauphase zu Baulärm führen und dadurch möglicherweise auch den Menschen als Schutzgut beeinträchtigen. Darüber hinaus kann es zu Staubfreisetzungen sowie zu Erschütterungen kommen. Allerdings befindet sich im unmittelbaren Nahbereich der Trasse keine Wohnbebauung, auch treten baubedingte Auswirkungen nur vorübergehend auf. Zur Vermeidung und Verminderung baubedingter Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind in Abschnitt 1.1.5.1 Nebenbestimmungen, wie etwa die Beachtung der Vorschriften zum Schutz vor Baulärm, Bewässerung von Baustrecken bei Trockenheit zur Vermeidung von Staubbildung, festgesetzt.

Das Straßenbauvorhaben führt anlagebedingt zu einer Zerschneidung der landwirtschaftlich geprägten Landschaft nördlich von Wunstorf. Die siedlungsnahen Bereiche, insbesondere Teile der Westaue sowie das Hohe Holz, im weiteren Umfeld auch Teile der Leineaue und der Naturpark Steinhuder Meer, haben eine hohe Bedeutung für die Erholungsfunktion. Spürbare Störwirkungen auf das menschliche Empfinden werden durch das Vorhaben verursacht. Unter Berücksichtigung des vorgesehenen Straßenbegleitgrüns werden diese negativen Auswirkungen weitestgehend vermindert. Zu weiteren Beeinträchtigungen kommt es durch die Zerschneidung regional bedeutsamer Rad- und Fußwege. Durch Wiederherstellung der Wegeverbindungen werden diese Beeinträchtigungen jedoch kompensiert.

Betriebsbedingt werden Lärmimmissionen durch den Verkehr auf der B 441 neu sowie den wesentlich zu ändernden bestehenden Verkehrswegen auftreten. Der von der Bundesstraße und den zu ändernden bestehenden Verkehrswegen ausgehende Verkehrslärm wurde auf der Basis der angenommenen Verkehrsstärke für das Jahr 2025 (Prognosehorizont) rechnerisch prognostiziert. Hierzu lag im Planfeststellungsverfahren die von der Vorhabenträgerin als Planunterlage 11 angefertigte schalltechnische Untersuchung vor. Die im Juni 2014 vorgelegte Unterlage „Verkehrserhebungen im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ des Ingenieursbüros Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Walter Theine (PGT) aktualisierte die Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030 (zum Prognosehorizont vgl. auch Abschnitt. 2.2.3.3.2 des Beschlusses). Der Gutachter kommt zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass aufgrund der Weltwirtschaftskrise der letzten Jahre die Entwicklung des Verkehrsaufkommens langsamer verlaufen ist als zuvor prognostiziert. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die für das Jahr 2025 vorhergesagten Verkehrsaufkommen zeitversetzt erst im Jahr 2030 eintreten werden. Vor diesem Hintergrund sind die Prognoseverkehrsmengen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 (Prognosehorizont 2025) auch für das Jahr 2030 anzusetzen. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde gegenüber in der Stellungnahme vom 01.12.2014 dargelegt, dass auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsmodells Niedersachsen, welches die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI (Straßenverkehr) berücksichtigt, an dieser verkehrsgutachterlichen Aussage festgehalten werden kann (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, S. 5 f., Ordner „Ergänzende Stellungnahmen der Vorhabenträgerin“, Anlage 11). Eine Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung war daher nicht erforderlich.

Ausgehend von der Verkehrsuntersuchung des Ingenieursbüros Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Walter Theine (PGT) (Stand Februar 2009) wurde der schalltechnischen Untersuchung im Planfall – Realisierung der Ortsumgehung Wunstorf – mit Prognosehorizont 2025 für die neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen eine Verkehrsbelastung zwischen 12.000 und 25.000 Kfz/24h zugrunde gelegt. Der Lkw-Anteil beträgt im Mittel tags 5% und nachts 10% (Unterlage 11, S. 8).

Unter Zugrundelegung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und Berechnung nach RLS-90 wurden an 219 Immissionsorten in den oben unter Abschnitt 2.2.2.2.1.2.1 aufgeführten, (auch) zum Wohnen genutzten Bereichen, die Beurteilungspegel im Planfall ermittelt. Im Ergebnis kommt es im Bereich Wunstorf Nord (Senator-Meier-Straße, Erich-Kästner-Straße) an 28 Objekten zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts um bis zu 5 dB(A) nachts (Unterlage 11, S. 11). Im Bereich Blumenau werden an 6 Objekten die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete nachts um bis zu 3 dB(A) überschritten. Zu Überschreitungen des Immssionsgrenzwertes für allgemeine Wohngebiete tags und nachts kommt es im Bereich der Wohnbebauung Luthe (bis zu 2 dB(A) tags und 7 dB(A) nachts). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete (69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts) werden an 2 Objekten an der Straße Am Hohen Holz und einem Objekt an der Straße Hagenburger Straße in Wunstorf (bis zu 7 dB(A) tags und nachts) überschritten.

Zum Schutz der Wohnbebauung sind in den Bereichen Wunstorf Nord, Blumenau und Luthe Lärmschutzwälle sowie im gesamten Streckenverlauf ein lärmmindernder Straßenbelag (Deckschicht ohne Absplittung) als aktive Lärmschutzmaßnahme vorgesehen. Hierdurch wird eine Pegelminderung erreicht, die zur Einhaltung bzw. Unterschreitung des jeweiligen Immissionsgrenzwerts führt. Im Bereich der Straße Am Hohen Holz und Hagenburger Straße sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisierbar, so dass hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Nach Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen können auch hier die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (Unterlage 11, S. 13 ff.).

Der Mensch als Schutzgut wird schließlich betriebsbedingt durch luftfremde Schadstoffe beeinträchtigt. Grundlage der Auswirkungsprognose ist das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11.LuS) des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG (Stand März 2009) und die ergänzenden Stellungnahmen „Aktualisierte Aussagen zum Luftschadstoffgutachten zur Planung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ des Büros Lohmeyer vom 16.05.2014 und vom 08.06.2015. In der ergänzenden Stellungnahme des Büros Lohmeyer vom 16.05.2014 wird der zwischenzeitlich eingetretene Rechtsregimewechsel – seit dem 06.08.2010 gilt die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) – und die damit erforderlich gewordene einhergehende Bewertung der Feinstaubfraktion $PM_{2,5}$ berücksichtigt. Die ergänzende Stellungnahme vom 08.06.2015 berücksichtigt die im Juli 2014 aktualisierte Fassung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.2) sowie nicht motorbedingte Freisetzungen von Feinstaubpartikeln (Abrieb und Aufwirbelungen). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass durch den Betrieb der Ortsumgehung der Innenstadtbereich von Wunstorf von Schadstoffimmissionen deutlich entlastet wird. Im Gegenzug werden sich im unmittelbaren Nahbereich der neu zu bauenden Straßentrasse die Konzentrationen der untersuchen Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) erhöhen. Aufgrund der Entfernung zur Straßentrasse werden sich die Schadstoffkonzentrationen im Bereich der angrenzenden Wohnbebauung aber nur geringfügig erhöhen und die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten (Unterlage 11.LuS, S. 30 ff., ergänzende Stellungnahme vom 16.05.2014, S. 4 f., ergänzende Stellungnahme vom 08.06.2015, S. 5; s. auch unten Abschnitt 2.2.2.2.1.3.6).

Positiv wirkt sich das Vorhaben im Bereich der bestehenden B 441 innerhalb des Stadtgebiets von Wunstorf aus. Neben der Entlastung von Lärm- und Schadstoffemissionen wird die Trennwirkung der Straße verringert und die Verkehrssicherheit erhöht. Dies verringert in diesem

Bereich der B 441 die Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch mit Blick auf die menschliche Gesundheit und die Wohnqualität.

2.2.2.2.1.3.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Vorhaben führt bau- oder anlagebedingt zu Verlusten von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung in folgendem Umfang (Konflikte KLB und KLT):

- 24 m² mesophiles Gebüsch,
- 131 m² Ruderalgebüsch,
- 3.859 m² Hecken,
- 37 m² Siedlungsgehölz,
- 960 m² mesophiles Grünland,
- 29.103 m² Ruderalfluren sowie halbruderale Gras- und Staudenfluren,
- 630 m² halbruderale Gras- und Staudenfluren mit besonders schutzbedürftigen Pflanzenbeständen (Mäusegerstenflur, Rapunzel-Glockenblume),
- 4 Bäume einer Ahornreihe,
- 37 ältere Einzelbäume,
- 60 jüngere Einzelbäume.

Weiterhin kommt es zu einer Verlegung des Laufes der Westaue auf 240 m Länge (Konflikt K7).

Für strukturgebundene Fledermausarten wie Große und Kleine Bartfledermaus sowie Wasserfledermaus entstehen in einer Ahorn-Baumreihe südlich Alten's Ruh zwei kaum überwindbare Lücken, die zudem Kollisionsrisiken erhöhen (Konflikt K2). Zwergfledermäuse werden im Bereich der Straße Nordrehr betriebsbedingt durch mögliche Kollisionen im Bereich einer durchschnittenen Leitstruktur (Alleebäume) beeinträchtigt (Konflikt K3). Außerdem kann es baubedingt zur Zerstörung von Fledermaus-Quartieren kommen (Konflikt KA3).

Eine Beeinträchtigung einer Wanderroute des Fischotters entsteht durch die Querung der Westaue (Konflikt K12).

Überwiegend betriebsbedingt kommt es zu einer Abnahme der Habitateignung für Brutvögel. Betroffen sind insgesamt 45 Brutpaare der Arten Amsel, Bachstelze, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Feldlerche, Fitis, Gelbspötter, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Rabenkrähe, Rebhuhn, Rohrammer, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Sumpfrohrsänger, Wachtel, Waldohreule, Wiesenpieper, Wiesenschafstelze und Zilpzalp (Konflikte K4 und K5). Baubedingt gehen Brutplätze der Feldlerche und des Rebhuhnes verloren (Konflikte KA1). Außerdem entsteht eine erhöhte Kollisionsgefahr für den Weißstorch und die Waldohreule (Konflikt K9) und für den Weißstorch gehen Nahrungshabitate in einem Umfang von 4,7 ha verloren (Konflikt K8).

In Bezug auf Amphibien wird ein Wanderkorridor der Erdkröte in einer Breite von etwa 1.000 m durchschnitten (Konflikt K1). Baubedingt können Erdkröten getötet werden (Konflikt KA2). Außerdem ist die Betroffenheit einzelner Individuen der Kreuzkröte denkbar.

Am Dammfeldweg gehen 300 m² Lebensraum mit besonderer Bedeutung für Heuschrecken verloren, und zwischen den verbleibenden Beständen entsteht eine Wanderbarriere.

Die Verlegung der Westaue betrifft einen Lebensraum gefährdeter Fisch- und Rundmäulerarten (Konflikt K7).

Manche Beeinträchtigungen lassen sich durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vermeiden oder auf ein unerhebliches Maß reduzieren. Im Übrigen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, bei artenschutzrechtlichen Betroffenheiten auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG. Im Einzelnen sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt relevant:

- Bauzeitenbeschränkungen während der Brutzeit der Feldlerche und anderer Vogelarten (S01),
- Installation von mobilen Amphibienschutzzäunen während der Bauphase (S02),
- Untersuchung zu fällender Bäume auf zum Zeitpunkt der Fällung möglicherweise vorhandene Fledermausquartiere (S03),
- Gehölzschutz während der Bauphase (S04),
- Anlage von Gebüschstreifen als Kollisionssschutz für Weißstorch und Waldohreule (S05),
- sukzessive „Vor-Kopf-Verfüllung“ des alten Gewässerabschnittes der Westaue (S06),
- Umsiedlung geschützter und gefährdeter Tierarten (Fische, Neunaugen und bei Bedarf auch Libellen, S07),
- Anlage eines temporären Sandfanges (S08),
- Anlage von Amphibiendurchlässen und -leiteinrichtungen im Hauptwanderkorridor für Erdkröten (V01),
- Errichtung von drei Fledermaus-Querungshilfen (V02),
- Gestaltung des Durchlasses unter der Brücke über die Westaue in einer Weise, dass gewässergebundene Arten problemlos unter der Straße herwandern können (keine Maßnahmennummer),
- Errichtung von Überflughilfen auf der Brücke auf die Westaue (V03),
- Anlage einer Berme mit Leiteinrichtung unter der Brücke über die Westaue, die beim 10-jährlichen Hochwasser nicht überflutet wird, als Wanderhilfe für den Fischotter (V04),
- Errichtung eines Wildschutzzaunes südlich des Waldgebiets Hohes Holz (keine Maßnahmennummer).

Weiterhin dienen folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Kompensation erheblicher Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

- Pflanzung von Straßenbäumen (65 Stück, A02),
- Entwicklung von Brachflächen mit Laichgewässern für Erdkröten (3,1 ha, A03),
- Anlage von Gebüschstreifen (1,1 ha, A04),
- Anlage von Brachestreifen und Feldlerchenfenstern (1,83 ha Brachestreifen, alternativ 60 Feldlerchenfenster zu je 20 m², A05),
- Entwicklung trockener Säume als Heuschrecken-Lebensraum (1,2 ha, A07),
- Entwicklung von Saum- und Ruderalvegetation (0,2 ha, A08),
- Entwicklung eines Weißstorch-Nahrungshabitats (5,3 ha, A09),
- naturnahe Gestaltung eines neuen Fließgewässerabschnittes (ca. 250 m, A10),
- Entwicklung von Brachflächen auf Ackerland (2,9 ha, A11),
- Anbringen von Nistkästen für den Kleiber (10 Stück, A12),

- Schaffung von Alt-/Totholzinseln (0,75 ha, A13),
- Verbreiterung von Gewässerrandstreifen (0,63 ha, A14),
- Pflege und Erhalt von Kopfbäumen (9 Stück, A15),
- Schaffung von Nisthilfen für die Waldohreule (20 Stück, A16),
- Waldentwicklung durch Sukzession und Initialpflanzungen (3,5 ha, E01),
- Entwicklung einer Sukzessionsfläche (1,9 ha, E02).

2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Boden

Die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden bestehen in der Bauphase in Bodenabtrag, -auftrag und -umlagerung. Weiterhin kann es zu Bodenversiegelungen kommen. Die baubedingten Beeinträchtigungen werden durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wie getrennte Lagerung des abgeschobenen Bodens, Zwischenlagerung des Oberbodens in Mieten, Wiederherstellung der Flächen sowie Auflockerung des Bodens minimiert (vgl. Unterlage 12.1, S. 38).

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf den Boden sind überwiegend anlagebedingt. Die anlagebedingten Auswirkungen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt (s. Unterlage 1a, S. 26 f.):

Wirkung	**Umfang**
Dauerhafte Versiegelung durch Fahrbahnen, Radwege und Wirtschaftswege	13,1 ha
Auf- und Abtrag von Boden	20,5 ha
Teilversiegelung durch Unterhaltungswege an Regenrückhaltebecken	0,5 ha
Teilversiegelung im Bereich der Westaue-Querung	0,04 ha
Gesamt	34,5 ha

Daneben kommt es zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch die Abgrabung in der Westaue-Niederung zum Ausgleich des Verlustes an Retentionsvolumen.

Durch die Versiegelung gehen die natürlichen Bodenfunktionen sowie die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BBodSchG vollständig verloren. Durch Auftrag und Abgrabung gewachsener Böden sowie Teilversiegelung wird das natürliche Bodenprofil zerstört, die Lebensraumfunktion und andere Bodenfunktionen beeinträchtigt. Weitere Funktionsverminderungen können sich durch Verdichtung ergeben.

Die Beeinträchtigungen des Bodens insbesondere durch Versiegelung lassen sich nicht in entsprechendem Umfang durch Entsiegelungsmaßnahmen ausgleichen. Entsiegelungen sind lediglich in einem Umfang von 1,1 ha möglich (Maßnahme A01). Dem Konflikt werden daher Maßnahmen zugeordnet, welche multifunktionale Ersatzfunktionen für die Bodenbeanspruchung übernehmen. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Waldentwicklung durch Sukzession mit Initialpflanzung und Entwicklung von Sukzessionsflächen (siehe Maßnahmen E01 und E02). Durch Entwicklung von Brachflächen mit Ersatzlaichgewässer (Maßnahme A03), Schaffung von Brachstreifen zur Entwicklung von Feldlerchenlebensräumen (Maßnahme A05)

sowie Entwicklung eines Nahrungshabitats für den Weißstorch (Maßnahme A09 – 1. Teilfläche) und Entwicklung von Brachflächen auf Acker (Maßnahme A11 – Teilfläche) werden Bodenveränderungen durch Austausch, Auf- und Abtrag ausgeglichen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf den Boden sind durch Schadstoffeinträge in Böden in einem etwa 10 m breiten Streifen beidseits des Fahrbahnrands zu erwarten. Innerhalb dieses Streifens sind überwiegend der Straßenbaukörper selbst sowie Nebenanlagen wie Lärmschutzwälle und Dammböschungen betroffen. Im Bereich Blumenau/Luthe sind seitlich der Trasse jedoch Gemüsekulturen auf einer Länge von 1.260 m betroffen. Es kommt zu einer Entwertung von intensiv genutzten Böden auf einer Gesamtfläche von 0,4 ha durch Schadstoffeinträge (Unterlage 12.1, S. 40). Durch Anlage eines 10 m breiten Immissionsschutzstreifens, in dem Gemüsekulturen nicht angebaut werden dürfen, werden in diesem Bereich die Böden sowie die Anbauprodukte geschützt (Maßnahme S09, Unterlage 12.3).

2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Wasser

Baubedingte Auswirkungen auf das **Grundwasser** wie etwa Grundwasserverunreinigungen durch Eintrag wassergefährdender Stoffe im Baustellenbereich werden durch entsprechende Maßnahmen vermieden (Unterlage 12.1, S. 38; Unterlage 15).

Zu temporären Beeinträchtigungen der Grundwasserdynamik während der Bauphase kann es durch die erforderliche Wasserhaltung und die damit verbundene Grundwasserabsenkung während des Baus der Trogstrecke unter der Bahnlinie kommen. Von der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung sind weder empfindliche Böden noch empfindliche Biotope betroffen (Unterlage 12.1, S. 48, Unterlage 15).

Die oben genannte Bodenversiegelung führt zu einer anlagebedingten Verringerung der Grundwasserneubildung von 19.650 m³/a, welche jedoch durch die Versickerung eines großen Teils des anfallenden Niederschlagswassers in Mulden und Regenrückhaltebecken vermindert wird. Die vorgeschalteten Gräben und Mulden sowie die Regenrückhaltebecken werden nach dem Stand der Technik hergestellt und sind so dimensioniert, dass ein ausreichendes Volumen für die Regenwasserrückhaltung zur Verfügung steht. Auswirkungen auf Grundwasserflurabstände, die Grundwasserfließrichtung oder -fließgeschwindigkeit können ausgeschlossen werden. Auch Auswirkungen auf die Grundwasserförderung des Wasserwerks Hohenholz gehen mit dem Vorhaben nicht einher. Auch bei einem unterstellten vollständigen Verlust der Grundwasserneubildung würde keine Änderung der Grundwasserflurabstände im Einwirkungsbereich des Vorhabens oder der förderbaren Menge im Einzugsbereich des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ hervorrufen, da ein Grundwasserneubildungsverlust von 15.000 m³ einem Anteil von ca. 0,018 % der Grundwasserneubildung im Einzugsbereich des Wasserschutzgebiets entspricht. Innerhalb des Wasserschutzgebiets sind aufgrund der zu berücksichtigenden Vorgaben nach RiStWag grundsätzlich keine erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten (Unterlage 15).

Durch Verunreinigungen der Straßenabwässer mit Reifenabrieb, Stäuben und gelösten Salzen oder auch mit umweltgefährdenden Stoffen bei Unfällen kann ein verstärktes Gefährdungsrisiko der Verunreinigung oberflächennaher Grundwasservorkommen bestehen, ebenso bei der Verteilung Kfz-spezifischer Schadstoffe über den Luftpfad. Durch das dem Stand der Technik entsprechende Entwässerungskonzept, das mit den Fachbehörden abgestimmt ist, und der dort vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (s. Unterlage 13) können Risiken einer nachhaltigen Grundwasserverunreinigung aber vermieden werden (Unterlage 15).

Eine Beeinträchtigung von **Oberflächengewässern** ist im Bereich der Querung der Westaue-Niederung zu erwarten. Das Fließgewässer wird in diesem Bereich auf einer Länge von 240 m verlegt, so dass der alte Gewässerabschnitt aufgehoben wird, Gewässer- und Ufervegetation sowie verbliebene Wasserorganismen gehen verloren. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind vorgesehen (Unterlage 15). Die Westaue ist ein Lebensraum gefährdeter Fischarten sowie gefährdeter und besonders geschützter Rundmaularten. Aus diesem

Grund sind besondere Schutzmaßnahmen vorgesehen, wie etwa eine sukzessive „Vor-Kopf-Verfüllung“ des alten Gewässerabschnitts, die Umsiedlung ggf. vorhandener geschützter Tierarten (vgl. Maßnahmen S06 und S07). Durch die Anlage eines temporären Sedimentfangs soll eine starke Sedimentdrift während der Bauphase verhindert werden (vgl. Maßnahmen S08). Durch eine naturentsprechende Gestaltung des neuen Gewässerverlaufs wird der Verlust des Gewässerabschnitts ausgeglichen (vgl. Maßnahmen A10).

Anlagebedingt bewirken der Dammkörper der geplanten Straße sowie das Brückenbauwerk eine Verringerung des Retentionsraumes der Westaue im Querungsbereich. Der abflusswirksame Bereich wird an dieser Stelle von 400 m auf 60 m eingeengt. Eine Beeinträchtigung der Dynamik und Durchgängigkeit des Fließgewässers durch das Bauvorhaben wird mit Hilfe des ausreichend dimensionierten Brückenbauwerks verhindert, so dass erhebliche Beeinträchtigungen dadurch nicht verbleiben. Es geht ein Retentionsvolumen von 5.800 m³ verloren. Hierdurch verändern sich die Wasserstände um maximal 3-4 cm bei Abgrabung eines gewässernahen Vorlandstreifens östlich des Flussbetts als Flutmulde. Durch Schaffung neuen Retentionsraumes durch die Abgrabung einer landwirtschaftlich genutzten Fläche nordwestlich des Verlegungsabschnitts kann der Verlust von Retentionsvolumen ausgeglichen werden. Negative Auswirkungen auf Wasserspiegel und Wasserfläche werden vermieden (Unterlage 15). Sonstige Vorfluter, die von der Trasse gekreuzt werden, werden mit ausreichend dimensionierten Durchlässen unterführt.

Betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf Oberflächengewässer können durch die Einleitung verunreinigter Straßenabwässer (Niederschlagswasser) entstehen, durch die die Wasserbeschaffenheit negativ verändert würde. Möglich ist weiterhin eine Veränderung der Wasserführung durch die Einleitung von Niederschlagswasser. Hiervon betroffene Oberflächengewässer sind neben der Westaue der Lehmbüntegraben, der Baggersee nördlich der Hagenburger Straße sowie das Kanalsystem im Stadtgebiet Wunstorf. Regenrückhaltebecken und Versickerungsmulden vermeiden jedoch eine Erhöhung der Abflussspitzen und minimieren den Eintrag.

2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Klima

In klimatischer Hinsicht sind durch das hier gegenständliche Vorhaben anlagebedingte Beeinträchtigungen des lokalen Klimas denkbar, etwa für den Luftaustausch durch Unterbrechung und Störung klimatischer Ausgleichsräume. Jedoch verläuft die geplante Ortsumgehung weder durch einen relevanten Ausgleichsraum bzw. eine Frischluftschneise, noch wird sie in hohen Dammlagen gebaut. Auch anlagebedingte Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima sind daher ausgeschlossen. Die Belastung durch Luftschadstoffe im Trassennahbereich nimmt zu, was eine betriebsbedingte Beeinträchtigung des Schutzguts Klima darstellen könnte. Eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist jedoch ausgeschlossen. Im Übrigen wird auf Abschnitt 2.2.2.2.1.3.6 verwiesen.

2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Luft

Langfristige baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Luft, etwa durch baubedingte Emissionen, sind ausgeschlossen, da die Bauarbeiten nur von vorübergehender Dauer und wirksame Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen sind (vgl. Nebenbestimmung 1.1.5.1.2 und 1.1.5.1.3). Auch negative anlagebedingte Umweltauswirkungen auf das Schutzgut sind nicht ersichtlich. Hingegen kommt es durch betriebsbedingte Emissionen des Kfz-Verkehrs zu wesentlichen Auswirkungen auf die Luftqualität. Vor allem im Umfeld der geplanten Trasse der Ortsumgehung Wunstorf verändert sich die Luftqualität nachteilig im Vergleich zum Ist-Zustand.

Zur Ermittlung dieser Belastung wurde von der Vorhabenträgerin eine luftschadstofftechnische Untersuchung vorgelegt (Unterlage 11.LuS mit Stand vom März 2009), die durch ergänzende Stellungnahmen des Fachgutachters vom Mai 2014 und Juni 2015 aktualisiert wurde. Die Untersuchung verwendet anstelle des Merkblatts über die Luftschadstoffbelastung an Straßen

(MLuS) das Straßennetzmodell PROKAS, weil die Voraussetzungen für die Anwendungen des Merkblatts über die Luftschadstoffbelastung bei einem Vorhaben mit Be- und Entlastungen in Wohngebieten nicht gegeben sind (vgl. Unterlage 11.LuS, S. 9 f.). Die in der vorliegenden Untersuchung verwendeten Emissionsfaktoren basieren auf dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA, Version 2.1 (UBA 2004), welches im Auftrag des Umweltbundesamtes entwickelt wurde. Diese Emissionsfaktoren berücksichtigen das unterschiedliche Emissionsverhalten der jeweiligen Fahrzeuggruppen typisierend. Allerdings berücksichtigen diese Emissionsfaktoren nicht die Emissionen von Feinstaubpartikeln (PM_{10}) durch Abrieb und Aufwirbelung im Straßenverkehr. Deshalb hat die vorliegende Untersuchung diese Emissionen mit entsprechenden Eingangsdaten auf der Basis aktueller Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) berücksichtigt.

Das Luftschadstoffgutachten basiert auf der Verkehrsuntersuchung des Gutachterbüros PGT vom 02.12.2008, die auf das Prognosejahr 2020 abstellt. Nach Vorlage der aktualisierten Verkehrsuntersuchung mit Prognosejahr 2025 wurde das Luftschadstoffgutachten nicht aktualisiert. Nach plausibler Darlegung der Vorhabenträgerin war eine solche Aktualisierung entbehrlich, da bei einem Vergleich der absoluten Prognoseverkehrsdaten 2020 und 2025 in den jeweiligen Straßenabschnitten nur sehr geringe Differenzen feststellbar sind und überwiegend eine Abnahme der Verkehrsdaten von 2020 und 2025 sichtbar wird (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, S. 7 f., Ordner „Ergänzende Stellungnahmen der Vorhabenträgerin“, Anlage 11).

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich im Planfall im Bereich der bestehenden B 441 die Belastungen mit dem Parameter NO_2 reduzieren. In der Nähe der Neubaustrecken wird es im Planfall hingegen zu einer Erhöhung der NO_2-Belastung kommen. Gemessen an dem Bewertungsschlüssel der Landesanstalt für Umweltschutz, Baden-Württemberg, ist die Gesamtbelastung für diesen Parameter leicht erhöht. Die Grenzwerte der im Jahr 2009 geltenden Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) werden aber in keinem Fall überschritten (Unterlage 11.LuS mit Stand vom März 2009, S. 32 und Abb. 6.1 und 6.2). Der im Jahr 2009 untersuchte Feinstaubparameter PM_{10} ist ähnlich zu bewerten. Im Bereich der bestehenden B 441 werden sich im Planfall die Feinstaub-Belastungen reduzieren, wohingegen die Belastung für den Parameter PM_{10} sich im Umfeld der geplanten Trasse erhöhen wird. Auch hier ist die Gesamtbelastung im Umfeld der geplanten Ortsumgehung leicht erhöht, die Grenzwerte der 22. BImSchV werden hingegen in keinem Fall überschritten (Unterlage 11.LuS mit Stand vom März 2009, S. 36 und Abb. 6.4 und 6.5).

In dem Luftschadstoffgutachten aus dem Jahr 2009 wurde die Belastung mit dem Feinstaubparameter $PM_{2,5}$ nicht untersucht, da die 22. BImSchV keine entsprechenden Grenzwerte vorsah. Nach Inkrafttreten der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) am 06.08.2010, die die 22. BImSchV ersetzt hat, ist erstmals auch ein Grenzwert in Höhe von 25 µg/m^3 im Jahresmittel für die Feinstaubfraktion $PM_{2,5}$ festgesetzt, der ab dem 01.01.2015 einzuhalten ist (§ 5 Abs. 2 der 39. BImSchV). Die Grenzwerte für NO_2 und PM_{10} sind gleich geblieben (vgl. § 3 Abs. 1 und 2 sowie § 4 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV). Aus diesem Grund hat die Vorhabenträgerin eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 16.05.2014 vorgelegt, in dem nunmehr die Belastung mit Feinstaub $PM_{2,5}$ in der luftschadstofftechnischen Untersuchung abgeschätzt wurde. Zudem wurde die aktuelle Version des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA (Version 3.1, UBA 2010), berücksichtigt. Die neue Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass entlang der geplanten Neubautrasse sowie im Bereich der bestehenden B 441 im Vergleich zu dem Luftschadstoffgutachten aus dem Jahr 2009 ca. 10% bis 20% geringere Emissionen für NOx und PM_{10} zu erwarten sind. Aus der Zusammenstellung der neuen Berechnungen sowie aktualisierter Messdaten wird nachvollziehbar dargelegt, dass für das Prognosejahr 2020 gegenüber der Prognose der Luftschadstoffuntersuchung aus dem Jahr 2009 keine höheren vorhabenbedingten Immissionen zu erwarten sind. Hinsichtlich des Feinstaubparameters $PM_{2,5}$ legt die ergänzende Stellungnahme dar, dass nach aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnissen eine Korrelation zwischen den Feinstaubfraktionen PM_{10} und $PM_{2,5}$

besteht. Datenauswertungen ergaben ein Verhältnis von $PM_{2,5}$ zu PM_{10} zwischen 0,5 und 0,8 bzw. von etwa 0,6 an Verkehrsstationen und ca. 0,5 an Hintergrundstationen. Anhand dieser Erkenntnisse lässt sich die $PM_{2,5}$-Belastung für das Untersuchungsgebiet überschlägig abschätzen. Diese Einschätzung teilt die Planfeststellungsbehörde in fachlicher Hinsicht. Es ist deshalb hinsichtlich des Schadstoffs $PM_{2,5}$ mit einer anteiligen Zunahme entsprechend den PM_{10}-Immissionen zu rechnen. Der im Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses geltende Grenzwert für $PM_{2,5}$ wird damit nicht überschritten.

Nach Aufforderungen durch die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin mit Stellungnahme vom 14.08.2014 ferner dargelegt, dass die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens auch bei Heranziehung des im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses aktuellen Prognosehorizonts 2030 fortgelten (zum Prognosehorizont vgl. auch Abschnitt. 2.2.3.3.2 des Beschlusses). Denn aufgrund der weltweiten negativen Entwicklungen der Wirtschaft in den letzten Jahren ist das Verkehrsaufkommen – und damit auch die Kfz-Schadstoffemissionen – langsamer gestiegen als zuvor prognostiziert. Daher könne davon ausgegangen werden, dass das ursprünglich im Verkehrsgutachten für den Prognosehorizont 2025 ermittelte Verkehrsaufkommen zeitversetzt erst im Jahr 2030 eintreten wird, dementsprechend auch die im Luftschadstoffgutachten ermittelten Emissionsbelastungen auf den Planfall mit Prognosehorizont 2030 übertragen werden können. Auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsmodells Niedersachsen, welches die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI (Straßenverkehr) berücksichtigt, kann an dieser verkehrsgutachterlichen Aussage festgehalten werden (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, Ordner „Ergänzende Stellungnahmen der Vorhabenträgerin“, Anlage 11). Die Planfeststellungbehörde teilt diese Ansicht.

Die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 08.06.2015 berücksichtigt die im Juli 2014 aktualisierte Fassung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.2) sowie nicht motorbedingte Freisetzungen von Feinstaubpartikeln (Abrieb und Aufwirbelungen). Auch wurden die Messdaten umliegender Messstationen aktualisiert. Der Fachgutachter kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass mit den aktuellen Emissionsfaktoren des HBEFA 3.2 und den aktualisierten Messdaten für Prognosefall entlang der bestehenden B441 sowie der geplanten Ortsumfahrung keine nennenswerten Erhöhungen der Emissionen gegenüber der Prognose des Luftschadstoffe Gutachtens aus dem Jahr 2009 zu erwarten sind.

2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind nur temporär und daher nicht relevant.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ergeben sich durch visuelle Wirkungen der Bauwerke (Brücken, Dammbauwerke) in der weitgehend ausgeräumten, offenen Agrarlandschaft, dem Verlust von Landschaftselementen, Zerschneidungswirkungen des Landschaftsraumes auch in Verbindung mit akustischen Wirkungen sowie durch Eingriffe in landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen (vgl. Unterlage 1a, S. 30). Auch die Erholungseignung der betroffenen Landschaft, die bislang relativ wenig gestört ist, wird durch das Vorhaben und betriebsbedingte Lärmemissionen beeinträchtigt.

Darüber hinaus hat das Vorhaben Auswirkungen auf die Landschaftsschutzgebiete Hohes Holz (H4) und Mittlere Leine (H27) sowie den Naturpark Steinhuder Meer. Die Veränderungen des Landschaftsbilds beeinträchtigen diese geschützten Gebiete nachteilig, mindern ihre Funktion für das Landschaftserleben und die Erholung. Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft bestehen weiterhin in der Überbauung von 34.744 m² Flächenbiotopen und 101 Einzelbäumen. Durch Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen des Schutzguts jedoch kompensiert (Maßnahmen S05, A02, A04, A07, A08, E01, G01, G02 und G03).

Durch die Maßnahmen G01 bis G03, S05, A02, A04, A07, A08 und E01 wird die Bundesstraße in die Landschaft eingebunden, so dass sie im Wesentlichen nicht mehr als technisches Element wahrnehmbar ist.

2.2.2.2.1.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine Zerstörung von Kulturgütern als Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art bedeutet regelmäßig einen irreversiblen qualitativen Verlust des Quellenwertes. Da im zukünftigen Trassenbereich keine denkmalgeschützten Objekte oder Anlagen liegen, sind vorhabenbedingte Auswirkungen auf diese Schutzgüter ausgeschlossen.

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.

Medienübergreifende Wechselwirkungen, Summationswirkungen und Synergieeffekte wurden geprüft, soweit dies unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit vertretbar gewesen ist. Wechselwirkungen sind im Ergebnis dieser Prüfung insbesondere zwischen dem Schutzgut Landschaft und dem Schutzgut Mensch zu erwarten, da die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Auswirkungen auf die Erholungseignung des Gebietes haben. Wechselwirkungen bestehen weiterhin zwischen der Beeinträchtigung der Luftqualität durch Kfz-Emissionen und der Wohnqualität im Umfeld der Neubautrasse, die hierdurch beeinträchtigt wird. Die Verbesserung der Luftqualität im innerörtlichen Bereich der bestehenden B 441 hat wiederum positive Auswirkungen auf die dortige Wohnqualität. Weitere Wechselwirkungen bestehen ferner zwischen der Versiegelung von Böden und den Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate. Auch gehen mit der Versiegelung Biotope und Tierhabitate verloren. Die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern stellt gleichzeitig eine Schädigung von Pflanzenwuchsorten und Tierhabitaten dar.

Angesichts der umfassenden Bestandserhebungen und Analyse der vorhabenspezifischen Wirkungen des Straßenbauprojekts schließt die Planfeststellungsbehörde aus, dass sich über die in der Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeitsstudie sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan inklusive dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und sonstiger Unterlagen berücksichtigten Sachverhalte hinaus weitere nachteilige Synergieeffekte bzw. sonstige Wechselwirkungen ergeben, die dazu führen, dass die Gesamtbelastung einzelner Ökosystem-Komplexe in so erheblicher Weise von dem schutzgutspezifisch ermittelten Prognosezustand abweicht, dass dies für die Entscheidungsfindung von Bedeutung ist. Komplexwirkungen, die über die bereits prognostizierten Einzelwirkungen hinausgehen, sind mithin nicht ersichtlich.

2.2.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens 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 gebührt[25]. Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen UVP und dem materiellen Recht[26].

25 BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11/03 –, BVerwGE 122, 207 (211).
26 Vgl. EuGH, Urt. v. 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rn. 37-41), Kommission/Irland.

Bewertungsmaßstab sind ausweislich § 12 UVPG die geltenden Gesetze. Die Bewertung ist mithin nicht rein fachlicher Natur, sondern gesetzesgebunden; die einschlägigen Vorschriften bieten die Grundlage für das für jede Form von Bewertung erforderliche Wert-/Zielsystem[27]. Fehlt es an hinreichend operationalen gesetzlichen Vorgaben, müssen diese so weit wie möglich im Wege der Gesetzesauslegung unter Heranziehung fachlicher Erkenntnisse gewonnen werden[28]. Mit Blick auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft bieten vor allem die §§ 13 ff. BNatSchG einen Bewertungsmaßstab in diesem Sinne. Sonstige, darüber hinausgehende gesetzliche und diese konkretisierenden Maßstäbe werden im Folgenden jeweils an entsprechender Stelle genannt. § 12 UVPG sieht darüber hinaus vor, dass die Bewertung „im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge“ zu erfolgen hat. Hiermit werden keine neuen Bewertungsmaßstäbe aufgestellt; vielmehr ist damit gemeint, dass die einschlägigen gesetzlichen Regelungen für die Zwecke der UVP ihrerseits anspruchsvoll auszulegen und anzuwenden sind[29]. Insbesondere ist also über das, was für die reine Gefahrenabwehr erforderlich ist, als Bewertungsmaßstab hinauszugehen.

Näher konkretisierende Standards für die Bewertung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzguts nach sich ziehen, fehlen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt anhand der in Tabelle 1 wiedergegebenen Rahmenskala[30].

In den Tabellen 2 bis 9 erfolgt für jedes vom Vorhaben betroffene Umweltschutzgut die Bewertung der im Abschnitt 2.2.2.2.1.3 beschriebenen nachteiligen Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG. Die Auswirkungen werden dabei nach ihrer Art unterschieden in baubedingte (B), anlagebedingte (A) sowie betriebsbedingte Auswirkungen (T). Die Erhebungstiefe ist hierzu ausreichend. Die Bewertung gemäß § 12 UVPG bietet sodann die Grundlage für die fachrechtliche Entscheidung; insbesondere fließt sie in die fachplanerische Abwägung mit ein.

27 *Bunge*, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 24.
28 *Peters/Balla*, UVPG, 3. Aufl. (2006), § 12 Rn. 4.
29 *Bunge*, in: Storm/Bunge, HdUVP, Bd. 1, Losebl. (Stand: Nov. 2011), 0600 (§ 12) Rn. 51.
30 *Kaiser*, Naturschutz u. Landschaftsplanung 2013, 98 ff.

Tabelle 1: Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen

Stufe und Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV Unzulässigkeits-bereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar sind.
III Zulässigkeits-grenzbereich (optionale Unter-gliederung)	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstiger Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nur ausnahmsweise aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses oder des Allgemeinwohles beziehungsweise aufgrund anderer Abwägungen überwindbar sind. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Zulässigkeitsgrenzbereich untergliedert werden.
II Belastungsbereich (optionale Unter-gliederung)	Das betroffene Umweltschutzgut wird erheblich beeinträchtigt, so dass sich daraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine rechtliche Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Die Beein-trächtigungen sind auch ohne ein überwiegendes öffentliches Interesse oder Allgemeinwohl bzw. anderer Abwägungen zulässig. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Belastungsbereich untergliedert werden.
I Vorsorgebereich	Die Beeinträchtigung des betroffenen Umweltschutzgutes erreicht nicht das Maß der Erheblichkeit, ist aber unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich, bei-spielsweise auch bei der Berücksichtigung von Vorkehrungen zur Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigung. Aufgrund der geringen Schwere der Beeinträchtigung führt diese nicht zu einer rechtlich normierten Verpflichtung, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen.

2.2.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es in dem Sinne nicht; vielmehr ist insoweit in unterschiedliche Wirkfaktoren zu differenzieren. Hier sind – wie oben (Abschnitt. 2.2.2.2.1.3.1) bereits dargestellt – nachteilige Wirkungen infolge von (Verkehrs-)Lärm, Luftverunreinigungen sowie Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion zu befürchten.

Tabelle 2: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betrie bsbedingt.
Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Um-weltauswirkungen
-	IV Unzulässigkeits-bereich	-
-	III Zulässigkeits-grenzbereich	-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T) – Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18 005 - Richtwerte für allgemeine Wohngebiete werden in den Bereichen Wunstorf Nord, Blumenau und Luthe überschritten - Richtwerte für Gewerbegebiete werden im Bereich der Straßen Am Hohen Holz und Hagenburger Straße überschritten	II Belastungsbereich	Die Orientierungswerte der DIN 18 005 werden überschritten. Es handelt sich um erhebliche und dauerhafte Belastungen. Lärmmindernde Deckschichten, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen stellen sicher, dass die für Straßenbauvorhaben rechtverbindlichen Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.
Beeinträchtigung der Erholungseignung und von Landschaftsbereichen durch technische Überprägung der Landschaft, Zerschneidung und erhöhte Verlärmung (A, T) - Erholungsbereiche Alten's Ruh, Hohes Holz, Westaue, - im weiteren Umfeld Teile der Leineaue und Naturpark Steinhuder Meer	II Belastungsbereich	Es handelt sich um die Beeinträchtigungen von Schutzgutausprägungen von besonderer Bedeutung, die eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gem. § 14 BNatSchG darstellen. Da diese Beeinträchtigung in Wechselwirkung mit der Erholungseignung steht, haben die Beeinträchtigungen auch negative Auswirkungen für den Menschen. Durch landschaftsgerechte Neugestaltung sind die Beeinträchtigungen kompensierbar i.S.d. § 15 BNatSchG (Maßnahmen S05, A02, A04, A07, A08, E01, G01-G03). Zur Vermeidung von Verlärmung des Bereichs Alten's Ruh und angrenzender Waldflächen wird zwischen Bau-km 1+800 und 2+250 eine Verwallung in Höhe von 2,00 – 3,00 m über Gradiente angelegt.
Beeinträchtigung der Erholungseignung durch Unterbrechung von Wegebeziehungen (A) - Unterbrechung wichtiger Rad- und Wanderwege	II Belastungs-bereich	Durch die Neuanlage und Wiederherstellung von Rad- und Fußwegen werden die Wegeverbindungen wieder hergestellt und die Beeinträchtigungen ausgeglichen: - Rad-/ Wirtschaftsweg zwischen Beginn Baustrecke und Anbindung Kreisverkehrsplatz/OU/Am Hohen Holz - Wirtschafts-/Radweg zur Anbindung Wirtshaus Alten's Ruh - Radweg zwischen Kreisverkehrsplatz und Senator-Meier-Straße - Radwege entlang Straßen Am Hohen Holz, Hagenburger Straße, K 331 Klein Heidorner Straße, K 333 Leinechaussee, Manhorner Straße, Hauptstraße - Herstellung Querungsstelle für Fußgänger- und Radverkehr über verlegte Hochstraße - Überführung Radweg Nordrehr (nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; Plangenehmigung durch Region Hannover) - (Wieder-)Herstellung zahlreicher Wirtschaftswege (s. Unterlage 1, S. 73 ff.)

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Belastung/Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen und Erholungsräumen durch Luftschadstoffe (T)	I Vorsorgebereich	Die Belastung durch Luftschadstoffe nimmt im Umfeld der neu zu errichtenden Straße zu. Es kommt aber in 10 m Abstand zum Fahrbahnrand zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.
Auswirkungen auf Siedlungsbereiche (A, T)	I Vorsorgebereich	Durch Errichtung von Lärmschutzwällen im Bereich Wunstorf Nord, Blumenau und Luthe, Anlage von Immissionsschutzstreifen im Bereich Blumenau und Luthe sowie straßenbegleitende Bepflanzungen zur visuellen Abschirmung werden die Auswirkungen minimiert. Da sich die Baustrecke weitestgehend außerhalb bebauter Gebiete befindet, sind weitere Einpassungsmaßnahmen nicht erforderlich.
Belastung/Beeinträchtigung von Siedlungsbereichen und Erholungsräumen durch Luftschadstoffe / Staubfreisetzungen und Erschütterungen in der Bauphase (B)	I Vorsorgebereich	Die Belastung nimmt im Umfeld des Baufeldes zu. Die festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen und die zeitliche Begrenzung der Bauarbeiten schließen negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit aus. Zudem befinden sich keine Wohngebäude im unmittelbaren Umfeld des Straßenbauvorhabens, so dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen ausgeschlossen werden können.
Baubedingte Lärmwirkungen auf Wohngebiete (B)	I Vorsorgebereich	Es ist davon auszugehen, dass die Werte der AVV Baulärm eingehalten werden, so dass die Beeinträchtigungen nicht als erheblich einzustufen sind.
Unterbrechung von Wegebeziehungen und Belastungen/Beeinträchtigungen von Erholungsräumen durch den Baustellenbetrieb (A, B)	I Vorsorgebereich	Es handelt sich um relevante, aber zeitlich auf die Bauphase beschränkte Beeinträchtigungen. Von der Einhaltung einschlägiger immissionsschutzbezogener Regelungen ist auszugehen.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben hinsichtlich des Schutzguts Mensch zu mehreren nachteiligen Umweltauswirkungen kommt, die dem Belastungsbereich zuzuordnen sind. Das Vorhaben ist jedoch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsrisiken letztlich nicht zu erwarten sind und Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion der Landschaft kompensiert werden.

2.2.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Tabelle 3: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.
Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Überbauung von Teilflächen der Landschaftsschutzgebiete „Hohes Holz“ und „Mittlere Leine“ (A) (keine Konfliktnummer)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Die Schutzgebietsverordnungen verbieten jeweils in § 2 Abs. 1 alle Handlungen, die geeignet sind, die Landschaft zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen. Nach § 2 Abs. 3 der Verordnung können „in besonderen Fällen“ Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden. Im vorliegenden Fall stellt die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes eine Schädigung der Natur dar, so dass eine Ausnahme von den Verboten aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist, die in Abschnitt 1.1.3 erteilt wird.
Verluste von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung (A) – gleichzeitig pauschal geschützte Landschaftsbestandteile nach § 22 NAGB-NatSchG (KLB, KPT): 24 m² mesophiles Gebüsch 131 m² Ruderalgebüsch 3.859 m² Hecken 960 m² mesophiles Grünland 29.103 m² Ruderalfluren sowie halbruderale Gras- und Staudenfluren 630 m² halbruderale Gras- und Staudenfluren mit besonders schutzbedürftigen Pflanzenbeständen (Mäusegerstenflur, Rapunzel-Glockenblume)	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt werden (Maßnahmen S01, A02, A04, A07, A08, A09, A11, E01). Es handelt sich um eine Umwandlung von nach § 22 NAGBNatSchG pauschal geschützten Landschaftsbestandteilen, die eine Befreiung nach § 67 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordert, die in Abschnitt 1.1.3 erteilt wird.
Verluste von Biotopen mit mindestens allgemeiner Bedeutung (A, B) (KLB, KPT): 37 m² Siedlungsgehölz 4 Bäume einer Ahornreihe 37 ältere Einzelbäume 60 jüngere Einzelbäume	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt werden (Maßnahmen S01, A02, A04, A07, A08, A09, A11, E01).
Verlegung des Laufes der Westaue auf 240 m Länge (A) (K7)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A10). Ausbau eines Gewässers im Sinne von § 67 WHG, der aufgrund der naturnahen Gestaltung des zu verlegenden Gewässerlaufes die Vorgaben des § 67 Abs. 1 WHG berücksichtigt. Daher ergibt sich auch keine Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsziele im Sinne von § 27 WHG (Verträglichkeit mit den Anforderungen der WRRL).
Zerschneidung einer Fledermaus-Leitstruktur südlich Alten’s Ruh – europäisch geschützte Arten (A, T) (K2)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahmen V02 und A 02). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG sind nicht erfüllt, weil die Maßnahmen V02 und A02 sicherstellen, dass kein über das allge-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		meine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko entsteht. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG.
Beeinträchtigung der Habitateignung für Brutvögel des Offenlandes und indirekt Verlust von Brutstätten (Feldlerche, Wachtel, Wiesenpieper, Wiesenschafstelze) – europäisch geschützte Arten (A, T) (K4)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahmen A 05 und A09). Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.
Verlust von Brutstandorten während der Brutzeit (Feldlerche, Rebhuhn) – europäisch geschützte Arten (B) (KA1)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahmen A 05 und A09). Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme S01) vermeiden Individuenverluste. Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 für die Feldlerche und die Ausweichmöglichkeiten für das Rebhuhn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.
Beeinträchtigung der Habitateignung und möglicher Verlust von Lebensstätten der Waldohreule – europäisch geschützte Art (K5) (T)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A 16). Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A16 die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.
Beeinträchtigung der Habitateignung und möglicher Verlust von Lebensstätten des Kleibers – europäisch geschützte Arte (K5) (T)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A 12). Ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil aufgrund der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A12 die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Beeinträchtigung der Habitateignung des Rebhuhnes und der Nachtigall sowie sonstiger häufiger Vogelarten mit wechselnden Fortpflanzungsstätten (Arten ohne spezifische Nistplatztreue) (Amsel, Bachstelze, Bluthänfling, Buchfink, Dorngrasmücke, Fitis, Gelbspötter, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Rohrammer, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Sumpfrohrsänger und Zilpzalp) – europäisch geschützte Arten (A, T) (K5)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahmen S05, A03, A04, A11, A13, A14, A15, E01 und E02). Die Beseitigung geeigneter Niststätten außerhalb der Brutzeit stellt sicher, dass es zu keinen Individuenverlusten kommt. Da die Arten jährlich neue Nester bauen und im Nahbereich geeignete Habitatstrukturen in ausreichendem Umfang vorhanden sind, können die Vögel entsprechend ausweichen, so dass es auch zu keiner erheblichen Störwirkung kommt. Zum Zeitpunkt der Beseitigung nicht besetzte Nester von Arten, die jedes Jahr neue Nester bauen, gehören nicht zu den geschützten Fortpflanzungsstätten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.
Verlust von Nahrungshabitaten des Weißstorches – europäisch geschützte Art (A, T) (K8)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A09). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG sind nicht erfüllt, weil Nahrungshabitate nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG unterliegen. Es handelt sich auch nicht um eine erhebliche Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 BNatSchG, da die vorgezogen durchzuführende Ausgleichsmaßnahme A09 in Bezug auf erhebliche Störungen eine geeignete Vermeidungsmaßnahme darstellt.
Zerschneidung des Lebensraumes einer Erdkrötenpopulation – besonders geschützte Art (A) (K1)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahmen A03 und E01). Individuenverluste werden vermieden (Maßnahme V01). Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ohnehin kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffende Art nicht europarechtlich geschützt ist und es sich um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen (ausgleichbar oder ersetzbar) Eingriff in Natur und Landschaft handelt. Auf die betroffenen Habitate bezogene Kompensationsmaßnahmen sind im Rahmen der Eingriffsregelung vorgesehen (Maßnahmen A03 und E01).

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Verlust (300 m²) und Zerschneidung eines Heuschrecken-Lebensraumes (A) (K11)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A07). Besonders oder streng geschützte Arten im Sinne von § 7 BNatSchG sind nicht betroffen.
Lebensraumverlust für Fische und Rundmäuler im Bereich des zu verlegenden Abschnittes der Westaue (240 m) – Neunaugen als besonders geschützte Arten (A) (K7)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen wird (Maßnahme A10). Die Maßnahmen S06 bis S08 vermeiden weitgehend Individuenverluste. Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt ist und es sich um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen (ausgleichbar oder ersetzbar) Eingriff in Natur und Landschaft handelt. Auf die betroffenen Habitate bezogene Kompensationsmaßnahmen sind im Rahmen der Eingriffsregelung vorgesehen (Maßnahme A10).
Verluste von Biotopen mit weniger als allgemeiner Bedeutung (A, B) – (keine Konfliktnummer): vor allem wildkrautarmes Ackerland und Verkehrsflächen	I Vorsorgebereich	Aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Flächen für das Schutzgut wird das Erheblichkeitsmaß der Beeinträchtigung im Sinne des § 14 BNatSchG nicht erreicht.
Gefährdung von Gehölzen während der Bauphase (B) (KLG)	I Vorsorgebereich	Durch die Schutzmaßnahme S04 wird sichergestellt, dass das Erheblichkeitsmaß der Beeinträchtigung im Sinne des § 14 BNatSchG nicht erreicht wird.
Zerstörung von Fledermaus-Quartieren (B) (KA3)	I Vorsorgebereich	Falls sich bis zum Baubeginn in den zu fällenden Bäumen Fledermaus-Quartiere entwickelt haben sollten, stellt das Nachsuchen nach Fledermausquartieren bei zu fällenden Altbäumen, das Abwarten des Ausflugs etwaig gefundener Tiere sowie das Verschließen der Höhlen sicher, dass es zu keinen Individuenverlusten kommt (vorsorgliche Maßnahme S03) und dass dann angemessen durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden. Da keine derzeit bekannten Quartiere betroffen sind, sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung einer Fledermaus-Leitstruktur im Bereich Nordrehr – europäisch geschützte Arten (A, T) (K3)	I Vorsorgebereich	Vorkehrungen (Maßnahme V02) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
Beeinträchtigung einer Wanderroute des Fischotters im Bereich der Westaue (A, T) (K12)	I Vorsorgebereich	Vorkehrungen (Maßnahme V04) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten und ein ungehindertes Durchwandern unter der Straßenbrücke möglich ist. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
erhöhte Kollisionsgefahr für Weißstorch und Waldohreule (T) (K9)	I Vorsorgebereich	Vorkehrungen (Maßnahmen V03 und S05) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
baubedingte Tötung von Erdkröten und Kreuzkröten – besonders bzw. europäisch geschützte Arten (B) (KA2)	I Vorsorgebereich	Vorkehrungen (Maßnahme S02) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
betriebsbedingte Tötung von Kreuzkröten – europäisch geschützte Art (B) (keine Konfliktnummer)	I Vorsorgebereich	Vorkehrungen (Maßnahme V01) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
Tötung von Exemplaren der Grünen Flussjungfer und Zerstörung von Lebensstätten der Art	I Vorsorgebereich	Im zu verlegenden Abschnitt der Westaue kommt die Grüne Flussjungfer aktuell nicht vor, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt sind. Aus dem gleichen Grund handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Die Maßnahme S07 sieht für den Fall, dass bis zum Baubeginn die Grüne Flussjungfer in den zu verlegenden Abschnitt der Westaue einwandern sollte, geeignete Vorkehrungen vor, Individuenverluste zu vermeiden. Sollte es tatsächlich zu einer entsprechenden Zuwanderung kommen, bedarf es für den Fang und das Umsetzen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme, die dann

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		im Bedarfsfall zur Rettung der Tiere einzuholen ist.
Betroffenheit des Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (Nr. DE 3021-331)	I Vorsorgebereich	Das Vorhaben verursacht keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.

Zusammenfassend ergibt die Bewertung, dass mehrere Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erheblich und dem Belastungsbereich zuzuordnen sind. Die Beeinträchtigung von zwei Landschaftsschutzgebieten und die Umwandlung pauschal geschützter Landschaftsbestandteile fallen in den Zulässigkeitsgrenzbereich.

2.2.2.3.3 Auswirkungen auf den Boden

Tabelle 4: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.
Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Dauerhafte Versiegelung von Bodenflächen (A) - 13,1 ha	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die nicht ausgleichbar, aber ersetzbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Zusätzliche Beeinträchtigung von Böden durch Bodenauf- und -abtrag, inkl. Abgrabung in der Westaue-Niederung zur Schaffung von Retentionsraum (A) - 20,5 ha (davon 20,1 ha Böden allgemeiner Bedeutung, 0,4 ha Böden allgemeiner bis geringer Bedeutung)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Teilversiegelung gewachsener Böden im Bereich von Regenrückhaltebecken und der Westaue-Querung (0,04 ha) (A) - 0,5 ha Böden allgemeiner Bedeutung	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Beeinträchtigungen von Böden mit Gemüsekulturen durch Schadstoffeinträge (T) - 0,4 ha Böden allgemeiner Bedeutung	II Belastungsbereich	Es handelt sich um erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgleichbar bzw. vermeidbar im Sinne von § 15 BNatSchG sind.
Baubedingte Beeinträchtigung von Böden durch Bodenauf- und -abtrag, Umlagerung und Bodenverdichtung (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG zu erwarten.
Baubedingte Schadstoffbelastung von Böden (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG zu erwarten.

Zusammenfassend ergibt die Bewertung, dass mehrere Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden erheblich und dem Belastungsbereich zuzuordnen sind.

2.2.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser

Tabelle 5: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.
Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
-	III Zulässigkeitsgrenzbereich	-
Verlegung der Westaue auf einer Länge von 240 m (ca. 3.500 m²) (B)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, da der alte Gewässerabschnitt aufgehoben, Gewässer- und Ufervegetation sowie verbliebende Wasserorganismen verloren gehen. Beeinträchtigungen werden durch besondere Schutzmaßnahmen vermieden bzw. vermindert. Durch naturentsprechende Gestaltung des neuen Verlaufs kann der Eingriff ausgeglichen werden. Es handelt sich um einen Ausbau eines Gewässers im Sinne von § 67 WHG, der aufgrund der naturnahen Gestaltung des zu verlegenden Gewässerlaufes die Vorgaben des § 67 Abs. 1 WHG berücksichtigt. Daher ergibt sich auch keine Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsziele im Sinne von § 27 Abs. 1 WHG (Verträglichkeit mit den Anforderungen der WRRL).
Beeinträchtigung der Hochwasserrückhaltefunktion im Bereich der Querung der Westaue-Niederung (A, T) - Verringerung des Retentionsraumes auf einer Fläche von 11.300 m² - Verlust von Retentionsvolumen in Höhe von 5.800 m³	I Vorsorgebereich	Durch Schaffung neuen Retentionsraumes sowie Abgrabung einer Flutmulde werden relevante negative Auswirkungen auf den Wasserstände und Abflussverhalten vermieden; nennenswerte Abweichungen vom Ist-Zustand sind nicht zu erwarten. Das Brückenbauwerk WU 5 ist ausreichend dimen-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		sioniert. Das Vorhaben steht mit dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 WHG im Einklang.
Verringerung der Grundwasserneubildung von 19.800 m³/a (A)	I Vorsorgebereich	Durch die Regenrückhaltung und Versickerung vor Ort sind keine relevanten Verminderungen der Grundwasserneubildung zu erwarten. Es liegt kein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG vor. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den quantitativen und chemischen Zustand des Grundwasser i.S.d. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind ausgeschlossen. Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands des Grundwasserkörpers nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG).
Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch Schadstoffeinträge (T)	I Vorsorgebereich	Das Entwässerungskonzept (Versickerung über Böschungen, Mulden, Gräben und Versickerungsbecken, Regenrückhaltebecken) stellt sicher, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung von Oberflächengewässern im Sinne der Eingriffsregelung kommt. Der chemische und ökologische Zustand verschlechtert sich durch das Vorhaben nicht (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands der Westaue nicht entgegen (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).
Beeinträchtigungen von Grundwasser durch Schadstoffeinträge (T)	I Vorsorgebereich	Das Entwässerungskonzept (Versickerung über Böschungen, Mulden, Gräben und Versickerungsbecken, Regenrückhaltebecken) stellt sicher, dass es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Grundwassers im Sinne der Eingriffsregelung kommt. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den quantitativen und chemischen Zustand des Grundwasser i.S.d. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind ausgeschlossen. Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands des Grundwasserkörpers nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG).
Beeinträchtigungen von Grundwasser durch Schadstoffeinträge (T) - Schutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/ Hohenholz“	I Vorsorgebereich	Die Vorgaben der RiStWag zum Schutz des Grundwassers werden eingehalten und stellen sicher, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung kommt. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den quantitativen und chemischen Zustand des Grundwasser i.S.d. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind ausgeschlossen. Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands des Grundwasserkörpers nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG).
Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern durch Erhöhung des zu versickernden Straßenoberflächenwassers und hydraulische Belastung von Fließgewässern (A, T)	I Vorsorgebereich	Das Entwässerungskonzept (Versickerung über Böschungen, Mulden, Gräben und Versickerungsbecken, Regenrückhaltebecken) stellt sicher, dass es zu keiner relevanten hydraulischen Mehrbelastung und

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
		keiner erheblichen Beeinträchtigung von Oberflächengewässern im Sinne der Eingriffsregelung kommt. Der chemische und ökologische Zustand verschlechtert sich durch das Vorhaben nicht (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG).Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands der Westaue nicht entgegen (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG).
Wasserhaltung bei Bau der Trogstrecke zur Überführung der Bahnlinie (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den quantitativen und chemischen Zustand des Grundwasser i.S.d. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind ausgeschlossen. Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands des Grundwasserkörpers nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG).
Belastung von Grund- und Oberflächengewässern durch baubedingte Substrat- und Schadstoffeinträge (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten.Der chemische und ökologische Zustand des Oberflächengewässers verschlechtert sich durch das Vorhaben nicht (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Negative Auswirkungen des Vorhabens auf den quantitativen und chemischen Zustand des Grundwasser i.S.d. § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind ausgeschlossen. Das Vorhaben steht einer Verbesserung des Zustands des Grundwasserkörpers und des Oberflächengewässers nicht entgegen (§§ 27 Abs. 1 Nr. 2, 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG).

Die Bewertung nach § 12 UVPG ergibt, dass es zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser kommt, die in den Belastungsbereich fallen. Die Ausgleichbarkeit der erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung ist gegeben.

2.2.2.3.5 Auswirkungen auf das Klima

Tabelle 6: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	III Zulässigkeits-grenzbereich	-
-	II Belastungsbe-reich	-
Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im gesamten Trassenbereich	I Vorsorgebereich	Die Belastung durch Luftschadstoffe im Trassennahbereich nimmt zu. Eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist jedoch ausgeschlossen. Vgl. i.Ü. die Bewertung in Abschnitt 2.2.2.3.6 - Schutzgut Luft

Die Bewertung nach § 12 UVPG ergibt, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima kommt.

2.2.2.3.6 Auswirkungen auf die Luft

Tabelle 7: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeits-bereich	-
-	III Zulässigkeits-grenzbereich	-
-	II Belastungsbe-reich	-
Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Luftschadstoffe (T) - Verlagerung der Emissionen durch die Verlagerung des Verkehrs einschließlich Neubelastung in bisher unbelasteten Räumen und Entlastung in bisher belasteten Räumen	I Vorsorgebereich	Die Belastung durch Luftschadstoffe nimmt in einzelnen Räumen zu. Es kommt aber zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV.
Emission von Staub und Abgasen während der Bauphase (B)	I Vorsorgebereich	Immissionsrechtlich relevante Grenzwerte sind nicht betroffen. Eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Es liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor.

Die Bewertung nach § 12 UVPG ergibt, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Luft kommt.

2.2.2.3.7 Auswirkungen auf die Landschaft

Tabelle 8: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeitsbereich	-
Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten (A) - Landschaftsschutzgebiet „Hohes Holz“ (H4) - Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ (H27) - Naturpark Steinhuder Meer	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Die Schutzgebietsverordnungen verbieten jeweils in § 2 Abs. 1 alle Handlungen, die geeignet sind, die Landschaft zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen. Nach § 2 Abs. 3 der Verordnung können „in besonderen Fällen“ Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden. Im vorliegenden Fall stellt die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes eine Beeinträchtigung des Naturgenusses dar, so dass eine Ausnahme von den Verboten aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist, die in Abschnitt 1.1.3 erteilt wird.
Überbauung von Geschützten Landschaftsbestandteilen (A) - 34.707 m² Ruderalfluren, halbruderale Gras- und Staudenfluren, Hecken, mesophile und Ruderalgebüsche sowie mesophile Grünländer	III Zulässigkeitsgrenzbereich	Es handelt sich um eine Umwandlung von nach § 22 NAGBNatSchG pauschal geschützten Landschaftsbestandteilen, die eine Befreiung nach § 67 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordert, die in Abschnitt 1.1.3 erteilt wird.
Entwertung des Landschaftsbildes durch visuelle Wirkungen der Bauwerke (Brücken, Dammbauwerke, Lärmschutzbauwerke), Zerschneidungswirkung (A)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung und Einbindung ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.
Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen und sonstigen Einzelbäumen (B, A)	II Belastungsbereich	Es handelt sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die durch Pflanzung von Bäumen ausgleichbar im Sinne von § 15 BNatSchG ist.
Beeinträchtigung der Erholungseignung und des Landschaftserlebens durch technische Überprägung der Landschaft, Zerschneidung und erhöhte Verlärmung (A, T) - Erholungsbereiche Alten’s Ruh, Hohes Holz, Westaue, - im weiteren Umfeld Teile der Leineaue und Naturpark Steinhuder Meer	II Belastungsbereich	Es handelt sich um die Beeinträchtigungen von Schutzgutausprägungen von besonderer Bedeutung, die eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gem. § 14 BNatSchG darstellen. Durch landschaftsgerechte Neugestaltung sind die Beeinträchtigungen kompensierbar i.S.d. § 15 BNatSchG (Maßnahmen S05, A02, A04, A07-A08, E01, G01-G03). Zur Vermeidung von Verlärmung des Bereichs Alten’s Ruh und angrenzender Waldflächen wird zwischen Bau-km 1+800 und 2+250 eine Verwallung in Höhe von 2,00 – 3,00 m über Gradiente angelegt.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
Beeinträchtigung der Erholungseignung durch Unterbrechung von Wegebeziehungen (A) - Unterbrechung wichtiger Rad- und Wanderwege	II Belastungs-bereich	Durch die Neuanlage und Wiederherstellung von Rad- und Fußwegen werden die Wegeverbindungen wieder hergestellt und die Beeinträchtigungen ausgeglichen: - Rad-/ Wirtschaftsweg zwischen Beginn Baustrecke und Anbindung Kreisverkehrsplatz/OU/Am Hohen Holz - Wirtschafts-/Radweg zur Anbindung Wirtshaus Alten's Ruh - Radweg zwischen Kreisverkehrsplatz und Senator-Meier-Straße - Radwege entlang Straßen Am Hohen Holz, Hagenburger Straße, K 331 Klein Heidorner Straße, K 333 Leinechaussee, Manhorner Straße, Hauptstraße - Herstellung Querungsstelle für Fußgänger- und Radverkehr über verlegte Hochstraße - Überführung Radweg Nordrehr (nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; Plangenehmigung durch Region Hannover) - (Wieder-)Herstellung zahlreicher Wirtschaftswege (s. Unterlage 1, S. 74D3 ff.)
Baubedingte Beeinträchtigungen durch Baubetrieb und Baustelleneinrichtungsflächen (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten.

Die Bewertung nach § 12 UVPG ergibt, dass die nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft teilweise in den Zulässigkeitsgrenzbereich fallen. Zudem sind mehrere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft erheblich und sind dem Belastungsbereich zuzuordnen. Die Ausgleichgleichbarkeit oder Ersetzbarkeit der erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung ist gegeben.

2.2.2.3.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Tabelle 9: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt.

Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	IV Unzulässigkeits-bereich	-
-	III Zulässigkeits-grenzbereich	-

Auswirkungen	**Bewertung der Auswirkungen**	**Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen**
-	II Belastungsbereich	-
Beeinträchtigungen noch nicht bekannter archäologischer Objekte (B)	I Vorsorgebereich	Durch eine archäologische Begleitung während der Erdarbeiten wird sichergestellt, dass es zu keinem Verlust archäologischer Fundstücke kommt und somit zu keiner erheblichen Beeinträchtigung.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG führt zu dem Ergebnis, dass sich keine erheblichen Auswirkungen für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter ergeben.

2.2.2.3.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den nach § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bis 3 UVPG zu prüfenden Schutzgütern und den auf sie einwirkenden Umweltauswirkungen des Vorhabens bestehen zahlreiche Wechselwirkungen im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 UVPG, die bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen berücksichtigt wurden, indem die Auswirkungen bei jedem – auch indirekt – betroffenen Schutzgut bewertet wurden.

2.2.2.3.10 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Tabellarisch lassen sich die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbezogenen Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 10: Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG		
	baubedingt	anlagebedingt	betriebsbedingt
Mensch/menschliche Gesundheit	+	(+)	(+)
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	(+)	(-)	(+)
Boden	+	(+)	(+)
Wasser	(+)	(+)	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+
Landschaft	(+)	(-)	(+)
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	+	+	+

+	Auswirkungen verträglich (keine Betroffenheit oder ausschließlich Vorsorgebereich)	(-)	Auswirkungen bedingt unverträglich (Zulässigkeitsgrenzbereich)
(+)	mit Kompensationsmaßnahmen Auswirkungen verträglich (Belastungsbereich)	-	Auswirkungen unverträglich (Unzulässigkeitsbereich)

Keine der prognostizierten Umweltauswirkungen fällt gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben in den Unzulässigkeitsbereich. Das Vorhaben hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft (Zulässigkeitsgrenzbereich), welche jedoch kompensiert werden können. Weitere nachteilige Umweltauswirkungen auf diese Schutzgüter sowie die weiteren Schutzgüter Mensch, Boden,

Wasser, Landschaft können gemessen an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (Belastungsbereich).

Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt umweltverträglich. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens begründen können. Im Rahmen der Abwägung wird jedoch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass der Bau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 mit dem materiellen Recht im Einklang steht und stellt den Plan zum Bau der Bundesstraße nach entsprechender Abwägung fest.

Der Umfang der materiell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Realisierung des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange gestattet wird (Gestattungswirkung gemäß § 1 Abs. 1 NVwVfG i.Vm. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder abwägend zu berücksichtigen. Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen wurden deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft und ggf. erteilt. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (Konzentrationswirkung gemäß § 1 Abs. 1 NVwVfG i.Vm. § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG). Allerdings ersetzt der Planfeststellungsbeschluss nicht wasserrechtliche Erlaubnisse; die Planfeststellungsbehörde entscheidet jedoch aufgrund § 19 WHG (im Einvernehmen) auch über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gezogenen Rahmen. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht inklusive der zwingend einzuhaltenden höherstufigen Planungen sind beachtet worden, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte.

Die sodann in der Abwägung gemäß § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigenden von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in nachfolgend im Einzelnen noch dargestellter Weise beachtet worden.

2.2.3.1 Planrechtfertigung

Für die Ortsumgehung Wunstorf ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Die Planrechtfertigung liegt vor, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung. Nach § 19 Abs. 2 FStrG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen müssen daher generell geeignet sein, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Das folgt aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG, der bestimmt, dass eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist[31].

Der Neubau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 7+545 in den Gemarkungen Bokeloh, Wunstorf, Blumenau und Luthe ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter der laufenden Nr. 837 im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 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 im vordringlichen Bedarf hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden[32]. Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu[33]. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellungsbehörde verbindlich.[34] Demnach ist der Einwand, die Vorhabenträgerin oder die Stadt Wunstorf hätten eigenmächtig die Planung des Vorhabens beschlossen, als unzutreffend zurückzuweisen.

Soweit in einzelnen Einwendungen die Notwendigkeit des Vorhabens in Frage gestellt wird, werden diese Einwände zurückgewiesen. Der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan liegt eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In die Bewertung fließen u.a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie sonstige im Rahmen der Bedarfsplanung relevante Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus (vgl. § 4 S. 1 Hs. 2 FStrAbG) sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltskosten ein[35]. Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist das verkehrliche Bedürfnis für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf kraft Gesetzes festgestellt und damit anerkannt. Anhaltspunkte, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, liegen nicht vor. Dies wäre nur anzunehmen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan an jeglicher Notwendigkeit fehlte, oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keine Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte[36]. Für eine solche Annahme sind keine Anhaltspunkte ersichtlich. Am 23.12.2016 wurde das Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) erlassen. Die Ortsumgehung Wunstorf ist unter der lfd. Nr. 837 weiterhin als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan enthalten.

Darauf hinzuweisen ist, dass mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Bewertung der Frage nach der Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen wird. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden[37]. Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen

---

[31] St. Rspr., vgl. nur BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04; BVerwG, Urt. v. 08.07.1998, 11 A 53/97; BVerwGE 107, 142 <145>; BVerwG, Urt. v. 05.12.1986, 4 C 13/85; BVerGE 75, 214 <232f.>; BVerwG, Urt. v. 07.07.1978, 4 C 79/76 u.a.; BVerwGE 56, 110 <118f.>.

[32] St. Rspr., vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22/11, juris Rn. 28; BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 - 4 C 26/94 - E 100, 388 ff.

[33] vgl. BVerfG, Beschl. v. 08.06.1998 - 1 BvR 650/97, NVwZ 1998, 1060 ff.

[34] BVerwG, Urt. v. 08.06.1995 – 4 C 4/94, BVerwGE 98, 339 (345).

[35] BVerwG, Beschl. v. 30.06.2003 – 4 VR 2/03.

[36] Str. Rspr. BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14/12, BVerwGE 148, 373-399; vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22/11, juris Rn. 28; BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10, NVwZ 2011, 1256.

[37] Vgl. BVerwG, Urt. v. 25.01.1996 - 4 C 5/95 - E 98, 339 ff.

als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellte hierbei nur einen unter vielen Belangen dar.

2.2.3.2 Planungsziele

Mit dem Bau der Ortsumgehung Wunstorf werden legitime Planungsziele verfolgt. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Straße ist dazu bestimmt, zusammen mit anderen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen.

Mit der Planung werden folgende Ziele verfolgt:

- Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit der Ortsdurchfahrt Wunstorf und anliegender Straßen,
- Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität, Verbesserung des Verkehrsablaufs des überörtlichen Verkehrs auf der B 441,
- Schaffung eines leistungsfähigen überregionalen Straßenzugs,
- Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindungen im Fernstraßensystem des Bundes,
- Verringerung Lärm- und Schadstoffbelastung im Umfeld der Ortsdurchfahrt Wunstorf sowie den Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau,
- Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Ortsdurchfahrt Wunstorf sowie den Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau .

Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Nach § 3 Satz 1 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Daran gemessen handelt es sich um zulässige Planungsziele.

2.2.3.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die B 441 ist eine wichtige Bundesfernstraße mit bedeutender regionaler und überregionaler Erschließungs- und Verbindungsfunktion, sowohl für den Wirtschaftsverkehr, aber auch für Erholungs- und Freizeitverkehr sowie insbesondere den werktäglichen Berufspendlerverkehr nach und von Hannover. Die Ortsdurchfahrt von Wunstorf im Zuge der B441 weist derzeit unzureichende Verkehrsverhältnisse auf. Das Bauvorhaben stellt sicher, dass die Leistungsfähigkeit der B 441 und damit die Abwicklung des weiträumigen Verkehrs verbessert werden. Die B 441 beginnt in Hannover und verläuft über Seelze, Wunstorf, Bad Rehburg, Leese und Stolzenau nach Uchte. In Hannover hat die B 441 Anschluss an die Bundesstraße B 6. Zwischen Wunstorf und Seelze quert die B 441 die A 2 Dortmund-Hannover und ist über die Anschlussstelle Wunstorf-Luthe an die A2 angebunden. In Uchte erhält die Bundesstraße Anschluss an die B 61 Minden-Sulingen-Bassum.

2.2.3.3.1 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Ortsdurchfahrt Wunstorf im Zuge der B 441 weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf, die je nach Abschnitt von 11.500 Kfz/24h westlich von Wunstorf bis 27.150 Kfz/24h im Bereich Alte Bahnhofstraße zwischen Kolenfelder Straße und Düendorfer Weg beträgt. Der Schwerverkehrsanteil am Gesamtverkehr liegt im Stadtgebiet von Wunstorf auf der B 441 zwischen

4,3 % und 8,9 %. Gemäß der „Verkehrsuntersuchung B 441 – Ortsumgehung Wunstorf“, aufgestellt durch die Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine (PGT) im Februar 2009, ist der Verkehr im Zuge der B 441 mit über 50 % dem Durchgangsverkehr zuzuordnen (B 441 West rd. 53 %, B 441 Ost rd. 58 %). Bei den hohen Verkehrsbelastungen von teilweise mehr als 20.000 Kfz/24h ergibt sich für den Durchgangsverkehr auch in absoluten Zahlen eine hohe Verkehrsstärke mit entsprechender Belastung und Beeinträchtigung der Straßenanlieger durch Lärm- und Schadstoffimmissionen. Die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität ist im Stadtgebiet von Wunstorf in diesen Bereichen erheblich gemindert. Betrachtet man die beiden innerstädtischen Hauptverbindungen Alte Bahnhofstraße – Am Stadtgraben und Barnestraße – Am Alten Markt – Lange Straße, werden gemäß der Verkehrsuntersuchung allein diese beiden Straßenzüge von knapp 35.000 Kfz/24h befahren. Hinzu kommen über 6.000 Kfz/24h, die bereits derzeit zur Umfahrung der Kernstadt den Frachtweg (K 334) im Norden der Stadt nutzen und damit zu einer erheblichen Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten Blumenau und Luthe beitragen. Die dortigen Ortsdurchfahrten im Zuge der K 344 weisen Verkehrsbelastungen von bis zu 10.200 Kfz/24h auf. Bis zum Jahr 2025 ist mit einer weiteren Steigerung des DTV auf der Ortsdurchfahrt Wunstorf zu rechnen. Die Prognose liegt bei einem DTV zwischen 12.500 und 24.800 Kfz/24h.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kommt es auf der Ortsdurchfahrt während der Hauptverkehrszeiten zu langen Staus, die infolge der Überlastungen der Knotenpunkte auch den kreuzenden und einmündenden Verkehr erheblich beeinträchtigen. Die Überlastung der Ortsdurchfahrt der B 441 hat zu einer starken Zunahme des Schleichverkehrs im nachgeordneten Straßennetz und in Wohngebieten geführt. So weist der westlich des Stadtzentrums gelegene Straßenzug Barnestraße – Lange Straße eine Verkehrsbelastung von bis zu 10.800 Kfz/24h auf. Weitere negative Folgen der hohen Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt sind eine sehr starke Trennwirkung der B 441 sowie Behinderungen der Linienbusse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), so dass es regelmäßig zu Verspätungen im Busverkehr kommt, die die Attraktivität des ÖPNV mindern. Durch die hohe Verkehrsbelastung wird nicht nur die Ortsdurchfahrt selbst, sondern auch die Funktion der B 441 als Bundesstraße im Fernstraßennetz der Bundesrepublik erheblich beeinträchtigt, sodass die v. g. Zielsetzung des § 3 Abs1 FStrG derzeit nicht mehr gewährleistet ist. Durch die zahlreichen kreuzenden Verkehre an den Knotenpunkten entspricht die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 441 nicht den Anforderungen, die an einen leistungsfähigen überregionalen Straßenzug zu stellen sind.

Aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation an der Ortsdurchfahrt und der zu erwartenden weiteren Steigerungen der Verkehrsbelastung sind auf der Ortsdurchfahrt Wunstorf im Zuge der B 441 Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Bau der Ortsumgehung Wunstorf dringend erforderlich machen. Die Abwicklung des weiträumigen Verkehrs, dem die B 441 dient, ist mit Beibehaltung der Ortsdurchfahrt zukünftig nicht mit ausreichender Verkehrsqualität zu erfüllen.

2.2.3.3.2 Straßen- und Verkehrsverhältnisse nach Realisierung der Ortsumgehung Wunstorf

Durch das Bauvorhaben werden die verfolgten Planungsziele erreicht und sichergestellt, dass die Abwicklung des weiträumigen Verkehrs über die B 441 verbessert wird.

Der festgestellten Planung liegt eine Verkehrsuntersuchung der PGT Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine vom 09.02.2009 zugrunde, die auf den Prognosehorizont 2025 ausgerichtet ist. Normative Vorgaben für den maßgeblichen Prognosehorizont bestehen nicht. Die Entscheidung für einen bestimmten Prognosehorizont ist i.d.R. nur dann fehlerhaft, wenn sie sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe. Eine Anknüpfung an den jeweils geltenden Bedarfsplan / Bundesverkehrswegeplan ist sachgerecht[38]. Dem Bedarfsplan 2004 wurde die Verkehrsprognose 2015 zugrunde gelegt. Vorliegend erscheint eine Anknüpfung an den

[38] Vgl. BVerwG, Urt. v. 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 74; BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 10, juris.

Prognosehorizont 2025 sachgerecht, da im Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsprognose 2008/2009 der Prognosehorizont 2015 mit Blick auf die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens zu kurz gewesen wäre. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. der aktuelle Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der auf Grundlage einer Verkehrsprognose mit Prognosehorizont 2030 erarbeitet wurde, löst keinen Aktualisierungsbedarf aus. Die Anknüpfung an einen früheren Prognosehorizont ist auch dann noch zulässig, wenn im Zeitpunkt der Prognoseerstellung bereits eine neue vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Verkehrsprognose vorlag[39]. Gleiches muss gelten, wenn während eines Planfeststellungsverfahrens eine neue Verkehrsprognose veröffentlicht wird. Eine laufende Anpassungspflicht an neue Prognosen besteht nicht[40]. Vorsorglich erfolgte auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosehorizont 2030. Die im Juni 2014 vorgelegte Unterlage „Verkehrserhebungen im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ des Ingenieursbüros Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Walter Theine (PGT) nahm eine entsprechende Überprüfung vor. Der Gutachter kommt zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass aufgrund der Weltwirtschaftskrise der letzten Jahre die Entwicklung des Verkehrsaufkommens langsamer verlaufen ist als zuvor prognostiziert. Auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsmodells Niedersachsen, welches die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI (Straßenverkehr) berücksichtigt, kann an dieser verkehrsgutachterlichen Aussage festgehalten werden (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, Ordner „Ergänzende Stellungnahmen der Vorhabenträgerin“, Anlage 11). Daher kann davon ausgegangen werden, dass die für das Jahr 2025 vorhergesagten Verkehrsaufkommen zeitversetzt erst im Jahr 2030 eintreten werden. Vor diesem Hintergrund sind die Prognoseverkehrsmengen der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 auch für das Jahr 2030 anzusetzen. Diese Untersuchungen sind als Planungsgrundlage für die Vorhabenträgerin und für die Abwägung im Planfeststellungsbeschluss geeignet. Sie sind in ihren Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen ermittelten Ergebnisse sind nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erarbeitet worden, wie sie auch in anderen Straßenplanungen üblicher Standard sind. Methodisch liegt der Verkehrsuntersuchung eine Querschnittszählung an sieben Querschnitten mit Zählplatten über einen Zeitraum von sieben Tagen sowie eine manuelle Knotenstromzählung an 20 Knotenpunkten zugrunde. Darüber hinaus wurden an 11 Zählstellen Befragungen von Verkehrsteilnehmern durchgeführt.

In der Verkehrsuntersuchung wurden die strukturellen Entwicklungen in Wunstorf im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedelung sowie die allgemeine Verkehrszunahme bis 2025/2030 berücksichtigt. Diese Prognoseverkehrsmengen liegen den Leistungsfähigkeitsberechnungen, der Festlegung des Straßenquerschnitts, der schalltechnischen Untersuchung sowie der Luftschadstoffuntersuchung zugrunde. Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung 2009 für den Prognosehorizont 2025 betragen die Prognoseverkehrsmengen auf der Ortsumgehung Wunstorf je nach Abschnitt zwischen 12.050 Kfz/24h und 25.200 Kfz/24h. Die Ortsdurchfahrt Wunstorf wird nachhaltig vom Verkehr entlastet. So reduziert sich die Verkehrsbelastung im Vergleich zum Prognosenullfall im Bereich der Hochstraße um fast 12.000 Kfz/24h, im Bereich der Hagenburger Straße im Westen von Wunstorf um über 7.000 bzw. knapp 12.000 Kfz/24h. Im Stadtzentrum von Wunstorf ergibt sich eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Zuge der B 441 (Am Stadtgraben) von rund 4.400 Kfz/24h, im Bereich der Barnestraße von rund 10.860 Kfz/24h, dies jeweils unter Berücksichtigung einer angestrebten Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße für den Durchgangsverkehr. Dies entspricht einer Entlastungswirkung der Ortsumgehung von knapp 44 % für die beiden Hauptverbindungen in der Innenstadt von Wunstorf.

Gegen die Verkehrsprognose wurde vereinzelt eingewandt, dass nicht sicher von einer Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße ausgegangen werden könne und die

[39] BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005, 9 B 43/04, juris Rn. 40; BVerwG, Urt. v. 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 74.

[40] BVerwG, Beschl. v. 25.05.2005, 9 B 43/04, juris Rn. 40; BVerwG, Urt. v. 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 74.

Prognoseergebnisse daher der Planung nicht zu Grunde gelegt werden dürften. Der Einwand ist unbegründet. Zwar hat die Stadt Wunstorf zwischenzeitlich entschieden, keine Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße vorzunehmen. Stattdessen wurde die Fahrbahnbreite in der Lange Straße deutlich verengt und so für Kfz-Durchfahrten unattraktiv gestaltet. Nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin zu den Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose mit Datum vom 21.05.2015 Stellung genommen. Die Vorhabenträgerin hat glaubhaft dargelegt, dass die verkehrliche Entlastungswirkung der Innenstadt, insbesondere für den Durchgangsverkehr, bei Verzicht auf die Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße unter der bereits umgesetzten Erhöhung des verkehrlichen Widerstands in der Lange Straße gleichbleibend hoch ist. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung haben somit weiterhin Bestand. Darüber hinaus wird durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf auch die Ortsdurchfahrt von Luthe und Blumenau im Zuge der K 334 erheblich vom Verkehr entlastet. Es kommt zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Luthe um bis zu 4.680 Kfz/24h, zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Blumenau um bis zu 5.760 Kfz/24h. Dies entspricht zwischen Luthe und Blumenau einer Entlastungswirkung von bis zu 72 % im Vergleich zur Belastung im Prognosenullfall.

Methodisch korrekt wurde in der Verkehrsuntersuchung auch der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte geführt. Die Anbindung der K 331 Klein Heidorner Straße, der K 333 Leinechaussee und der verlegten Hochstraße erfolgt über höhengleiche Kreuzungen oder Einmündungen, die aus Leistungsfähigkeitsgründen mit einer Lichtsignalanlage auszustatten sind. Eine Anbindung dieser Knotenpunkte durch einen Kreisverkehrsplatz kommt aufgrund der hohen Verkehrsstärken nicht in Betracht. Dahingegen ist die Anbindung der Straße Am Hohen Holz über einen kleinen Kreisverkehrsplatz möglich. In den Rechenmodellen zur Ermittlung der Verkehrsverlagerung nach Fertigstellung der Ortsumgehung sind die geplanten höhengleichen signalisierten Knotenpunkte sowie der Kreisverkehr bereits berücksichtigt (einschließlich Fahrzeitverluste durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen).

Zur Aktualisierung der Datenlage wurde im Oktober 2012 eine Zählplattenzählung über mehrere Tage an zwei Querschnitten im westlichen Stadtgebiet von Wunstorf (nordwestlich der K 329 und Hagenburger Straße östlich der K 329) durchgeführt. Anlass für die ergänzende Erhebung war u.a. die in diversen Einwendungen aufgezeigte geringe Abnahme der Querschnittsbelastungen im Erhebungsjahr 2008 im Vergleich zu Zählplattenerhebungen aus dem Jahr 2002 im westlichen Bereich der B 441. Die Ergebnisse sind in der Untersuchung „Verkehrserhebungen im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ des Büros PGT Umwelt und Verkehr vom Juni 2014 niedergelegt. Ein Vergleich der durch die Zählplattenmessung 2012 erhobenen Verkehrsmengen mit den Ergebnissen von Erhebungen aus den Jahren 2008 (Zählplattenerhebung) und 2010 (Straßenverkehrszählung) zeigt, dass die Verkehrsbelastung an den zwei Zählstellen leicht gestiegen ist. Die Verkehrsbelastung der Hagenburger Straße wurde bereits 2002 durch Zählplattenerhebung ermittelt. Diese ist geringfügig höher als die Verkehrsbelastung im Jahr 2012. Die Verkehrsbelastung an der zweiten Zählstelle nordwestlich der K 329 wurde zuvor bereits in Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 ermittelt. Zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Erhebungen wurde die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) berechnet. Die Berechnungen ergaben einen DTVw von 12.080 Kfz/24h im Jahr 2012 und von 12.140 Kfz/24h im Jahr 2010, der Belastungswert ist somit nahezu identisch. Allerdings ist der LKW-Anteil im Jahr 2012 mit 6,1% etwas höher als im Jahr 2010 mit 4,6%. Ursache hierfür können jedoch auch Unterschiede in der Erfassungsmethodik sein.

In dem Gutachten wird nachvollziehbar dargelegt, dass Ursache für den geringen Rückgang der Verkehrsbelastung im Westen von Wunstorf seit 2002 u.a. Veränderungen des Ziel- und Quellverkehrs sind. Diese Argumentation ist plausibel, da die Nutzungsstruktur der Hagenburger Straße durch Einzelhandels- und Gewerbebetriebe geprägt ist und Änderungen in der Nutzungsstruktur (Zu- und Abwanderung von Betrieben) auch Änderungen im Ziel- und Quellverkehr hervorrufen können. Wäre Ursache für die geringfügige Abnahme der Verkehrsbelastung hingegen ein Rückgang des Durchgangsverkehrs in der Ost-West-Relation, hätte sich dieser

Rückgang auch auf die übrigen Messquerschnitte in der Stadt Wunstorf auswirken müssen, indem dort dieselbe absolute Anzahl an Durchgangsverkehrsfahrten entfallen wäre. Im Vergleich zu den Erhebungen aus dem Jahr 2002 ist die im Jahr 2008 ermittelte Verkehrsbelastung an den übrigen Messquerschnitten allerdings gestiegen. Der Anstieg der Verkehrsmengen im östlichen Stadtgebiet kann hingegen nicht auf einer entsprechenden Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs in/aus Richtung Osten beruhen, da die Stadt Wunstorf im Zeitraum 2002 bis 2008 weder so stark gewachsen ist noch eine einseitige Ausrichtung des Ziel- und Quellverkehrs Richtung Osten gegeben ist. Im Ergebnis werden durch die aktuellen Verkehrserhebungen die Aussagen der Verkehrsuntersuchung 2009 daher bestätigt. Eine allgemeine Verkehrsmengenreduzierung, die ggf. den Bedarf für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf in Frage stellen könnte, ist nicht ersichtlich. Eine vollständige Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung war daher nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde mangels weiteren Erkenntnisgewinns nicht erforderlich.

Die Untersuchung „Verkehrserhebungen im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ vom Juni 2014 erstreckt die Verkehrsuntersuchung zudem auf den Prognosehorizont 2030. Sie legt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dar, dass aufgrund der Weltwirtschaftskrise der letzten Jahre mit einem sehr langsamen Anstieg bzw. einer Stagnation des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Denn die Entwicklung insbesondere des LKW-Verkehrsaufkommens verläuft langsamer als bisher prognostiziert, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die für das Jahr 2025 vorhergesagten Verkehrsaufkommen zeitversetzt erst im Jahre 2030 eintreten werden. Vor diesem Hintergrund können die bisherigen Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 auch dem Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt werden. Diese Aussage stellt weder die auf das Jahr 2025 ausgerichtete Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung 2009 noch den Bedarf für die Ortsumgehung in Frage. Der Verkehrsuntersuchung 2009 liegen die zum damaligen Zeitpunkt zutreffenden Annahmen über die allgemeine Entwicklung der Verkehrszunahme und die strukturellen Entwicklungen in Wunstorf zugrunde. Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise auf die Verkehrsentwicklung wurden erst nach Erstellung der Verkehrsuntersuchung spürbar und konnten daher in der Verkehrsuntersuchung 2009 noch nicht berücksichtigt werden. Zugleich wird die prognostizierte Zunahme der Verkehrsmengen eintreten, wenn auch mit einer zeitlichen Verzögerung. Auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsmodells Niedersachsen, welches die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI (Straßenverkehr) berücksichtigt, kann an dieser verkehrsgutachterlichen Aussage festgehalten werden (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, Ordner „Ergänzende Stellungnahmen der Vorhabenträgerin“, Anlage 11). Eine Änderung der Planung ist nicht veranlasst.

Im Ergebnis ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass die Ortsumgehung Wunstorf zu einer nachhaltigen Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 441 führen wird und die verfolgten Planungsziele erreicht werden. Die auf der heutigen B 441 nach Fertigstellung des Vorhabens verbleibenden örtlichen Verkehre – insbesondere Binnenverkehre aber auch Quell- und Zielverkehre der Kernstadt Wunstorf – sind von der Straßenanlage aufnehmbar. Darüber hinaus werden die Voraussetzungen geschaffen, durch gestalterische Maßnahmen im Straßenumfeld der jetzigen B 441 das Ortsbild zu verbessern. Durch die Abnahme der Verkehrsbelastung wird die Verkehrssicherheit, insbesondere auch für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, deutlich erhöht. Die Emissionsbelastung für Anwohner im Umfeld der bestehenden Ortsdurchfahrt Wunstorf und der anliegenden Straßen verringert sich deutlich. Die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs werden sowohl auf der Ortsumgehung Wunstorf als auch auf der verlassenen Ortsdurchfahrt erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität verbessert sich für alle Verkehrsteilnehmer deutlich. Einwände, dass der Durchgangsverkehr die Ortsumgehung mangels Attraktivität nicht annehmen und weiterhin durch die Innenstadt von Wunstorf fahren werde, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Die Fahrstrecke für den Durchgangsverkehr im Zuge der B 441 erhöht sich gegenüber dem Ist-Zustand nur um rd. 0,9 km von rd. 5,65 auf rd. 6,55 km. Demgegenüber steht jedoch eine deutliche Reduzierung der Fahrzeiten

infolge der Umfahrung der Ortslage und der flüssigeren Verkehrsabwicklung, wobei der Reisezeitgewinn auch durch die geplanten höhengleichen Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen nur geringfügig beeinträchtigt wird. Städtebauliche Planungen und Umgestaltungen der bisherigen Ortsdurchfahrt liegen in der Planungshoheit der Stadt Wunstorf bzw. der künftigen Straßenbaulastträger und sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Soweit diesbezüglich Einwendungen erhoben wurden, sind diese zurückzuweisen.

Der Neubau der Ortsumgehung Wunstorf führt zu einer veränderten Verkehrsbedeutung von Straßen (§ 2 FStrG i.V.m. §§ 3 und 4 NStrG) und damit zu einer Netzneugestaltung. Der bisherige Bundesstraßenzug Ortsdurchfahrt Wunstorf verliert seine Bedeutung als Bundesfernstraße, da er überwiegend nur noch örtlichen Verkehren dienen wird. Im Rahmen einer zwischen den beteiligten Baulastträgern vereinbarten zukünftigen Netzgestaltung, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, wird die bisherige Bundesstraße B 441 im Bereich der Ortsdurchfahrt Wunstorf daher zu gegebener Zeit entsprechend der verbleibenden Bedeutung im untergeordneten Straßennetz umgestuft werden. Fragen der Straßenbaulast und Kostenträgerschaft, die in Einwendungen teilweise gerügt wurden, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

2.2.3.3.3 Einwendungen zu den Verkehrsverhältnissen

Im Anhörungsverfahren wurden Einwände gegen die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 erhoben, da diese an inhaltlichen und methodischen Mängeln leide und die Erstellung einer neuen Verkehrsuntersuchung gefordert.

Die Einwände sind zurückzuweisen. Eine erneute Verkehrserhebung war nicht erforderlich. Die methodische Richtigkeit der Verkehrsprognose wurde von keinem Einwender qualifiziert in Frage gestellt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen wurde das bestehende Verkehrsaufkommen analysiert. Auf Grundlage dieser Daten wurden unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung, der Änderung der städtebaulichen Randbedingungen (neue Wohn- und Gewerbegebiete) und sonstiger Änderungen, die sich auf das Verkehrsgeschehen in Wunstorf relevant auswirken, Verkehrsprognosen für verschiedene Planfälle aufgestellt und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen verglichen. Das angewandte Erhebungsverfahren mit einer Kombination aus automatischer und manueller Zählung sowie einer Befragung der Verkehrsteilnehmer vor Ort entspricht dem üblichen Erhebungsstandard der Straßenbauverwaltung und ermöglicht auf Grundlage der Analyse die Berechnung von Verkehrsmodellen und Verkehrsprognosen.

Erste Verkehrserhebungen für die Ortsumgehung Wunstorf stammen aus den Jahren 1987, 1994 und 1995. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, erstellt durch die Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT), Hannover, erfolgte dann im Oktober 2003 auf Grundlage von Verkehrszählungen aus 2002. Der Vergleich der Verkehrsbelastungen 2002 zu den Jahren 1994/95 ergab für relevante Streckenabschnitte eine Zunahme der Verkehrsbelastung von 30 %, auf Teilstrecken sogar 40 %. Diese Zahlen beziehen sich ausschließlich auf den Vergleich der vorab genannten Verkehrserhebungen und beinhalten keine Aussage über die Verkehrsentwicklung in den Folgejahren. Zur Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation wurden 2008 zur Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen erneut Verkehrserhebungen durchgeführt. Zwischen den Verkehrsanalysen ergeben sich separat betrachtet für einzelne Straßen Zu- und Abnahmen der Verkehrsbelastungen. Es ergaben sich im Vergleich zu 2002/03 geringfügige Reduzierungen der Belastungen für die Hagenburger Straße sowie für den Frachtweg, größere Entlastungen für die K 329 von bzw. nach Bokeloh. Auf dem übrigen Straßennetz, u.a. der B 441 westlich und östlich von Wunstorf, ergaben sich geringfügige Belastungszunahmen, im Bereich der Kolenfelder Straße und der Adolf-Oesterheld-Straße auch größere Zuwächse. Der Vergleich der Verkehrsmengenanalyse 2008 mit der entsprechenden Analyse 2002 zeigt zudem deutliche Zunahmen im Bereich der Hochstraße, im Bereich der Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau, dem nördlichen Teil der Barnestraße sowie der Straße In den Ellern (B 442). Der Straßenzug Südstraße – Am Stadtgraben weist

etwas geringere Verkehrsbelastungen auf. Insgesamt wurde durch die Analyse 2008 aber eine leichte Verkehrszunahme bestätigt, insbesondere auch im Zuge der B 441 westlich und östlich von Wunstorf. Daher gehen die Prognosen 2025 der Verkehrsuntersuchungen für Wunstorf auch nur von moderaten künftigen Verkehrssteigerungen aus, besonders resultierend aus einer deutlicheren Steigerung der Schwerverkehrsaufkommens. Ebenfalls bestätigt wurden sowohl in der Analyse 2002 als auch in der Analyse 2008 die sehr hohen Verkehrsbelastungen auf der Ortsdurchfahrt Wunstorf im Zuge der B 441 von teilweise über 25.000 Kfz/24h.

Aufgrund der zahlreichen Einwendungen insbesondere in Bezug auf die Verkehrsmengenentwicklung im westlichen Stadtgebiet von Wunstorf wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde im Oktober 2012 zur Aktualisierung der Datenlage über die aktuelle Verkehrsentwicklung auf der B 441 eine Verkehrszählung mittels Zählplatten über mehrere Tage an zwei Querschnittsstellen auf der B 441 am westlichen Ortsausgang von Wunstorf durchgeführt (PGT Umwelt und Verkehr, „Verkehrserhebungen im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ vom 10.06.2014). Die Ergebnisse dieser Zählungen wurden mit den Ergebnissen der Verkehrszählungen aus dem Jahr 2008 sowie einer weiteren Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 verglichen. Im Ergebnis haben diese Verkehrserhebungen im Jahr 2012 die Grundlagen der verkehrlichen Wirkungsberechnungen zur Ortsumgehung Wunstorf bestätigt. Die in der Verkehrsuntersuchung vom Februar 2009 erstellte Verkehrsprognose hat damit Bestand (s. vorstehend Abschnitt 2.2.3.3.2 dieses Beschlusses).

Soweit in Einwendungen Kritik am gewählten Prognosehorizont 2025 geäußert wurde, ist diese unberechtigt. Im Zeitpunkt der Erstellung und Auslegung der Planunterlagen 2009 war der Prognosehorizont 2025 maßgeblich (zum Prognosehorizont vgl. auch Abschnitt. 2.2.3.3.2 des Beschlusses).

Bei der Bemessung des Prognosezeitraums ist die gesetzgeberische Wertung des § 1 Abs. 1 NVwVfG i.V.m. § 75 Abs. 3 S. 2 VwVfG zu berücksichtigen, der dem Vorhabenträger das Prognoserisiko für längstens 30 Jahre aufbürdet. Der Prognose sollte daher kein Zeitraum von mehr als 30 Jahren zugrunde gelegt werden. Dem Planungsträger ist es hingegen nicht verwehrt, einen kürzeren Zeitraum für die Prognose zu wählen. Dies gilt insbesondere, weil Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, eher fehlschlagen können. Bei einem kürzeren Prognosezeitraum lässt sich der Nachweis einer unzutreffenden Annahme früher führen, so dass ggf. Nachbesserungsansprüche im Sinne des § 75 VwVfG geltend gemacht werden können. Ausreichend ist es, die Berechnungsvorgaben so zu bemessen, dass sie sich als „Ausdruck sachlicher Erwägungen“ werten lassen. Unabhängig davon ist anzumerken, dass eine ausdrückliche normative Vorgabe für den Prognosezeitraum nicht besteht. Im Übrigen wurde die Verkehrsuntersuchung zwischenzeitlich auf den Prognosehorizont 2030 aktualisiert.

Der Einwand, durch die Planung der Ortsumgehung Wunstorf werde die Kolenfelder Straße (L 392) nicht entlastet, ist zutreffend. Mögliche Entlastungen der Kolenfelder Straße können nur durch Maßnahmen erreicht werden, die bereits in Höhe der Mittellandkanal-Brücke eine Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Adolf-Oesterheld-Straße mit Anbindung an die B 441 bewirken. Entsprechende Maßnahmen sind jedoch nicht Bestandteil der Planfeststellung für den Neubau der Ortsumgehung Wunstorf und liegen außerhalb der Zuständigkeit der Vorhabenträgerin. Durch den Bau der Ortsumgehung wird es allerdings für den derzeit häufig überlasteten Knotenpunkt Hochstraße / Alte Bahnhofstraße / Kolenfelder Straße eine spürbare Entlastung geben, da die Gesamtbelastung des Knotenpunktes, besonders im Ast Hochstraße, deutlich abnimmt.

Im Bereich Klein Heidorn ergibt sich entgegen den Befürchtungen einiger Einwender nördlich der Einmündung Frachtweg durch den Bau der Ortsumgehung keine relevante Änderung im Verkehrsaufkommen. Gemäß der Prognose 2025 ist hier für den Planfall von einer geringen Abnahme des Verkehrs um rd. 100 Kfz/24h auszugehen. Im Abschnitt zwischen der Nordumgehung und der Einmündung Frachtweg wird die Verkehrsbelastung um rd. 2.950 Kfz/24h zunehmen. Bei diesem Verkehr handelt es sich weitgehend um den Kfz-Verkehr, der bislang

von der K 331 aus Richtung Großenheidorn kommend in den Frachtweg abbiegt bzw. von diesem in Richtung Großenheidorn in die K 331 einbiegt. Dieser Verkehr wird künftig statt über den Frachtweg über die Ortsumgehung abgewickelt. Durch den Neubau der Ortsumgehung Wunstorf wird es im weitaus längsten Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt Klein Heidorn zu keiner Verkehrszunahme kommen.

Einwände wurden ferner hinsichtlich der vermeintlich unzureichenden Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen gewerblicher Entwicklungen in der Stadt Wunstorf, hier insbesondere eine mögliche Logistikflächenentwicklung entlang der K 344 (Adolf-Oesterheld-Straße), erhoben. Diese Einwände sind zurückzuweisen. Die Flächennutzungs- und Bauleitplanung der Stadt Wunstorf ist eine kommunale Aufgabe und daher nicht Bestandteil der Planfeststellung für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441. Detaillierte Angaben über mögliche oder geplante Ansiedlungen von Gewerbebetrieben, Speditionen und Logistikunternehmen können daher im Rahmen der Planfeststellung für die Ortsumgehung Wunstorf nicht gemacht werden. Bei der Erstellung der Verkehrsprognose in der Verkehrsuntersuchung 2009 wurden jedoch neben der allgemeinen Verkehrszunahme auch zu erwartende strukturelle Entwicklungen in Wunstorf berücksichtigt, darunter auch die Ausweisung neuer bzw. Erweiterung bestehender Gewerbegebiete, insbesondere im östlichen (Gewerbegebiet „Funkturm“) und südöstlichen (Gewerbegebiet „Süd“) Bereich der Stadt Wunstorf. Der sich hieraus ergebende zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung abgeschätzt und in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt. Ergänzend wurde im Nachgang des Erörterungstermins durch die Vorhabenträgerin die Untersuchung „Verkehrliche Auswirkungen der Logistikansiedlung im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ der PGT Umwelt und Verkehr (Stand: 10.06.2014) vorgelegt, da in der Verkehrsuntersuchung 2009 nur eine Teilentwicklung des Gewerbegebiets Wunstorf-Süd berücksichtigt wurde, zwischenzeitlich von der Region Hannover jedoch der Logistikschwerpunkt Barsinghausen-Wunstorf untersucht wird. Für diesen Standort wurde im März 2012 eine Machbarkeitsstudie „Logistikschwerpunkt Barsinghausen-Wunstorf (Hannover West)“ erstellt (Grontmij GmbH), die auch eine Verkehrsuntersuchung beinhaltet. Anhand dieser Verkehrsuntersuchung wurden in der Unterlage „Verkehrliche Auswirkungen der Logistikansiedlung im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ die verkehrlichen Auswirkungen des möglichen Logistikstandorts bewertet. Im Ergebnis ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung für den Logistikschwerpunkt Barsinghausen-Wunstorf, dass sich das hierdurch erzeugte Verkehrsaufkommen überwiegend zur A 2 südlich der Entwicklungsfläche und nach Osten in Richtung Region und Stadt Hannover orientiert. Dies führt zu einer Zunahme der Verkehrsmengen auf der Ortsumgehung Wunstorf um maximal 1.300 Kfz/24 h, was einer Veränderung der Querschnittsbelastung von weniger als 10% entspricht. Die Untersuchung „Verkehrliche Auswirkungen der Logistikansiedlung im westlichen Stadtgebiet der Stadt Wunstorf“ legt zudem nachvollziehbar dar, dass Unterschiede zwischen der Verkehrsuntersuchung 2009 und der Verkehrsuntersuchung Logistikstandort hinsichtlich der Verkehrsbelastung auf der B 441 zwischen Adolf-Oesterheld-Straße und Hauptstraße im Prognoseplanfall 2025 (Verkehrsuntersuchung 2009: 24.480 Kfz/24 h; Verkehrsuntersuchung Logistikstandort: 22.900 Kfz/ h) zum einen aus der fehlenden Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme in der Verkehrsuntersuchung Logistikstandort und zum anderen aus einer voneinander abweichenden Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung in Wunstorf herrührt. Dementsprechend haben die Prognoseannahmen des Verkehrsgutachtens für die Ortsumgehung Wunstorf auch unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen des möglichen Logistikstandorts weiterhin Bestand. Eine Änderung der Planung der Ortsumgehung Wunstorf, etwa hinsichtlich Lärmschutz oder Dimensionierung, ist nicht erforderlich.

Eine erneute Verkehrsuntersuchung und Änderungen der Planung (z.B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen) wurden auch nicht durch die Errichtung eines Lebensmittel-Discounters an der K 344 Ortsausgang Luthe in Richtung Blumenau erforderlich. Nach der Verkehrsuntersuchung 2009 beträgt die Verkehrsstärke im Zuge der Manhorner bzw. Nienburger Straße mit Stand 2008 rd. 8.050 bis 8.700 Kfz/24h. Da durch die Ansiedlung des Discounters am Ortsausgang Luthe auch bei einem Verzicht auf eine Ortsumgehung ein zusätzliches Verkehrsauf-

kommen auf der Manhorner bzw. Nienburger Straße zu berücksichtigen wäre, bleibt die Entlastungswirkung in absoluten Zahlen in etwa gleich. Gemäß Verkehrsuntersuchung verringert sich durch den Bau der Nordumgehung die Verkehrsbelastung um knapp 5.800 Kfz/24h. Das entspricht einer Entlastung von über 70 % gegenüber dem Verkehrsaufkommen 2008. Für den Prognosenullfall ist in der Verkehrsuntersuchung am Ortseingang Blumenau eine Verkehrsbelastung von rd. 7.950 Kfz/24h prognostiziert. Selbst für den ungünstigsten Fall, dass infolge der Discounter-Ansiedlung rd. 2.000 zusätzliche Fahrten pro Tag nur von bzw. nach Luthe oder von bzw. nach Blumenau erfolgen, ergibt sich somit eine Entlastung von dann 9.950 Kfz/24h auf 4.150 Kfz/24h, also um rd. 58 %. Die Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau werden also auch unter dieser Annahme deutlich entlastet.

2.2.3.4 Vorgaben der Raumordnung und des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf

Die Vorgaben der Raumordnung sind bei der Planfeststellung zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Die Bindungswirkung der Raumordnung richtet sich dabei vorbehaltlich fachrechtlicher Sonderregelungen nach § 4 ROG. Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen – wie hier – die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Eine Realisierungsverpflichtung im Sinne des in der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 4 BauGB geltenden Anpassungsgebots vermag die Raumordnung in Bezug auf die Planfeststellung einer Straße hingegen nicht zu entfalten[41]. Außerdem wird hier die Bindungswirkung nach § 4 ROG durch § 16 Abs. 1 Satz 1 FStrG begrenzt. Danach bestimmt das BMVI im Benehmen mit den Landesplanungsbehörden der beteiligten Länder die Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen. Dies vorweggeschickt, stellt sich die Situation hier wie folgt dar:

Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 08.05.2008[42], in der Fassung der Änderungsverordnung vom 03.10.2012, weist für die bestehende Trasse der Bundesstraße B 441 ein Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße aus (Ziff. 4.1.3 Ziffer 02 i.V.m. Anlage 2). Gemäß Landesraumordnungsprogramm sind die Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Weitere Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, insbesondere Ortsumgehungen und Straßenverlegungen, deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist, sind zur frühzeitigen Trassensicherung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen (Ziff. 4.1.3.-02). Der Entwurf der Änderungsverordnung zum Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom April 2016 sieht keine die Ortsumgehung Wunstorf betreffende Änderung dieses Ziels vor.

Das Regionale Raumordnungsprogramm für die Region Hannover vom 05.07.2005 (RROP 2005), in der Fassung der 10. Änderung vom 01.09.2011, weist die B 441 im Bereich der Stadt Wunstorf mit der Trassenführung der hier planfestgestellten Ortsumgehung Wunstorf als Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung, die raumordnerisch abgestimmt ist, aus (Beschreibende Darstellung, Ziel D.3.6.3-03 i.V.m. Kartenblatt Nordwest). Als Grundsatz der Raumordnung legt das RROP 2005 fest, dass Erweiterungen des Straßennetzes nur dann in Erwägung gezogen werden sollten, wenn die Verkehrssicherheit gefährdet ist, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in bestehenden Siedlungsgebieten durch eine Ortsumgehung nachhaltig erhöht werden kann, durch den Abbau eines Verkehrsengpasses im Einzelfall eine Verbesserung aller am Verkehrsgeschehen Beteiligter erreicht werden kann oder der straßengebundene ÖPVN durch solche Maßnahmen sichergestellt wird und verbessert werden kann (Beschreibende Darstellung, Grundsatz D.3.6.3-01). Unabhängig davon, dass Grundsätze der

[41] Appel, UPR 2011, 161 (165) m.w.N.

[42] Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in der Fassung v. 08.05.2008, NdsGVBl. 2008 S. 132, zuletzt geändert durch Änderungsverordnung vom 24.09.2012.

Raumordnung gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG nicht verbindlich, sondern im Rahmen nachfolgender Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen sind, entspricht das Vorhaben -wie im voranstehenden Abschnitt 2.2.3.3.1 ausgeführt- diesem Grundsatz. Der Bau der Ortsumgehung Wunstorf entlastet das bestehende Straßennetz insbesondere vom Durchgangsverkehr. Das Bauvorhaben trägt dazu bei, bestehende Raumnutzungskonflikte – ausgelöst durch den Durchgangsverkehr – abzubauen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt Wunstorf zu verbessern. Bestehende Verkehrsengpässe werden beseitigt. Durch Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes können Verspätungen des öffentlichen Linienbusverkehrs abgebaut und der ÖPNV attraktiver gemacht werden. In dem am 27.09.2016 durch die Regionsversammlung der Region Hannover beschlossenen RROP wird die Ortsumgehung Wunstorf als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (Beschreibende Darstellung zu Ziff. 4.1.5-01 i.V.m. Kartenblatt Nordwest) festgelegt. Folglich steht das Vorhaben – unabhängig von den speziellen Vorgaben des § 16 Abs. 1 Satz 1 FStrG – im Einklang mit den Vorgaben der Raumordnung.

Das Vorhaben stimmt ferner mit dem Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB überein. Nach § 7 Satz 1 BauGB haben öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines Flächennutzungsplans nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Die Bindung der Fachplanung an den Flächennutzungsplan im Fall des unterlassenen Widerspruchs gilt – wie § 38 Satz 2 BauGB ausdrücklich klarstellt – auch für die nach § 38 Satz 1 Halbs. 1 BauGB gegenüber der Ortsplanung im Übrigen privilegierten Vorhaben[43].

Mit der 4. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf vom 05.12.1984, genehmigt von der Bezirksregierung Hannover am 29.01.1986, wurde die Trasse der Nordumgehung in die Darstellungen des Flächennutzungsplans aufgenommen. Eine dem heutigen § 7 Satz 1 BauGB entsprechende Anpassungspflicht ergab sich aus dem im Zeitpunkt der Aufstellung des Flächennutzungsplans geltenden § 7 BBauG. Ausweislich der Unterlagen des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens wurde die Vorhabenträgerin als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Sie hat der Linienführung nicht widersprochen und ist damit an das Anpassungsgebot gebunden

2.2.3.5 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 2 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen[44]. Hierbei müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen einer Trassenführung als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen[45]. Zu den solchermaßen abwägungsrelevanten Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch jene, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden[46]. Die Pflicht zur Ermittlung, Bewertung und Gewichtung einzelner Belange im Rahmen der Variantenprüfung ist für die Planfeststellungsbehörde in keiner Weise zurückgenommen. Die vom Vorhabenträger vorgeschlagene Trassenführung unterliegt in vollem Umfang ihrer Überprüfung[47]. Abwägungsfehlerhaft würde die Planfeststellungsbehörde jedoch

[43] BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13/09, juris Rn. 36; OVG Lüneburg, Urt. v. 26.10.2011 – 7 KS 8.10, juris Rn. 36.
[44] BVerwG, Urt. v. 31.01.2002, 4 A 15/01, juris, Rn. 73.
[45] BVerwG, Urt. v. 24.11.2010, 9 A 13/09, juris Rn. 56; BVerwG, Beschl. v. 24.04.2009, 9 B 10/09, juris Rn. 5; BVerwG, Urt. v. 09.06.2004, 9 A 11/03, juris Rn. 75.
[46] VGH München, Urt. v. 24.01.2011 – 22 A 09/40043 u.a., juris, Rn. 52.
[47] OVG Lüneburg, Beschl. v. 29.06.2011 – 7 MS 70/11, juris Rn. 60.

erst dann handeln, wenn sich ihr eine andere Trassenvariante als die vorzugswürdige hätte aufdrängen müssen[48].

Der Planungsträger ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Ernsthaft in Betracht kommende Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind[49]. Ausreichend ist, wenn Alternativplanungen so erstellt werden, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann. Können durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobanalyse oder aufgrund einer Teiluntersuchung nachvollziehbar gemacht werden, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon deshalb aus, weil deren Kosten als Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zur Immissionsauswirkung einer Alternativtrasse dann für eine weitere sachbezogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich sind[50]. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer Grobanalyse hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erscheint, kann daher schon in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden[51]. Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium „nach Lage der Dinge“ nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt; es muss eine sachgerechte Entscheidung möglich sein[52]. Diese Grundsätze werden beachtet.

2.2.3.5.1 Grobanalyse

Die Vorhabenträgerin hat verschiedene Varianten untersucht. Neben der planfestgestellten Nordumfahrung wurden die Variante Verlängerte Hochstraße einschließlich mehrerer Untervarianten sowie – nach entsprechenden Einwendungen im Anhörungsverfahren – drei Varianten zur südlichen Umgehung von Wunstorf (Varianten S1, S2, S3) in die Variantenbetrachtung eingestellt. Die Nullvariante wurde ebenfalls betrachtet.

Bereits auf Grundlage einer Grobanalyse konnten die Nullvariante sowie die Südvarianten aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschieden werden. Ebenfalls nicht weiter zu untersuchen waren die Untervarianten der Verlängerten Hochstraße in Trog-, Tunnel- und geländegleicher Lage.

2.2.3.5.1.1 Nullvariante

Die Nullvariante, d.h. ein vollständiger Verzicht auf das Straßenbauvorhaben, kann ausgeschlossen werden. Dies folgt allerdings nicht bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den gesetzlichen Bedarfsplan als Projekt des vordringlichen Bedarfs. Die Planfeststellungsbehörde ist trotz der verbindlichen Feststellung des Verkehrsbedarfs durch § 1 Abs. 2 FStrAbG verpflichtet zu prüfen, ob dem Vorhaben womöglich wegen der erst auf späteren Planungsstufen gewonnenen Erkenntnissen unüberwindliche Belange entgegenstehen, die dazu nötigen, letztlich doch von der Planung Abstand zu nehmen[53]. Hierzu besteht vorliegend kein Anlass.

---

[48] BVerwG, Urt. v. 20.05.1999 - 4 A 12/98, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 154; st. Rspr., vgl. BVerwG, Urt. v. 25.01.1996 - 4 C 5/95, BVerwGE 100, 238, 249 f.

[49] BVerwG, Urt. v. 26.03.1998, 4 A 7/97, juris LS 3.

[50] BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435.

[51] Vgl. etwa BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9/97, BVerwGE 107, 1/10 ff.; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, 4 C 5/95, BVerwGE 100, 238/249 f.; BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992, 4 B 1 – 11/92, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 91 ff.

[52] BVerwG, Beschl. v. 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572 (574).

[53] BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4/13, juris Rn. 118; BVerwG, Urt. v. 03.05.2013 – 9 A 16/12, juris Rn. 84.

In Einwendungen wurde ein Verzicht auf das Vorhaben mit der Begründung gefordert, durch verkehrsbeeinflussende technische Maßnahmen auf dem bestehenden Straßennetz im Stadtgebiet von Wunstorf könne der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Einwand geprüft. Nach überzeugender Darlegung der Vorhabenträgerin können mit derartigen technischen Maßnahmen die maßgeblichen Planungsziele nicht erreicht werden. Bereits heute sind besonders in der Stadtmitte in dichter Abfolge miteinander koordinierte Lichtsignalanlagen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Für den ÖPNV, hier: Linienbusverkehr, sind bereits Priorisierungen durch Vorrangschaltungen auf Anforderung eingerichtet.

Auch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sind zur Verbesserung des Verkehrsflusses nicht zielführend. Denn die gravierenden Verkehrsprobleme im Zuge der Ortsdurchfahrt sind weniger eine Folge zu hoher Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs als vielmehr eine Folge der Überlastung des vorhandenen Straßennetzes in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der hohen Verkehrsbelastung. Eine Verbesserung des Verkehrsablaufes durch verkehrsbeeinflussende technische Maßnahmen ist nur bis zu einem gewissen Auslastungsgrad einer Straße möglich. In den Hauptverkehrszeiten wird die Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt und der Knotenpunkte aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastungen von derzeit über 27.000 Kfz/24h in der Alten Bahnhofstraße jedoch überschritten. Der sehr enge, unmittelbar durch das Stadtzentrum führende Straßenzug Barnestraße – Am Alten Markt – Lange Straße, der zudem durch vielfältige Nutzungen (Verkehr, Aufenthalt, Wohnen, Einkaufen) geprägt ist, weist ebenfalls eine derzeitige Verkehrsbelastung von knapp 11.000 Kfz/24h auf. Längere Umlaufzeiten an den Signalanlagen können zwar zu einer – allerdings nur geringen – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Zuge der B 441 führen. Demgegenüber führen sie zu Nachteilen für andere Verkehrsteilnehmer, vor allem der einbiegenden und kreuzenden Fahrzeuge sowie besonders der Fußgänger und Radfahrer, welche die Ortsdurchfahrt queren wollen. Dies führt zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit (zunehmende Missachtung der Signalanlagen durch Radfahrer und Fußgänger) und des Verkehrsablaufs für den innerörtlichen Verkehr. Die zur Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV notwendige Priorisierung an den innerstädtischen Lichtsignalanlagen ist dann ebenfalls nicht mehr möglich.

Dem Vorhaben und dem erheblichen Gewicht der maßgeblichen Planungsziele – Entlastung der Ortsdurchfahrt Wunstorf, Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität sowie Verbesserung des Verkehrsablaufs des überörtlichen Verkehrs auf der B 441 –, die nur durch den Bau einer Ortsumgehung erreicht werden können, stehen keine entsprechend gewichtigen Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange gegenüber, die zu einer Aufgabe der Planung nötigten. Dies gilt insbesondere für die Umweltbelange, da erhebliche Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten sicher ausgeschlossen sind und gegen artenschutzrechtliche Verbote nicht verstoßen wird. Auch der Eingriff in privates Eigentum stellt keinen unüberwindlichen Belang dar. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe drohen nicht, die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums wird – außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens – entschädigt. Darüber hinaus soll im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden.

2.2.3.5.1.2 Untervarianten der Variante Verlängerte Hochstraße

In die vertiefte Variantenbetrachtung (s. Abschnitt 2.2.3.5.3 dieses Beschlusses) wurde die Variante Verlängerte Hochstraße, die zunächst in Dammlage verläuft und nach Querung der Barnestraße auf Geländeniveau abgesenkt wird, eingestellt.

Bereits nach einer Grobanalyse konnten drei weitere Untervarianten der Variante Verlängerte Hochstraße im Bereich der Parallelführung der Trasse mit dem Bahndamm der Bahnstrecke Hannover-Minden von der Kreuzung Alte Bahnhofstraße/Kolenfelder Straße bis auf Höhe des Düendorfer Wegs ausgeschieden werden. Neben einer geländegleichen Führung der Trasse wurden eine Trog- und eine Tunnelvariante untersucht.

Grund für die Entwicklung verschiedener Untervarianten ist die Trassenführung parallel zu dem 2-gleisigen Schienenweg Hannover – Minden im innerörtlichen Bereich. Diese Bahnstrecke ist eine der wichtigsten Eisenbahnstrecken Niedersachsens und Deutschlands. Sie verbindet Hannover über Wunstorf, Stadthagen und Bückeburg mit Minden, Osnabrück, Amsterdam und dem Ruhrgebiet. Während die übrigen Streckenabschnitte für Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h ertüchtigt und 4-gleisig ausgebaut wurden, ist der Abschnitt zwischen Minden und Wunstorf nicht auf Fahrgeschwindigkeiten von 200 km/h ausgelegt und wird nur 2-gleisig betrieben. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zu § 1 zum Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) (vgl. Drittes Gesetz zur Änderung des BSWAG vom 23.12.2016) ist die ABS/NBS Hannover – Bielefeld als Neues Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter der lfd. Nr. 13 enthalten. Vorgesehen ist u.a. der Bau von zwei zusätzlichen Gleisen im Korridor Seelze – Porta Westfalica / Bad Oeynhausen, Vmax 230 km/h. Bei der Planung der Variante Verlängerte Hochstraße war der 4-gleisige Ausbau der Bahnstrecke zu berücksichtigen, da aufgrund der Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung (§ 1 Abs. 2 BSWAG) von einer bereits verfestigten und konkretisierten Fachplanung auszugehen ist[54]. Dementsprechend muss zwischen den beiden vorhandenen Gleisen und der Straßentrasse ausreichend Fläche freigehalten werden, die die weiteren zwei Gleise der Ausbaustrecke unter Beachtung der erforderlichen Mindestabstände von Straße und Schiene aufnehmen kann. Aufgrund des erforderlichen größeren Abstands zu der vorhandenen Bahnstrecke muss für den Bau der Straßentrasse in vorhandene Bebauung eingegriffen werden. Um die Eingriff möglichst zu reduzieren, wurden die Untervarianten entwickelt.

Eine geländegleiche Führung der Neubautrasse ist eindeutig nicht vorzugswürdig. Aufgrund des größeren Flächenbedarfs muss erheblich stärker in privates (Wohn)Eigentum eingegriffen werden. Zudem schränkt eine ebenerdige Kreuzung mit der Barnestraße die verkehrliche Leistungsfähigkeit deutlich ein. Aus verkehrlicher Sicht stellt sich diese Untervariante als schlechteste Lösung dar. Weitere Probleme ergeben sich hinsichtlich des erforderlich werdenden Lärmschutzes. Für aktive Lärmschutzmaßnahmen – sofern sie aufgrund der örtlichen Verhältnisse überhaupt möglich sind – wird weitergehend in privates Wohneigentum eingegriffen.

Auch eine Führung der Bundesstraßentrasse in einem Trog ist deutlich ungünstiger als die in den vertieften Variantenvergleich eingestellte Trassenführung der Verlängerten Hochstraße in Dammlage. Bei dieser Untervariante wird die Trasse am Fuß des künftigen Bahndammes geführt. Eine Stützwand zu dem Bahndamm der Ausbaustrecke kann den notwenigen Flächenbedarf reduzieren, gleichwohl ist die Beseitigung von Wohngebäuden und anderen Gebäuden erforderlich. Eine Lärmschutzwand zur Wohnbebauung ermöglicht (weitgehend) die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Errichtet werden höhengleiche Kreuzungen mit der Kolenfelder Straße, der Alten Bahnhofstraße und dem Düendorfer Weg (zwei versetzte Einmündungen). Im Bereich der Kreuzung mit der Barnestraße wird die in Troglage geführte Straße nochmals abgesenkt und ein rd. 350 m langes Trogbauwerk ausgebildet, über das die Barnestraße als wichtige innerörtliche Verbindung überführt wird. Die höhenungleiche Querung der Barnestraße ohne Anschluss an die Neubaustrecke führt allerdings dazu, dass der Verkehr aus der Barnestraße über den Düendorfer Weg zur neuen B 441 geführt wird. Erhebliche Beeinträchtigungen der Anlieger der Düendorfer Weges aus der stark steigenden Verkehrsbelastung sind die Folge. Die Baukosten der Trogvariante betragen überschlägig rd. 31,9 Mio. Euro. Die verkehrlichen Nachteile und die im Vergleich zu der Führung der verlängerten Hochstraße in Dammlage deutlich höheren Baukosten machen diese Untervariante deutlich ungünstiger. Die Troglösung ist daher in der weiteren Variantenuntersuchung nicht mehr zu berücksichtigen.

Als weitere Untervariante wurde die Führung der Trasse in Tunnellage untersucht. Ab Bau-km 0+270 verläuft die Trasse ähnlich wie bei der Troglösung in einem Straßentrog mit einer vorgesetzten Lärmschutzwand und Stützwand zum geplanten Bahndamm, um den Flächenbe-

[54] BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002 – 9 VR 14/02, juris Rn. 10 ff.

darf zu reduzieren. Wohngebäude und andere Gebäude müssen aber auch bei dieser Untervariante beseitigt werden. Unmittelbar vor der Barnestraße bei Bau-km 0+430 wird ein rd. 485 m langer Tunnel errichtet, über den die Barnestraße höhenungleich überführt wird. Nach der Kreuzung wird die Neubautrasse über einen Trog auf Geländehöhe geführt. Im Bereich des Tunnels kann auf Lärmschutzwände verzichtet werden. Die Trogstrecken vor bzw. hinter dem Tunnel haben insgesamt eine Länge von rd. 235 m. Die Kolenfelder Straße, die Alte Bahnhofstraße und der Düendorfer Weg (zwei versetzte Einmündungen) werden höhengleich angeschlossen. Wie bei der Trogvariante hat die höhenungleiche Querung der Barnestraße erheblich nachteilige verkehrliche Wirkungen. Die Tunnellösung ist mit überschlägig ermittelten Baukosten von rd. 39,7 Mio. Euro mit Abstand die teuerste Variante. Hinzu kommt eine lang andauernde Beeinträchtigung des Zugverkehrs auf der wichtigen Ost-West-Bahnverbindung, da der Tunnel direkt neben dem Bahndamm errichtet wird. Da sie auch im Übrigen nicht eindeutig vorzugswürdig zu der Variante mit einer Trassenführung in Dammlage ist, ist auch die Tunnellösung bereits nach einer Grobanalyse aus der Variantenbetrachtung auszuscheiden.

Da die drei vorstehend abgewogenen Untervarianten der Verlängerten Hochstraße in verkehrlicher, eigentumsrechtlicher und Kostensicht gegenüber der Untervariante in Dammlage deutlich nachteilig sind, werden sie in der Variantenentscheidung nicht weiter berücksichtigt.

2.2.3.5.1.3 Südvarianten

Bereits im Rahmen der Erstellung der Landesplanerischen Feststellung 1967 und der Linienbestimmung 1969 wurde eine südliche Umgehung von Wunstorf als nicht eindeutig vorzugswürdig ausgeschieden. Gründe hierfür waren Konflikte mit der Schutzzone II des Wasserschutzgebiets Barne, einem geplanten Landschaftsschutzgebiet an der Westaue sowie städtebauliche Entwicklungsabsichten der Stadt Wunstorf. Im nachfolgenden Planungsverfahren beschränkten sich daher Variantenuntersuchungen auf Varianten einer Nordumfahrung (s. vorstehend Abschnitt 2.1.2).

Nach der Umsetzung der UVP-Richtlinie in das deutsche Recht und Pflicht zur Durchführung einer UVP im Raumordnungsverfahren gem. § 6a ROG in der Fassung vom 25.07.1991 wurde für die Ortsumgehung Wunstorf eine mehrteilige Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt (Planungsgruppe Landespflege, Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 – Teil I – Raumbezogene Empfindlichkeitsanalyse, August 1994; Teil II – Raumbezogene Empfindlichkeitsanalyse (Südraum), Oktober 1995; Teil III – Variantenvergleich, Juni 1998; Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsstudie für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441, Mai 1999). Da aufgrund der Änderung der Rechtslage auch eine südliche Umgehung von Wunstorf erneut und ernsthaft wieder in Betracht kam, wurden in Teil II und III der UVS auch drei Südvarianten untersucht[55]. Im Ergebnis wurden die drei Südvarianten auf der Ebene der Raumordnung jedoch aus ökologischen, finanziellen und verkehrstechnischen Gründen als nicht naheliegend aus dem weiteren Variantenvergleich ausgeschieden.

Da im Anhörungsverfahren dieses Planfeststellungsverfahrens wiederholt Forderungen nach Feststellung einer südlichen Umgehung von Wunstorf erhoben wurden, kommt die Planfeststellungsbehörde ihrer Pflicht zur Abwägung aller ernsthaft in Betracht kommenden Varianten nach und bezieht die drei Südvarianten erneut in den Variantenvergleich ein. Da die in den eingereichten und ausgelegten Planunterlagen (Unterlage 1, S. 19D3 ff.) enthaltenen Angaben für eine ausreichend vertiefte Prüfung und Abwägung der Südvarianten nicht ausgereicht haben, hat die Vorhabenträgerin nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde die ergänzende Unterlage „Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Stand: Mai 2015, vorgelegt. Nach Prüfung dieser Unterlage ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass sie – in Ergänzung mit eigenen Ermittlungen – eine nachvollziehbare und schlüssige Grundlage für den Variantenvergleich bildet.

Die vergleichende Prüfung der von den Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange zeigt bereits ohne detailliertere Untersuchungen und vertiefter Entwurfsplanung, dass

[55] Vgl. BVerwG, Urt. v. 18.06.1997 – 4 C 3/95, juris Rn. 10.

keine der Südvarianten im Vergleich zu den Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße eindeutig vorzugswürdig ist. Im Ergebnis können sie nach Abwägung daher aus der weiteren Trassenentscheidung ausgeschieden werden.

2.2.3.5.1.3.1 Beschreibung der Südvarianten

Südvariante S1

Die Südvariante S1 sieht eine vollständige Umfahrung von Wunstorf zwischen der vorhandenen B 441 westlich Wunstorf bis zur vorhandenen B 441 südöstlich Luthe vor. Einschließlich der Anpassungen an die vorhandene B 441 südöstlich Luthe hat Variante S1 eine Baustreckenlänge von rd. 8,3 km (s. Unterlage 1, Bild 5, S. 20D3). Erforderlich sind mehrere Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz, darüber hinaus Kreuzungsbauwerke über die Westaue, die Alte Südaue und die Bahnstrecke Hannover-Minden östlich und westlich von Wunstorf. Die Trasse verläuft überwiegend auf Acker- und Grünland. Eine grobe Abschätzung der Baukosten, ermittelt anhand der proportionalen Kosten der durchgehenden Strecke (Euro/lfm Straße) sowie der Kosten der einzelnen Bauwerke und Knotenpunkte aus den vergleichbaren Bauteilen der Variante Nordumgehung, führt zu Baukosten von rd. 49,4 Mio. Euro.

Südvariante S2

Variante S2 verläuft bis kurz vor der Querung der K 344 Adolf-Oesterheld-Straße auf gleicher Strecke wie Variante S1, führt dann in Richtung Norden und endet an der K 344, über die der Verkehr südlich von Luthe auf die Bestandsstrecke der B 441 geführt wird (s. Unterlage 1, Bild 5, S. 20D3). Die bestehende K 344 wird von der Anschlussstelle Luthe bis zum Anbindepunkt der Variante S2 zur B 441 gewidmet. Die Neubaustrecke hat eine Baulänge von rd. 5,7 km. Hinzu kommt der erforderliche Ausbau der K 344 einschließlich der verkehrsgerechten Umgestaltung der Anschlussstelle B 441/ K 344 auf einer Länge von rd. 1,5 km, so dass die Gesamtlänge der Variante S2 7,2 km beträgt. Erforderlich sind ebenfalls mehrere Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz, sowie die Errichtung von Kreuzungsbauwerken über die Westaue, die Alte Südaue und die Bahnstrecke Hannover-Minden westlich von Wunstorf. Die Trasse verläuft überwiegend auf Acker- und Grünland. Die auf gleiche Weise wie bei der Variante S1 überschlägig ermittelten Baukosten betragen rd. 32,3 Mio. Euro.

Südvariante S3

Variante S3 entspricht bis zur Kreuzung der L 392 Kolenfelder Straße der Trassenführung von Variante S1 und S2, mündet dann jedoch in die L 392 ein, über die der Verkehr nach Süden auf die A 2, Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld, geführt wird (s. Unterlage 1, Bild 5, S. 20D3). Die L 392 soll zwischen dem Ende der Neubaustrecke und der Autobahnanschlussstelle zur Bundesstraße umgewidmet werden. Zum Erhalt der verkehrlichen Leistungsfähigkeit muss die L 392 mit einem dreistreifigen Querschnitt (2+1-Betriebsform) ausgebaut werden. Auch ein völliger Umbau der Autobahnanschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld dürfte erforderlich werden. Die Baustreckenlänge der Neubaustrecke beträgt rd. 5,3 km, hinzu kommt der Ausbau der L 392 auf einer Länge von rd. 3 km. Das vorhandene Straßennetz muss westlich der L 293 ebenso gekreuzt werden wie bei den Varianten S1 und S2. Zudem sind auch bei Variante S3 Kreuzungsbauwerke über die Westaue, die Alte Südaue und die Bahnstrecke Hannover-Minden westlich von Wunstorf erforderlich. Hinzu kommt eine notwendige Verbreiterung der die L 392 über den Mittellandkanal führenden Brücke. In Anspruch genommen wird überwiegend Acker- und Grünland. Die Baukosten betragen nach überschlägiger Abschätzung rd. 39,3 Mio. Euro.

2.2.3.5.1.3.2 Bewertung der Südvarianten

Keine der drei Südvarianten ist im Vergleich zu den Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße eindeutig vorzugswürdig. Sie weisen trotz teilweise kürzerer Länge deutliche Nachteile gegenüber einer Nordumgehung und einer Verlängerung der Hochstraße auf. Auch hinsichtlich der Baukosten, die sich aus den Kosten für die Neubaustrecke einerseits und den

Kosten für die notwendigen Anpassungen am vorhandenen Straßennetz andererseits zusammensetzen, weisen die Südvarianten keine Vorteile auf.

Entgegen dem Vorbringen in zahlreichen Einwendungen können die Südvarianten aus den nachfolgenden Gründen aus der weiteren Alternativenprüfung ausgeschieden werden:

Verkehrliche Wirkungen, Erreichung der Planungsziele

Die ergänzende Variantenuntersuchung („Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“ Mai 2015) legt nachvollziehbar dar, dass die drei Südvarianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen und der Erreichung der Planungsziele nachteiliger als die Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße sind.

Untersucht und verglichen wurden hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen u.a. die Fahrstrecke, Reisezeit und Reisegeschwindigkeit der fünf Varianten. Die Varianten weisen östlich von Wunstorf unterschiedliche Standorte des Baustreckenbeginns auf. Zur Herstellung der Vergleichbarkeit wurde daher für alle Varianten ein einheitlicher Baustreckenbeginn an der Anschlussstelle Wunstorf-Luthe der A 2 sowie ein Baustreckende an der Einbindung der Neubaustrecke nördlich Bokeloh gewählt. Diese Streckenführung und darauf basierende Annahmen dienen allein Vergleichszwecken. Dementsprechend ist das Ergebnis nicht gleichzusetzen mit der Berechnung von Reisezeiten und -geschwindigkeiten innerhalb einer Verkehrsuntersuchung auf der Grundlage eines Verkehrsmodells. Die Planfeststellungsbehörde befindet die hier gewählte Methodik als geeignet und ausreichend für die fachplanerische Alternativenprüfung.

Auf Basis dieser Vergleichsannahmen zur Fahrstreckenlänge weist die Variante S3 infolge des Umweges über die auszubauende L 392 und der A 2 mit 12,5 km die längste Fahrstrecke auf. Die Fahrstrecke der Varianten S1 (10,4 km) und S2 (10,6 km) sind etwas kürzer als diejenige der Nordumgehung (10,7 km), aber deutlich länger als die Fahrstrecke der Verlängerten Hochstraße (9,5 km), welche deutlich die geringste Fahrstrecke hat und damit diesbezüglich vorzugswürdig ist.

Die Reisegeschwindigkeit definiert die Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers, die auf der jeweiligen Fahrstrecke innerhalb des regulären Reisebetriebs mit den vorhandenen bzw. anzunehmenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf freier Wegstrecke und in freiem Verkehr rechnerisch erreicht werden kann. Aus der Reisegeschwindigkeit lässt sich die Reisezeit ermitteln. Zu berücksichtigen ist hierbei ferner die Anzahl der signalisierten Knotenpunkte, die zu Zeitverlust führen. Zugrunde gelegt wurden der Berechnung eine durchschnittliche Umlaufzeit von 90 Sekunden und durchschnittliche Wartezeiten von 30 Sekunden. Bei den Südvarianten sind sieben (S1, S2) bzw. acht (S3) lichtsignalisierte Knotenpunkte zu beachten. Die Variante Verlängerte Hochstraße verfügt ebenfalls über acht lichtsignalisierte Knotenpunkte. Bei der Variante Nordumgehung sind es hingegen nur vier. Sie ist damit gegenüber den anderen Varianten deutlich vorzugswürdig.

Die Reisezeit ist auf den Südvarianten jeweils deutlich länger als auf der Variante Nordumgehung (10,79 min). Im Vergleich zur Variante Verlängerte Hochstraße (12,27 min) besteht bei den Varianten S1 (12,41 min) und S2 (12,54 min) nur ein marginaler, bei der Variante S3 (13,21 min) ein etwas größerer Unterschied. Die Reisegeschwindigkeit ist bei den Varianten S1 (50,3 km/h) und S 2 (50,7 km/h) erheblich geringer, bei Variante S3 (56,8 km/h) trotz der Führung über die A 2 mit höherer zulässiger Geschwindigkeit deutlich geringer als bei der Variante Nordumgehung (59,5 km/h). Die insgesamt geringste Reisegeschwindigkeit weist mit 46,5 km/h die Variante Verlängerte Hochstraße auf („Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 3 ff.).

Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit, gemessen an den Faktoren Anbaufreiheit und Anzahl signalisierter und nicht signalisierter Knotenpunkte, sind die drei Südvarianten (Variante S2 einschließlich Bestandsstrecke K 344 und Variante S3 einschließlich Bestandsstrecke L 392) im Vergleich zur Variante Nordumgehung nachteiliger, im Vergleich zur Variante

Verlängerte Hochstraße hingegen gleich gut oder besser („Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 12 f.).

Wesentliches Planungsziel der Ortsumgehung Wunstorf ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf vom Durchgangsverkehr, einhergehend mit der Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrsqualität sowie der Verbesserung des Verkehrsablaufs des überörtlichen Verkehrs auf der B 441. Diese Ziele werden von den drei Südvarianten schlechter erreicht als durch die Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße, da die Entlastungswirkung im Stadtzentrum von Wunstorf insgesamt deutlich schlechter ist (vgl. Variantenvergleich in der Verkehrsuntersuchung der PGT Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine vom 09.02.2009, S. 34 ff.). Ursache hierfür ist insbesondere, dass ein Schwerpunkt des Durchgangsverkehrs neben der Hauptverkehrsrichtung der B 441 (West-Ost) in nördliche und nordwestliche Richtungen verläuft (vgl. Variantenvergleich in der Verkehrsuntersuchung der PGT Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine vom 09.02.2009, S. 25 f.). Diese Verkehre würden weiterhin das Stadtzentrum von Wunstorf bzw. die Ortsdurchfahrten von Luthe und Blumenau belasten und nicht eine südliche Ortsumgehung nutzen.

Aus der Trassenführung im Südwesten von Wunstorf folgt bei einer Südumgehung im Vergleich zum Prognosenullfall (Planungsfall P0 gemäß Verkehrsuntersuchung) eine stärkere Entlastung des südlichen Stadtgebiets, insbesondere der L 392 Kolenfelder Straße im Bereich von der Hochstraße bis zum Abzweig der Südumgehung. Bei der Variante S3 verstärkt sich durch die Trassenführung über die A 2 die Verkehrsbelastung auf dem südlichen Abschnitt der L 392 bis zur Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld jedoch erheblich. Die Verkehrsbelastung steigt dort nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von rd. 12.000 Kfz/24h im Prognosenullfall auf rd. 17.000 Kfz/24h bei Realisierung der Variante S3 im Prognosehorizont 2025. Die prognostizierte Verkehrsmenge übersteigt die Leistungsfähigkeit der bestehenden L 392, so dass ein Ausbau auf einen dreistreifigen Querschnitt zur Einrichtung einer 2+1-Betriebsform erforderlich wird (RQ 11,5+ oder 15,5). Ein Neubau bzw. eine Verbreiterung der Brücke über den Mittellandkanal ist notwendig, da gerade dieser Streckenabschnitt der L 392 zwischen Anbindung K 344 und Anbindung K 327 der am stärksten belastete Abschnitt ist. Notwendig wird auch ein vollständiger Umbau der Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld (s. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 5 ff.). Die Verkehrsbelastung der L 392 bis zur Anschlussstelle der A 2 Wunstorf-Kolenfeld würde weiter steigen, wenn sich Planungen der Region Hannover und der Stadt Wunstorf für einen trimodalen Logistikstandort im Bereich Barsinghausen/Wunstorf verfestigten. Nach den Untersuchungen in einer Machbarkeitsstudie zu dem Logistikstandort würde sich im Prognosehorizont 2025 die Verkehrsmenge bei vollständiger Entwicklung der Flächen des Logistikstandorts um 5.000 bis 6.000 Kfz/24 auf der L 392 und der K 344 erhöhen (Machbarkeitsstudie „Logistikschwerpunkt Barsinghausen-Wunstorf (Hannover West)“, Grontmij GmbH, März 2012, S. 17), so dass bei Realisierung der Variante S3 der Verkehr auf dem südlichen Abschnitt der L 392 bis zur Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld auf rd. 22.000 Kfz/24h steigen würde. Die ohnehin erforderlichen Aus- und Umbaumaßnahmen an der L 392 und der Anschlussstelle müssten deutlich intensiviert werden. Möglicherweise würde ein zweibahniger, vier-streifiger Querschnitt RQ 21 erforderlich (s. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 7 ff.). Unabhängig von der derzeit fehlenden planerischen Verfestigung des Logistikstandorts macht die Variante S3 auf jeden Fall umfassende Ertüchtigungsmaßnahmen an der L 392 und der Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld erforderlich.

Zu einem deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastung (Steigerung von rd. 70% zum Ist-Zustand) kommt es bei Variante S2 im Bereich der K 344 Adolf-Oesterheld-Straße. Infolge der intensiven gewerblichen Nutzung im Umfeld der Adolf-Oesterheld-Straße, einhergehend mit hohem Schwerverkehrsanteil, zahlreichen Zufahrten zu Gewerbegrundstücken beschränktem Straßenraum, wird der Verkehrsablauf erheblich beeinträchtigt. Der Straßenzug kann die prognostizierten Verkehrsmengen im derzeitigen Zustand nicht aufnehmen, so dass umfängliche Ausbaumaßnahmen an der Adolf-Oesterheld-Straße und der Anschlussstelle Luthe an der B 441

erforderlich werden (z.B. Herstellung von Linksabbiegestreifen an Knotenpunkten und Zufahrten zu angrenzenden Gewerbebetrieben, Speditionen, Zentrallager usw., Einrichtung von Lichtsignalanlagen). Verbesserungen durch den Ausbau der Straße z.B. mit Abbiegestreifen sind aber nur begrenzt möglich. Es wären zudem – sofern aufgrund der Umfeldnutzung überhaupt realisierbar – umfangreiche Eingriffe in die privaten Flächen der Gewerbebetriebe notwendig. Die Adolf-Oesterheld-Straße kann im Bereich des Gewerbegebiets die Funktion einer Bundesfernstraße nicht erfüllen. Die Variante S2 kann die Planungsziele, die neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Wunstorf auch eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufes und der Verkehrsqualität auf der bedeutenden Bundesfernstraße anstreben, nicht erfüllen. Infolge des notwendigen Um- und Ausbaus der Anschlussstelle Luthe einschließlich der Anlage von Abbiegestreifen und Lichtsignalanlagen, wird zudem der Abbruch und Neubau verbreiterter Brücken über die Bahnstrecke Hannover-Minden und B 441 erforderlich. Durch Nutzungskonflikte zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr wird weiterhin die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Die Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadtzentrum von Wunstorf, unter Berücksichtigung einer Sperrung des Straßenzugs Barnestraße – Lange Straße für den Durchgangsverkehr, ist bei den Südvarianten etwa vergleichbar mit der Entlastungswirkung der Variante Nordumgehung (Reduzierung um rd. 7.000 Kfz/24h), jedoch deutlich geringer als die Entlastung bei Realisierung der Variante Verlängerte Hochstraße (dort Reduzierung um rd. 10.000 Kfz/24h). Die Stadt Wunstorf hat zwischenzeitlich von dem Konzept der Sperrung des vorstehend genannten Straßenzugs abgesehen, sondern die westliche Lange Straße baulich verändert und einen reduzierten Ausbaustandard hergestellt, so dass die Durchfahrbarkeit für den Kfz-Verkehr unattraktiver geworden ist. Durch Umlegungsberechnungen konnte jedoch nachgewiesen werden, dass die verkehrliche Entlastungswirkung der Innenstadt auch ohne Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße, dafür mit reduziertem Ausbaustandard der westlichen Langen Straße, bei allen Varianten gleichbleibend hoch ist (s. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 14 ff. und vorstehend Abschnitt 2.2.3.3.2 dieses Beschlusses). Die Planfeststellungsbehörde hat dies nachvollzogen und für schlüssig befunden.

Die Hochstraße wird im Vergleich zum Prognosenullfall nicht entlastet, anders bei der Variante Nordumgehung. Die Entlastung der Hagenburger Straße im Westen von Wunstorf (heutige B 441) ist zwar deutlich (Reduzierung um rd. 10.000 bzw. 6.000 Kfz/24h), jedoch geringer als die Entlastungswirkung der Varianten Nordumgehung (Reduzierung um rd. 11.000 bzw. über 7.000 Kfz/24h) und Verlängerte Hochstraße (Reduzierung um rd. 14.000 bzw. knapp 10.000 Kfz/24h). Im Bereich der Straße In den Ellern ist die Entlastungswirkung mit knapp 4.000 Kfz/24h stärker als diejenige der Variante Nordumgehung (Zunahme um ca. 1700 Kfz/24h), hingegen deutlich geringer als die Entlastungwirkung der Variante Verlängerte Hochstraße (dort Reduzierung um knapp 7.000 Kfz/24h). Schließlich werden die Ortsdurchfahrten von Luthe und Blumenau ebenso wie bei der Variante Verlängere Hochstraße kaum entlastet (Reduzierung um je rd. 100 Kfz/24h), anders hingegen bei der Variante Nordumgehung (Reduzierung um rd. 3.000/4000 bzw. 4.000/5.000 Kfz/24h).

Zudem können die Variante S2 und – mit Einschränkungen – die Variante S3 die Zielsetzungen, die neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt Wunstorf auch eine deutliche Verbesserung des Verkehrsablaufes und der Verkehrsqualität auf der bedeutenden Bundesfernstraße anstreben, durch die Führung über die K 344 bzw. L 392 nicht erfüllen.

Eindeutig nicht vorzugswürdig sind die Südvarianten schließlich hinsichtlich der Kriterien Bündelung von Verkehrsströmen und Netzschluss. Durch das überlastete Stadtgebiet von Wunstorf verläuft nicht nur die B 441, sondern auch die B 442, die in Nord-Süd-Richtung den Fernverkehr zwischen der A 2 und der B 6 (Neustadt am Rübenberge) in Richtung Nienburg und den südbremischen Raum verbindet. Die B 442 wird aus Norden kommend in Poggenhagen (Neustadt am Rübenberge) durch das Gelände des Fliegerhorsts Wunstorf auf einer Länge von ca. 4 km unterbrochen. Ab der Kreuzung Stiefelholz führt die B 442 weiter nach Wunstorf. Die Unterbrechung der B 442 führt dazu, dass der Verkehr zwischen Wunstorf und Neustadt

am Rübenberge weitestgehend über die K 333 geleitet wird. In Wunstorf wird der Nord-Süd-Verkehr über die K 334 Frachtweg wieder auf die B 442 geleitet, der Verkehr in und aus Richtung Hannover über die K 344 Ortsdurchfahrt Blumenau und Luthe auf die B 441. Die Variante Nordumgehung ermöglicht eine optimierte Netzgestaltung. Dort trifft die K 333 westlich der Querungsstelle mit der Westaue auf die B 441 und wird dann über die Straße Am Hohen Holz mit der bestehenden B 442 verknüpft. Der Nord-Süd-Verkehr muss somit das Stadtgebiet von Wunstorf nicht mehr queren, die Ortsdurchfahrten Blumenau und Luthe werden vom Verkehr der B 442 in und aus Richtung Hannover entlastet. Hingegen ermöglicht eine Südumgehung von Wunstorf keine Änderung der bestehenden Verkehrsführung. Der Verkehr der B 442 würde weiterhin durch das Stadtgebiet von Wunstorf bzw. über die K 344 durch Blumenau und Luthe geleitet. Dementsprechend ist eine Südumgehung (Variante S1, S2, S3) hinsichtlich der Verbesserung der Netzfunktion von Bundesfernstraßen und der Bündelung von Verkehrsströmen deutlich nachteiliger.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Südvarianten S1, S2, S3 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung und der Erreichung der Planungsziele eindeutig nicht vorzugswürdig sind. Die Entlastungswirkung ist geringer als diejenige der Variante Nordumgehung bzw. der Variante Verlängerte Hochstraße, die Reisezeit länger und die Reisegeschwindigkeit, mit Ausnahme der Variante S3, geringer. Auch hinsichtlich Verkehrssicherheit und Netzfunktion sind die Südvarianten nachteiliger als die Variante Nordumgehung. Bei den Varianten S2 und S3 kommt hinzu, dass die erhebliche Um- und Ausbaumaßnahmen auf Bestandsstrecken erfordern. Gegen die Variante S3 spricht ferner die Verkehrsführung über die L 392 in Richtung Süden auf die A 2, die einen Umweg erfordert und daher möglicherweise von den Kraftfahrern nicht im gewünschten Umfang angenommen würde, so dass die Entlastung der Ortsdurchfahrt Wunstorf geringer als prognostiziert ausfallen könnte.

Der im Anhörungsverfahren wiederholt vorgetragene Einwand, eine Südumgehung habe den Vorteil, die bestehenden Gewerbegebiete im Südosten von Wunstorf besser an das überregionale Verkehrsnetz anzubinden und die Innenstadt von dem durch das Gewerbegebiet hervorgerufenen Verkehr zu entlasten, ist zurückzuweisen. Der Ziel- und Quellverkehr des Gewerbegebiets Wunstorf-Süd ist bei der Abwägung der Südvarianten von geringerer Bedeutung, da die Verkehrsbeziehungen gerade der verkehrlich bedeutenden Unternehmen der Logistik-Branche im Wesentlichen auf die A 2 und die Anschlussstellen Wunstorf-Luthe und Wunstorf-Kolenfeld und nicht auf die Innenstadt von Wunstorf ausgerichtet sind. Im Übrigen ist das Gewerbegebiet über die Adolf-Oesterheld-Straße und die Anschlussstelle im Zuge der K 344 bereits an die B 441 angebunden. Bei Bau einer Nordumgehung können daher auch Verkehrsbeziehungen mit dem westlichen Umland von Wunstorf über die Ortsumgehung abgewickelt werden.

Für die Variantenentscheidung kein relevantes Kriterium ist die Bedarfsumleitung des Autobahnverkehrs im Falle der Sperrung oder Überlastung der A 2, welche im Anhörungsverfahren als Argument für die Südumgehung genannt wurde. Die Innenstadt von Wunstorf ist kein Bestandteil der ausgewiesenen Bedarfsumleitungen für die A 2. Die von den Verkehrsbehörden ausgewiesenen Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr führen autobahnnah über die B 441, die K 322 (Schloss Ricklingen), die K 344 Adolf-Oesterheld-Straße und die L 392 (Kolenfeld) bzw. über östlich der A 2 gelegene Straßen. Diesbezüglich haben die Südvarianten somit keinen Vorteil gegenüber der Variante Nordumgehung oder der Variante Verlängerte Hochstraße.

Umweltauswirkungen

Bereits nach einer Grobanalyse der Umweltauswirkungen der drei Südvarianten erweisen sich diese als nachteiliger als diejenigen der Variante Verlängerte Hochstraße. Im Vergleich zur Variante Nordumgehung sind die Südumgehungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen in etwa vergleichbar, tendenziell nachteiliger, jedenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig.

Eine detaillierte UVP mit Untersuchung der konkreten Umweltauswirkungen der drei Südvarianten im Vergleich zu den Umweltauswirkungen der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße wurde nicht durchgeführt. Untersucht wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie Teil II (Planungsgruppe Landespflege, Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 – Teil II – Raumbezogene Empfindlichkeitsanalyse (Südraum), Oktober 1995) die Empfindlichkeit des Raumes südlich des Siedlungsgebiets der Stadt Wunstorf, der von den Südvarianten durchschnitten wird. Die auf diese Weise gewonnenen Erkenntnisse über die Empfindlichkeit der Schutzgüter des § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG und das ökologische Risiko des Straßenbauvorhabens für diese Schutzgüter sind für die Bewertung der Umweltauswirkungen der Südvarianten geeignet und ausreichend. Denn im Ergebnis kann festgestellt werden, dass sich die drei Südvarianten nicht als eindeutig vorzugswürdig erweisen. Obwohl die Umweltverträglichkeitsstudie Teil II bereits 1995 erarbeitet wurde, ist die Untersuchung für den Vergleich der Südvarianten mit den beiden anderen Varianten hinreichend aktuell und daher geeignet, Grundlage für die Variantenentscheidung dieses Planfeststellungsbeschlusses zu sein. Denn die Kernaussagen des Gutachtens, wonach südliche Umgehungen von Wunstorf größtenteils durch einen Raum mit hoher Konfliktdichte verlaufen müssten, da in deutlich mehr als der Hälfte des Untersuchungsgebiets der UVS Teil II die Konfliktdichte mindestens als hoch zu bewerten ist, beanspruchen nach wie vor Geltung. Die vergleichsweise hohe Konfliktdichte der südlichen Umgehungen beruht maßgeblich auf Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser, deren Datengrundlagen anders als bei biologischen Daten nicht nach wenigen Jahren als veraltet einzustufen sind. Auch die Datengrundlagen zu den Schutzgütern Klima, Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht nach wenigen Jahren als veraltet einzustufen. Starke Veränderungen im Landschaftsbild sind ebenfalls nicht zu verzeichnen, so dass auch die seinerzeit erfolgte Ableitung der Konfliktdichte für das Schutzgut Landschaft weiterhin nutzbar ist. Die als veraltet einzustufenden Bestandsdaten zur Arten- und Biotopausstattung (Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) sind somit nicht ausschlaggebend für das Ergebnis der UVS, d. h. auch bei einer heute weniger bedeutsamen Arten- und Biotopausstattung im Bereich der südlichen Umgehungen würde sich kein entscheidungserheblich anderes Ergebnis im Variantenvergleich ergeben. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit Stand vom Januar 2016 vergewissert, dass sich im Betrachtungsraum keine den seinerzeitigen Variantenvergleich in Frage stellenden gravierenden Veränderungen ergeben haben. So wurden keine nach Naturschutzrecht neuen Schutzgebietes ausgewiesen, noch wurden alte Gebiete ihres Schutzstatus enthoben. Die Nähe der südlichen Umgehungen zu dem inzwischen neuen und in der UVS noch nicht gewürdigten FFH-Gebiet Nr. 326 (Feuchtgebiet „Am Weißen Damm“, DE 3522-331) zeigt vielmehr, dass aktuell aus Umweltsicht sogar mehr gegen die südlichen Varianten spricht als in der UVS seinerzeit angenommen. Bezüglich des Schutzgutes Mensch können zudem überschlägige Aussagen über die Auswirkungen von Verkehrslärm und Luftschadstoffen auf die Umgebung der ergänzenden Variantenbetrachtung („Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 29 ff.) entnommen werden, so dass auch für dieses Schutzgut hinreichend aktuelle Aussagen vorliegen. Erneute Untersuchungen oder eine weitergehende Ausarbeitung von südlichen Varianten waren daher nicht erforderlich.

Da südlich von Wunstorf und Luthe Bereiche mit Böden hoher Empfindlichkeit gegenüber den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens – insbesondere Versiegelung, Überschüttung, Bodenaustausch, Verdichtung des Oberbodens sowie Schadstoffanreicherung – überwiegen, stellen diese Bereiche für das Schutzgut Boden Konfliktschwerpunkte dar. Aufgrund der fast durchgehend vorhandenen Sandlössdecke ist die Gefahr der Schadstoffanreicherung sowie der Verdichtung des Oberbodens groß. Zudem liegen in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets der UVS Teil II grundwasserbeeinflusste Gleyböden vor, die zusätzlich empfindlich gegenüber Entwässerung sind. Böden mit geringerer Empfindlichkeit sind im Untersuchungsgebiet kaum vorhanden (vgl. UVS Teil II, S. 12, 48 sowie Karte 1S).

Einen Konfliktschwerpunkt im Südraum von Wunstorf stellt ferner das Schutzgut Wasser dar. Die drei Südvarianten machen eine Querung der Alten Südaue erforderlich. Unter Natur-

schutzgesichtspunkten stellt die Alte Südaue den wertvollsten Fließgewässerabschnitt im südlichen Untersuchungsgebiet dar. Sie ist ein gesetzlich geschütztes Biotop gem. § 30 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Eine Querung des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets der Alten Südaue ist hingegen wohl nicht erforderlich. Darüber hinaus muss die Westaue, einschließlich ihres vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets, gequert werden. Die in verschiedenen Einwendungen geführte Argumentation, bei einer Südumfahrung würde eine Westaue-Querung vermieden, stellt sich somit als unrichtig dar – im Gegenteil ist sogar mit der Alten Südaue noch eine weitere, konfliktträchtigere Gewässerquerung erforderlich. Die notwendigen Gewässerquerungen stehen im Konflikt mit verschiedenen hohen Empfindlichkeiten der Oberflächengewässer (Uferverbau, Verengung von Retentionsbereichen). Eine hohe Empfindlichkeit besteht ferner gegenüber Schadstoffeintrag und -anreicherung. Dies gilt insbesondere, weil die betroffenen Fließgewässer bereits durch Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln aus der Landwirtschaft, Straßenabwässer und Siedlungsentwässerung kritisch belastet sind. Ein Konflikt mit den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG, der die WRRL in deutsches Recht umsetzt, ist nicht ausgeschlossen. Ein potentieller Konflikt ergibt sich mit dem Teich am Stadtfeld nördlich von Kolenfeld. Die Trassen der Südvarianten verlaufen knapp nördlich des Teichs. Da dieses Stillgewässer östlich an die L 392 angrenzt, würde es durch die Variante S3 unmittelbar tangiert.

Einen weiteren bedeutenden Konfliktschwerpunkt stellt die Gefahr einer Beeinträchtigung des Grundwassers dar, da das Grundwasser im Untersuchungsgebiet größtenteils sehr hoch empfindlich gegenüber den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens ist. Im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebiets liegt das Grundwasser in hoher Nutzbarkeit vor. Die Südvarianten durchschneiden westlich von Wunstorf das Wasserschutzgebiet „Steinhude/Hohenholz“. Hingegen verlaufen sie südlich von Wunstorf nördlich der Grenzen des Wasserschutzgebiets Barne. Gleichwohl ist der dortige Raum mit Blick auf das Grundwasser hochempfindlich und ist als Konfliktschwerpunkt anzusehen. Die Überdeckung des Grundwasserleiters ist hier in der Mitte nicht mächtiger als 2 m und die schützende Deckschicht aus schluffigem Löss erreicht selten Werte von über 1 m. Hingegen sind die Gebiete mit größeren Grundwasserflurabständen und weniger durchlässigen Böden beiderseits der Alten Südaue-Niederung sowie östlich des Gewerbegebiets Eichriede relativ konfliktarm. Die Empfindlichkeit steigt wieder ab dem Luther Genossenschaftsforst in Richtung Leine, da dort die gering durchlässigen Deckschichten auf Mächtigkeiten unter 1 m sinken. Eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag besteht im Bereich um den Teich am Stadtfeld nördlich Kolenfeld. Hier treten die sandig-kiesigen Schmelzwasserschichten an die Oberfläche und der Gewässerkörper ist freigelegt. Zudem liegt das Gelände im Zustrombereich der Brunnen 3 und 4 des Trinkwasserschutzgebiets Barne.

Im Raum südlich von Wunstorf sind hinsichtlich des Schutzguts Klima und Luft keine Konfliktschwerpunkte gegeben. Da die Stadt Wunstorf in einem weitgehend ebenen Umland liegt, sind dort keine topografisch bedingten Lokalwinde vorhanden. Relevante, lokalklimatische Phänomene wie Luftaustausch über Flurwinde oder abschließende Kaltluft sind daher nicht sonderlich ausgeprägt.

In der UVS Teil II umfassend untersucht wurden ferner die Empfindlichkeiten der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (dort unter der Bezeichnung Arten und Lebensgemeinschaften) gegenüber den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens. Hohe Empfindlichkeit weist hier u.a. der Feuchtbereich Barne-Süd auf (vgl. UVS Teil II, S. 28 und Karte 4 S), der als Landschaftsschutzgebiet (LSG-H 31) geschützt ist und dessen Sumpfbiotope auch nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope darstellen. Zwischenzeitlich wurde dieses Gebiet zusätzlich als FFH-Gebiet Nr. 326 (Feuchtgebiet „Am Weißen Damm“, DE 3522-331) von der Europäischen Kommission in die Liste der Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen, was die auch aktuell noch vorhandene hohe Wertigkeit dieser Flächen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt unterstreicht. Dort finden sich Vorkommen zahlreicher geschützter und gefährdeter Pflanzen und Tierarten. Zwar wird der Feuchtbereich

durch die Trassen der Südvarianten nicht durchschnitten, negative Wirkungen des Straßenbauvorhabens (Lärmemissionen, Durchschneidung von Wanderbeziehungen geschützter Tierarten, Stickstoff- und Schadstoffeinträge) sind gleichwohl nicht ausgeschlossen. Insbesondere ist zu beachten, dass dieses Gebiet mit dem gemäß Standard-Datenbogen wertbestimmenden Lebensraumtyp 7210 (Kalkreiche Sümpfe mit Cladium mariscus und Arten des Caricion davallianae) einen gegenüber verkehrsbürtigen Stickstoffeinträgen hoch empfindlichen Lebensraumtyp aufweist, so dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes bei Realisierung einer südlichen Umgehung nicht auszuschließen wären. Eine hohe Bedeutung als Erdkröten-Laichgewässer hat der Teich am Stadtfeld. Durch seine Lage an L 392 besteht hier bei Variante S3 ein Risiko von kollisionsbedingten Tötungen. Infolge des naturnahen Gewässerverlaufs mit Wasser-, Ufer- und Böschungsvegetation und den teilweise vorhandenen Ufergehölzen hat auch die durch die Straßentrasse zu querende Alte Südaue eine hohe Bedeutung für Arten und Lebensgemeinschaften. Ferner haben die vom Ortsrand Wunstorf ausgehenden linienhaften Gehölzbestände wichtige Leitfunktionen für Fledermäuse und werden durch die Trassenführung der Südvarianten zerschnitten. Südöstlich von Wunstorf und Luthe wird der schützenswerte Feuchtbereich im Luther Genossenschaftsforst durch die Variante S1 tangiert.

Im Südraum von Wunstorf findet sich ferner das Landschaftsschutzgebiet „Kolenfelder Stadtfeld“ (LSG-H 52). Angesichts der Lage des LSG „Kolenfelder Stadtfeld“ unmittelbar westlich der L 392 ist eine Beeinträchtigung durch die Variante S3, hier insbesondere der erforderliche Ausbau der Bestandsstraße, nicht ausgeschlossen. Die Südvarianten queren weiterhin das Landschaftsschutzgebiet „Fohlenstall-Haster Wald“ (LSG-H 5), in dem die Querungsstelle der Westaue liegt. Innerhalb des LSG „Barne-Süd“ ist zudem das FFH-Gebiet DE 3522-331 „Feuchtgebiet Am Weißen Damm“ (Nr. 326) ausgewiesen. Geschützte Erhaltungsziele des FFH-Gebiets sind die Lebensraumtypen 3140 (Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen) sowie 7210 (Kalkreiche Sümpfe mit Cladium mariscus und Arten des Caricion davallianae). Fernwirkungen des Straßenbauvorhabens auf das FFH-Gebiet können nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden (s. dazu auch vorstehender Textabschnitt).

Das Landschaftsbild im Raum südlich von Wunstorf ist geprägt von intensiv genutzten Agrarflächen, in die unterschiedlich naturnahe Wald- und Forstflächen sowie Feuchtbereiche eingestreut sind. Da es sich überwiegend um ausgeräumte Agrarlandschaften handelt, ist die Straße weithin sichtbar und stellt einen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Gleichwohl birgt die weitgehend ausgeräumte Agrarlandschaft überwiegend eher geringere Konflikte bezüglich des Landschaftsbildes. Ausnahme bildet der Bereich westlich der L 392. Dort ist die Landschaft etwas stärker strukturiert und weniger vorbelastet. Hier treten Einzelstrukturen von hohem landschaftsästhetischem Wert auf, wie einzelne Gehölzbestände oder der Teich am Stadtfeld. Die Beseitigung oder Entwertung dieser Elemente würde einen starken Konflikt darstellen. Durch den naturnahen Bachverlauf und das noch weitgehend unveränderte Relief besitzt die Alte Südaue-Niederung eine hohe Wertigkeit. Bezüglich des Landschaftsbildes stellt sie einen Konfliktschwerpunkt dar.

Hinsichtlich des Schutzguts Mensch, in der UVS Teil II betrachtet unter den Aspekten Wohnen/Wohnumfeld und Erholung, sind die Wohngebiete im südlichen Ortsrandbereich von Luthe sowie von Wunstorf hochempfindlich gegenüber Auswirkungen des Straßenbauvorhabens, insbesondere Lärmemissionen und Luftschadstoffe. Überschlägige Aussagen über die Auswirkungen von Verkehrslärm und Luftschadstoffen auf die Umgebung enthält zudem die ergänzende Variantenbetrachtung („Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 29 ff.).

Bezüglich der Erholungsfunktion stellt das Waldgebiet Fohlenstall mit einem vorgelagerten Bereich ein Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Erholung dar und ist somit ein Konfliktschwerpunkt. Dieser Bereich würde nicht unmittelbar durch die Südvarianten zerschnitten, eine Trennwirkung der Straßentrasse ist aber nicht auszuschließen. Einen Konflikt kann ferner

die Durchschneidung des zwischen der B 442 und der L 392 gelegenen siedlungsnahen Bereichs darstellen, der für die Feierabenderholung erhebliche Bedeutung hat. Erhebliche Konflikte birgt weiter die Zerschneidung von stärker benutzten Rad- und Spazierwegen.

Von den Südvarianten werden keine Kultur- und Sachgüter tangiert.

In der UVS Teil II wurde nach der Analyse der UVPG-Schutzgüter und ihrer Empfindlichkeit die Konfliktdichte des untersuchten Bereichs südlich von Wunstorf bewertet (UVS Teil II, S. 50 ff. und Karte 6S). Ersichtlich wird, dass die drei Südvarianten zwar weit überwiegend keine Bereiche mit sehr hoher Konfliktdichte (Überlagerung von vier oder fünf Schutzgütern mit hoher Empfindlichkeit) durchschneiden oder tangieren – eine Ausnahme bildet hier bei Variante S3 der Teich am Stadtfeld westlich der L 392 –, aber auf großer Strecke einen Raum queren, in dem eine hohe Konfliktdichte, d.h. Überlagerung von zwei oder drei Schutzgütern mit hoher Empfindlichkeit, besteht (vgl. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 26). Die hohe Empfindlichkeit rührt insbesondere von den Schutzgütern Boden und Wasser her, die von Straßenbauvorhaben aufgrund der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen besonders betroffen sein können.

Die Empfindlichkeitsanalyse zeigt im Ergebnis, dass die Südvarianten nachteiliger als die Variante Verlängerte Hochstraße sind. Dies rührt nicht nur aus der jeweils deutlich längeren Baustrecke der Südvarianten her, die allein durch den größeren Flächenverbrauch nachteiligere Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter haben. Es zeigt sich zudem, dass der Raum westlich der Bahnlinie Minden-Hannover bis westliche Grenze des Untersuchungsgebiets – mithin der Raum, den sowohl die Südvarianten als auch die Variante Verlängerte Hochstraße queren – im Vergleich zu dem Raum östlich der Bahnstrecke bis östliche Grenze des Untersuchungsgebiets eine deutlich geringe Konfliktdichte aufweist.

Ein Vergleich der Konfliktdichte im Raum südlich von Wunstorf und im Raum nördlich von Wunstorf, der in der UVS Teil I untersucht wurde, zeigt, dass im Südraum auf größerer Fläche eine hohe Konfliktdichte herrscht. Der Südraum ist mithin tendenziell empfindlicher einzustufen als der Raum nördlich von Wunstorf, in den die Nordvariante verläuft. Auf jeden Fall ist er nicht als weniger empfindlich zu bewerten.

Da die UVS Teil II eine Empfindlichkeitsanalyse des Raums südlich von Wunstorf vornimmt, ohne konkret die Auswirkungen der Südvarianten S1, S2 und S3 zu untersuchen und zu bewerten, hat die Vorhabenträgerin aktuell ergänzend den baulichen Eingriff dieser Varianten in den Naturraum überschlägig abgeschätzt, gemessen an den zu erwartenden Flächenverbräuchen (Neubau, Ausbau vorhandener Strecken und Kompensationsflächen). Diese ergänzende Abschätzung bestätigt das o.g. Ergebnis. Ein Vergleich mit der Variante Verlängerte Hochstraße zeigt, dass diese deutlich weniger Flächen in Anspruch nimmt. Mit Abstand am größten ist die Flächeninanspruchnahme durch die lange Südvariante S1. Weniger Flächen als die Varianten Nordumgehung, S1 und S3 nimmt die Variante S2 in Anspruch, aber immer noch deutlich mehr als die Variante Verlängerte Hochstraße. Die Flächeninanspruchnahme der Variante Nordumgehung und der Variante S3 ist vergleichbar. („Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 27).

Aus Umweltsicht sind die Südvarianten nachteiliger als die vertieft untersuchten Varianten, jedenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig.

<u>Städtebauliche Auswirkungen und kommunale Belange</u>

Die Varianten S1 und S2 kollidieren mit den städtebaulichen Planungen der Stadt Wunstorf. Die kommunale Planungshoheit ist in der fachplanerischen Abwägungsentscheidung als abwägungserheblicher Belang zu berücksichtigen. Dies gilt sowohl für entgegenstehende Festsetzungen eines Bebauungsplans, als auch für konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde, die noch nicht in einem Bebauungsplan Ausdruck gefunden haben. Hierauf muss die Fachplanung abwägend so weit wie möglich Rücksicht nehmen, nämlich in der Weise, dass durch die

Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise „verbaut" werden[56].

Die vorgesehene Trassenführung der Varianten S1 und S2 kollidiert im Bereich der K 344 Adolf-Oesterheldt-Straße mit dem Bebauungsplan der Stadt Wunstorf Nr. 6-30 „Niedere Wanne“, der am 08.07.2004 in Kraft getreten ist. Dieser Bebauungsplan legt westlich der K 344 ein Gewerbegebiet fest. Die Varianten S1 und S2 zerschneiden die festgesetzten Baufelder, die teilweise bereits bebaut sind. Im Falle der Variante S2 werden darüber hinaus für den erforderlichen Ausbau der K 344 Gebäudeabbrüche und Umbaumaßnahmen notwendig.

Die Variante S1, die die K 344 quert und erst südöstlich von Luthe auf die Bestandsstrecke der B 441 trifft, würde zudem Planungsabsichten der Stadt Wunstorf unnötigerweise „verbauen“. Für das Gebiet am Südostrand des Gewerbegebiets Wunstorf-Süd zwischen der Adolf-Oesterheld-Straße und dem Luther Forst hat die Stadt Wunstorf am 21.05.2012 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 6-39 „Luther Forst West“ gefasst. Im Flächennutzungsplan ist dieser Bereich derzeit als Fläche für Landwirtschaft dargestellt. Vom 17.07.-17.08.2012 fand in dem Bebauungsplanverfahren die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Ziel der Planung ist die Entwicklung eines gewerblichen Baugrundstückes, das für logistische Nutzungen geeignet ist. Die Entwicklung der Fläche kann einerseits als Teil einer Gesamtentwicklung eines trimodalen Logistik- und Gewerbestandorts gesehen werden, da die Fläche mit einem Gleisanschluss versehen werden kann und die Entwicklung auf den Flächenbedarf für den Bau eines Stammgleises ausgerichtet ist. Zugleich kann das Plangebiet auch als eigenständige Gewerbe-/Logistikfläche entwickelt werden, wenn die Entwicklung der anderen Verkehrsträger nicht stattfinden sollte. Die Trassenführung der Variante S1 zerschneidet die Baufelder für Logistikflächen des Bebauungsplangebiets und überlagert den Trassenverlauf des geplanten Stammgleises. Darüber hinaus werden weitere Flächen, die künftig für den Logistikstandort städtebaulich überplant werden sollen, zerschnitten (s. Stellungnahme der Region Hannover vom 03.07.2012).

Eine in den Einwendungen vorgeschlagene Umgehung des (geplanten) Gewerbegebiets im Südosten von Wunstorf durch Verschwenkung des Trassenverlaufs der Südvarianten ließe sich nur realisieren, wenn die Trasse der Variante S1 noch weiter südlich verlaufen würde. Dies wäre jedoch mit einer größeren Baustreckenlänge und damit einhergehend höherem Flächenverbrauch und höheren Baukosten verbunden. Auch die Reisezeit würde sich hierdurch erhöhen, was die Annahme der Ortsumgehung durch Kraftfahrer verringern könnte. Zudem würde die Trasse näher an der FFH-Gebiet „Feuchtgebiet Am Weißen Damm“ heranrücken und müsste wahrscheinlich das LSG Kolenfelder Stadtfeld queren. Wegen der mit einer großräumigen Umfahrung des südlichen Stadtgebiets von Wunstorf verbundenen Nachteile ist eine derartige Trassenführung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eindeutig nicht vorzugswürdig.

Die Südvarianten S1 und S2 „verbauen“ ferner raumordnerische Entwicklungsziele. Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2008, in der Fassung der Änderungsverordnung 2012, legt das Güterverkehrszentrum Wunstorf als „Vorranggebiet Güterverkehrszentrum“ fest (Ziel 4.1.1. Ziffer 04). Die Varianten S1 und S2 verlaufen durch dieses Gebiet. Im geltenden RROP 2005 der Region Hannover ist der Standort als erforderliches, weiterer Abstimmung bedürftiges regionales Güterverkehrszentrum (GVZ) dargestellt (Kartenblatt Nordwest). Als Ziel der Raumordnung ist festgelegt, dass der Standort Wunstorf in das GVZ-Konzept Niedersachsens zu integrieren ist (Ziel D.3.6.0 Ziff. 04). Das am 27.09.2016 von der Regionsversammlung der Region Hannover beschlossene RROP Hannover legt den Standort Wunstorf als „Vorranggebiet Regionales Güterverkehrszentrum“ fest (Ziel 4.1.1 Ziff. 08; Kartenblatt Nordwest).

[56] BVerwG, Beschl. v. 02.08.2006 – 9 B 9/06, juris Rn. 6; st. Rspr. BVerwG, Urt. v. 21.05.2003 – 9 A 40/02, juris Rn. 25.

Der betroffene Bereich östlich der K 344 wurde im Logistikflächenkonzept 2020 der Region Hannover (März 2012) als Logistikschwerpunktstandort ausgewiesen, auf den sich die weitere Planung der Umsetzung des Logistikflächenkonzepts konzentriert. Die Entwicklung eines Logistikstandorts hat eine große gesamtwirtschaftliche Bedeutung für die Stadt Wunstorf und die gesamte Region Hannover, u.a. unter dem Gesichtspunkt der Schaffung neuer Arbeitsplätze (Logistikflächenkonzept 2020 der Region Hannover, März 2012, Anlage 1 zur Drs. III 322/2012, S. 1 ff., 7 ff.). Die Stadt Wunstorf unterstützt die Planung und hat gemeinsam mit der Region Hannover und der Stadt Barsinghausen die Gutachten „Machbarkeitsstudie Logistikschwerpunktstandort Barsinghausen / Wunstorf" (Grontmij) und „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Realisierungskonzept Trimodaler Logistikstandort Wunstorf/ Gewerbepark-Süd" (SCI Verkehr) beauftragt. Die Gutachten von Grontmij und SCI Verkehr führen den Nachweis, dass ein trimodaler Logistik- und Gewerbestandort nördlich des Mittellandkanals städtebaulich und finanziell realisierbar ist.

Darauf hinzuweisen ist ferner, dass alle Südvarianten gegen das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB verstoßen, da im Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf die Nordumgehung als Vorzugsvariante dargestellt ist und die Vorhabenträgerin im Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren nicht widersprochen hat[57].

Da in der Abwägung der verschiedenen Trassenvarianten auf die kommunalen Planungen so weit wie möglich Rücksicht zu nehmen ist, die Varianten S1 und S2 schwerwiegende Nachteile für die konkreten Planungsabsichten der Stadt Wunstorf für ein Logistikzentrum haben, die Wahl einer Südvariante gegen § 7 S. 1 BauGB verstieße und mit der Nordumgehung eine Variante zur Verfügung steht, die die kommunale Planungshoheit der Stadt Wunstorf nicht beeinträchtigt, sind die Südvarianten unter städtebaulichen Gesichtspunkten offenkundig nachteiliger.

Agrarstrukturelle Wirkungen

Durch sämtliche Varianten werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen, sowohl für das Straßenbauvorhaben selbst, als auch für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Beeinträchtigungen der Landwirtschaft ergeben sich ferner aus der Zerschneidung von Flurstücken und Wirtschaftswegen. Maßgeblicher Faktor für den Umfang der Flächeninanspruchnahme ist die Baulänge der Varianten. Die Vorhabenträgerin hat für alle fünf näher zu betrachtenden Varianten den jeweiligen Flächenbedarf ermittelt. Da für die drei Südvarianten mangels detaillierter Planung Planungskenngrößen fehlen, wurden zur Herstellung der Vergleichbarkeit für alle Varianten überschlägige Annahmen getroffen für einen Querschnitt 15,5 mit einer Breite von 27,5 m, auch wenn der genaue Flächenverbrauch der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße bekannt ist und dem detaillierten Variantenvergleich zugrunde gelegt wird (vgl. unten Abschnitt 2.2.3.52.2.4 dieses Beschlusses). Gegen diese methodische Vorgehensweise ist nichts einzuwenden, da anderenfalls ein belastbarer Vergleich nicht möglich wäre. Zu geringerem Flächenverrauch als bei der Variante Nordumgehung kommt es hiernach bei Variante S2. Der Flächenverbrauch bei den Varianten S1, S3 und Nordumgehung ist etwa vergleichbar. Hingegen nehmen die Südvarianten – ebenso die Nordvariante – deutlich mehr Landwirtschaftsflächen in Anspruch als die Variante Verlängerte Hochstraße (vgl. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 40 f.). Zu einer Existenzbedrohung landwirtschaftlicher Betriebe kommt es durch die Planfeststellung der Nordumgehung nicht (s. Abschnitt 2.2.3.10.2 dieses Beschlusses), so dass dieses Argument nicht für die Südvarianten angeführt werden kann. Insgesamt fehlt es somit auch aus agrarstruktureller Sicht an einer eindeutigen Vorzugswürdigkeit der Varianten S1, S2 und S3.

[57] Vgl. BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13/09, juris Rn. 36.

Baustrecke und Kosten

Eine detaillierte Kostenschätzung für die drei Südvarianten wurde nicht erstellt. Dies ist jedoch auch nicht erforderlich, da bereits nach einer Grobanalyse auf Basis einer überschlägigen Ermittlung der Kosten für den Bau der durchgehenden Strecke sowie der Kosten der einzelnen Bauwerke und Knotenpunkte aus den vergleichbaren Bauteilen der Variante Nordumgehung (ohne Grunderwerbskosten) ersichtlich wird, dass die Baukosten für die Südvarianten (S1: rd. 49,4 Mio. Euro; S2: rd. 32,3 Mio. Euro; S3: rd. 39,3 Mio. Euro) deutlich höher als diejenigen der Varianten Nordumgehung (rd. 30,1 Mio. Euro) und Verlängerte Hochstraße (rd. 26,2 Mio. Euro) sind.

Die Südvarianten S1 und S2 sind mit rd. 8,3 bzw. rd. 7,2 km (davon rd. 5,7 km Neubaustrecke und rd. 1,5 km Ausbaustrecke K 344) deutlich länger als Nordumgehung (rd. 6,6 km) bzw. Verlängerte Hochstraße (rd. 3,6 km). Bei der Variante S1 werden die ohnehin aufgrund der langen Baustrecke hohen Kosten durch das erforderliche lange und aufwendige Brückenbauwerk über die sich auf zwei Teilstrecken aufgabelnde Bahnstrecke Wunstorf – Hannover mit drei bzw. zwei Gleisen in unterschiedlichen Höhenlagen weiter erhöht. Bei der Variante S2, die teilweise unter Nutzung der K 344 Adolf-Oesterheld-Straße an die B 441 angeschlossen ist, ergeben sich hohe Kosten durch den notwendigen Ausbau der Adolf-Oesterheld-Straße und der Anschlussstelle Luthe an der B 441. Die Variante S3 ist hinsichtlich der Neubaustrecke zwar deutlich kürzer (rd. 5,3 km), hinzu kommt jedoch der erforderliche Ausbau der L 392 auf einer Länge von rd. 3 km, ein Neubau bzw. eine Verbreiterung der Brücke über den Mittellandkanal sowie ein Umbau der Knotenpunkte zwischen Wunstorf und der A 2 und der Anschlussstelle Wunstorf-Kolenfeld, welche den baulichen und finanziellen Aufwand maßgeblich erhöhen. Dementsprechend weisen die Südvarianten auch bei den Kriterien Baustrecke und Kosten keine Vorteile auf.

Zusammenfassende Bewertung

Auf Basis der vorliegenden und zusätzlich von der Planfeststellungsbehörde ermittelten Erkenntnisse wird bereits nach einer Grobanalyse deutlich, dass die drei Südvarianten eindeutig nicht vorzugswürdig sind und daher aus der weiteren Planung ausgeschieden werden können. Dies ist ohne rechtlichen Fehler bereits zu Beginn der Planungen einer Ortsumgehung Wunstorf erfolgt und wurde nach ergänzenden Untersuchungen in der gesamtplanerischen Begutachtung vom 28.01.2001 bestätigt. Da im Anhörungsverfahren von diversen Einwendern die Entscheidung für eine südliche Umgehung von Wunstorf gefordert wurde, hat die Planfeststellungsbehörde u.a. unter Heranziehung weiterer von der Vorhabenträgerin vorgelegter Unterlagen eine vertiefte Abwägung der drei Südvarianten vorgenommen. Im Ergebnis erweisen sich die Südvarianten nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde überwiegend als nachteiliger als die Variante Nordumgehung und/oder die Variante Verlängerte Hochstraße, z.T. auch als gleichwertig, keinesfalls jedoch als eindeutig vorzugswürdig. Dies gilt insbesondere für das vornehmliche Planungsziel der Entlastung des Ortskerns von Wunstorf, ihre verkehrliche Wirkung, die Vereinbarkeit mit konkreten städtebaulichen Planungen der Stadt Wunstorf und ihres Flächennutzungsplans sowie für die Höhe der Baukosten.

2.2.3.5.2 Trassenentscheidung

Nach Ausscheiden der drei Südvarianten in der Grobanalyse ist die Variantenentscheidung anhand eines detaillierten Vergleichs der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße zu treffen, die nach umfassender Abwägung der Planfeststellungsbehörde zu Gunsten der Variante Nordumgehung ausfällt.

2.2.3.5.2.1 Beschreibung der verbleibenden Trassenvarianten

Die Variante Nordumgehung verläuft im Norden und Osten von Wunstorf. Die Neubaustrecke hat eine Länge von 6,6 km, verlässt zwischen den Ortslagen Wunstorf und Luthe die vorhandene Bundesstraße 441 in nördlicher Richtung und umfährt die Ortschaft Blumenau östlich und nördlich. Nördlich von Blumenau schwenkt die Trasse in Richtung Westen und verläuft nördlich der Ortslage Wunstorf. Westlich von Wunstorf schwenkt die Trasse in einem Bogen

in die vorhandene Trasse der Bundesstraße 441 ein. Zum weiteren Verlauf der Trasse der Nordumgehung wird auf vorstehenden Abschnitt 2.1.1. verwiesen.

Die Variante Verlängerte Hochstraße schwenkt im Bereich der Einmündungen Hauptstraße und Hannoversche Straße, die ausgebaut werden, westlich von Luthe aus der Bestandsstrecke der B 441 aus. Die Variante folgt anschließend der vorhandenen Hochstraße, an der keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden. Der Beginn der 3,6 km langen Neubaustrecke der Variante Verlängerte Hochstraße liegt westlich der Einmündung der Richthofenstraße in die B 441. Im weiteren Verlauf folgt die Trasse der Linienführung und der Hochlage der Bahnstrecke Minden-Hannover. Da der 4-gleisige Ausbau der Bahnstrecke Minden – Wunstorf im Bedarfsplan für Bundesschienenwege (Drittes Gesetz zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes vom 23.12.2016) als Neubauvorhaben mit vordringlichem Bedarf enthalten ist, muss zwischen den beiden vorhandenen Gleisen und der Straßentrasse ausreichend Fläche freigehalten werden, die die weiteren zwei Gleise der Ausbaustrecke unter Beachtung der erforderlichen Mindestabstände von Straße und Schiene aufnehmen kann[58]. Die Kolenfelder Straße wird kreuzungsfrei auf einem neuen Brückenbauwerk gequert. Die Kolenfelder Straße wird mit vier Auffahrrampen, sog. „holländischen Rampen“, an die Neubaustrecke angeschlossen. Im weiteren Streckenverlauf wird die Barnestraße mittels eines Brückenbauwerks überquert. Anschließend daran wird die Trasse auf Geländeniveau abgesenkt. Der Düendorfer Weg wird höhengleich von der B 441 im Bereich der Bahnunterführung gekreuzt. Anschließend verläuft die Trasse in einem Bogen zunächst nach Westen, quert die Alte Südaue und schwenkt dann etwa ab dem Kreuzungspunkt der B 442 Haster Straße in nördliche Richtung. Die Neubaustrecke kreuzt dort die Fährstraße, die mit einem Brückenbauwerk überführt wird, unmittelbar vor der Überquerung der Westaue innerhalb ihrer gesetzlichen Überschwemmungs-gebietsgrenzen und erreicht etwa 150 m weiter an der Abzweigung der K 329 in Richtung Bokeloh die Bestandsstrecke der B 441 (Hagenburger Straße), in die sie noch vor dem vorhandenen höhengleichen Bahnübergang einschwenkt. Im jeweiligen Kreuzungsbereich sind die Trassen der B 442 Haster Straße und der K 329 / Hagenburger Straße baulich anzupassen. Das Brückenbauwerk zur Querung der Westaue bedarf einer ausreichenden lichten Weite, um den Hochwasserschutz für Bokeloh zu gewährleisten.

2.2.3.5.2.2 Variantenvergleich

Ergänzend zu den im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthaltenen Angaben zu der Planfeststellungstrasse und der Variante Verlängerte Hochstraße hat die Vorhabenträgerin im Nachgang des Erörterungstermins eine ergänzende Unterlage „Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“ (Stand: Mai 2015) vorgelegt (s. dazu vorstehend Abschnitt 2.2.3.5.1.3 dieses Beschlusses). Diese und weitere, in vorhergehenden Planungsstufen erstellte Unterlagen sowie aufgrund eigener Erhebungen der Planfeststellungsbehörde gewonnene Erkenntnisse bilden eine geeignete Grundlage für die Trassenentscheidung der Planfeststellungsbehörde. Beurteilungsgrundlage sind hierbei die Belange Verkehrliche Wirkungen, Umweltauswirkungen – einschließlich Auswirkungen auf Natur und Landschaft, Verkehrslärmimmissionen und Schadstoffbelastung –, kommunale Belange, städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, agrarstrukturelle Wirkungen, Eigentumsinanspruchnahme und Grunderwerb sowie Baukosten und Wirtschaftlichkeit der Varianten.

2.2.3.5.2.2.1 Verkehrliche Wirkungen

Sowohl die Nordumgehung als auch die Variante Verlängerte Hochstraße sind grundsätzlich geeignet, die verkehrlichen Planungsziele des Baus der Ortsumgehung Wunstorf zu erfüllen.

Primäres Planungsziel ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 441, einhergehend mit der Verbesserung des Verkehrsablaufs, der Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses des überörtlichen Durchgangsverkehrs auf der B 441. Dieses Ziel wird von der Variante Nordumgehung besser erreicht.

[58] Vgl. BVerwG, Beschl. v. 05.11.2002 – 9 VR 14/02, juris Rn. 10 ff.

Entlastungswirkung

Beide Varianten eignen sich, das vornehmliche Planungsziel der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr zu erreichen. Unter Berücksichtigung einer Sperrung des Straßenzugs Barnestraße – Lange Straße reduziert sich bei der Variante Nordumgehung die Verkehrsbelastung im Bereich der Hochstraße deutlich um fast 12.000 Kfz/24h im Vergleich zum Prognosenullfall. Auch nach Verzicht der Stadt Wunstorf auf die Sperrung dieses Straßenzugs und stattdessen Reduzierung des Ausbaustandards in der westlichen Lange Straße sind die Aussagen zur verkehrlichen Entlastungswirkung nach wie vor zutreffend (vgl. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 14). Im Bereich der Hagenburger Straße (heutige B 441) im Westen von Wunstorf bewirkt die Nordumgehung ebenfalls eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung um über 11.000 Kfz/24h bzw. über 7.000 Kfz/24h. Das Stadtzentrum von Wunstorf wird um über 4.000 Kfz/24h entlastet. Keine Entlastung wird im Bereich der Haster Straße und In den Ellern bewirkt, vielmehr nimmt der Verkehr in der Straße In den Ellern durch den Verlauf der neuen B 442 geringfügig zu. Zu einer deutlichen Verkehrszunahme von rd. 17.000 bzw. 15.000 Kfz/24h kommt es auf der Straße Am Hohen Holz, die durch ein Gewerbegebiet führt, da die Bundesstraße B 442 von Bad Nenndorf kommend über diese zur Bundesstraße umzustufende Straße an die Nordumgehung angeschlossen wird. Eine sehr deutliche Entlastung durch die Nordumgehung wird jedoch im Bereich der Ortsdurchfahrten von Luthe und Blumenau im Zuge der K 344 und den dortigen Wohn- und Mischgebieten eintreten. Die Ortsdurchfahrt von Luthe wird dabei um rd. 3.000/4.000 Kfz/24h entlastet, in Blumenau reduziert sich der Verkehr um rd. 4.000/5.000 Kfz/24h. Dies entspricht in Luthe einer Entlastungswirkung von rd. 39% bis 48%. In Blumenau beträgt die Entlastungswirkung rd. 40% bis 72%.

Bei der Variante Verlängerte Hochstraße reduziert sich der Verkehr auf der Hochstraße durch die Nutzung der Bestandsstrecke nicht. Der Bereich der Hagenburger Straße (heutige B 441) wird im Vergleich zum Prognosenullfall um rd. 14.000 bzw. 10.000 Kfz/24h deutlich und stärker als durch die Nordumgehung entlastet. Eine erhebliche Entlastung des Stadtzentrums wird unter Berücksichtigung einer Sperrung des Straßenzuges Barnestraße – Lange Straße für den Durchgangsverkehr erreicht. Hier wird eine Reduzierung der Verkehrsbelastung nach der Verkehrsuntersuchung 2009 um rd. 10.000 Kfz/24h eintreten. Die Entlastungswirkung tritt auch nach dem Verzicht der Stadt Wunstorf auf die Sperrung dieses Straßenzugs und nach der baulichen Umgestaltung der westlichen Lange Straße ein (vgl. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 16). Eine deutliche Entlastung vom Verkehr erfolgt bei der Variante Verlängerte Hochstraße ferner im Bereich der Straße In den Ellern. Dort reduziert sich der Verkehr um rd. 7.000 Kfz/24h. Zu keinen Änderungen bei der Verkehrsbelastung kommt es auf der Haster Straße und der Straße Am Hohen Holz. Anders als bei der Nordvariante wird die Ortsdurchfahrt von Blumenau und Luthe nicht entlastet. Während die Variante Verlängerte Hochstraße somit zu stärkeren Entlastungen im westlichen Straßennetz und im Zentrum von Wunstorf führt, werden bei der Variante Nordumgehung die Hochstraße sowie die Ortsdurchfahrten von Blumenau und Luthe sehr deutlich entlastet.

Als weitere Vergleichskriterien für die verkehrliche Wirkung der Varianten wurden die Fahrstreckenlänge, die Reisezeit und die Reisegeschwindigkeit untersucht. Zur besseren Vergleichbarkeit der Fahrstrecken wurde als Startpunkt der Varianten die Anschlussstelle Wunstorf-Luthe herangezogen und als Endpunkt die Einbindung beider Varianten in die Bestandsstrecke der B 441 nördlich Bokeloh gewählt. Die angegebene Fahrstrecke entspricht somit nicht der tatsächlichen Baustreckenlänge, sondern stellt eine Vergleichsgröße dar (vgl. zur Methodik Abschnitt 2.2.3.5.1.3.2 dieses Beschlusses). Ein Vergleich der Fahrstrecken der beiden Varianten zeigt, dass die Variante verlängerte Hochstraße mit 9,5 km (Bestandsstrecke Hochstraße und Neubaustrecke gemeinsam) etwas kürzer und damit etwas vorteilhafter ist als die Nordvariante, die eine Fahrstrecke von 10,7 km aufweist.

Unter der Reisegeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers zu verstehen, die auf der jeweiligen Strecke der Varianten innerhalb des regulären Reisebetriebs mit den vorhandenen bzw. vermuteten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf freier Wegstrecke und in freiem Verkehr rechnerisch erreicht werden kann. Zeitverlustig werden hierbei Wartezeiten an den lichtsignalisierten Knotenpunkten hinzuaddiert. Hieraus wird die Reisezeit ermittelt. Ein maßgeblicher Faktor bei dem Vergleichswert Reisezeit und Reisegeschwindigkeit ist damit die Anzahl der plangleichen Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage. Die Nordvariante verfügt über vier plangleiche Knotenpunkte, wohingegen die Variante Verlängerte Hochstraße mit acht Stück doppelt so viele plangleiche Knotenpunkte hat. Die Ermittlung von Reisezeit und Reisegeschwindigkeit als Vergleichsgröße hat ergeben, dass die Reisezeit auf der Nordvariante 10,79 Minuten beträgt, diejenige auf der Variante verlängerte Hochstraße 12,27 Minuten. Die Variante Nordumgehung ist vorzugswürdig. Die Reisegeschwindigkeit ist bei der Nordvariante mit 59,5 km/h höher als bei der Variante Verlängerte Hochstraße mit 46,5 km/h, so dass die Variante Nordumgehung auch hier vorzugswürdig ist.

Die bereits angesprochene Anzahl der plangleichen, lichtsignalisierten Knotenpunkte hat weiterhin Einfluss auf das Kriterium der Verkehrssicherheit. Grundsätzlich ist durch die Verlagerung des Verkehrs auf eine Umgehungsstraße ein erhöhter Sicherheitsgewinn insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zu erwarten. Da die Variante Verlängerte Hochstraße in einem Teilbereich die vorhandene innerörtliche Hochstraße nutzt, ist hier die Anzahl der plangleichen Knotenpunkte (8 Stück) größer als bei der Nordvariante (4 Stück), die auf neuer Trasse fahrdynamisch und anbaufrei und in großen Teilen hergestellt wird. Aufgrund der Anbaufreiheit und der Knotenpunktminimierung ist die Nordvariante somit unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit vorzugswürdig.

Hinsichtlich der Reisequalität ist die Nordumgehung besser zu bewerten. Auswirkungen auf die Reisequalität hat zum einen die Anzahl der Knotenpunkte und zudem die Verkehrssicherheit. Da auf der Nordumgehung nur vier Knotenpunkte zu durchfahren sind und auf 2/3 der Strecke der Querschnitt 2+1 vorgesehen ist, entspricht die Nordumgehung dem Charakter einer Bundesstraße mit Funktionen für den überörtlichen Verkehr deutlich besser als die Variante Verlängerte Hochstraße. Bei dieser sind acht Knotenpunkte zu durchfahren. Durch die Trassenführung auf der bestehenden Hochstraße und deren Verlängerung kommt dieser Variante eher der Charakter einer Stadtstraße zu, verbunden mit einer geringeren Reisequalität. In diesem Zusammenhang in den Blick zu nehmen ist § 16 Abs. 1 Satz 3 FStrG, der den Begriff der Ortsumgehung definiert als den Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt (im Zuge einer Bundesfernstraße) dient. Zwar kann auch eine durch die bebaute Ortslage führende Trassierung einer Bundesstraße der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dienen. Erforderlich ist jedoch eine Streckenführung und Ausbaukonzeption, welche ihr die den Charakter einer Ortsdurchfahrt bestimmenden Merkmale nimmt, der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes zu dienen (vgl. § 5 Abs. 4 Satz 1 FStrG)[59]. Dies ist bei der Variante Verlängerte Hochstraße infolge der zahlreichen Knotenpunkte zur Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes nicht in ausreichendem Maße gewährleistet. Mit einem Vorteil für die Nordumgehung verbunden ist zudem der Umstand, dass sowohl der Durchgangsverkehr als auch wesentliche Anteile des Quell-/Zielverkehrs um die Stadt herumgeführt werden. Dementsprechend erfolgt die Verteilung in einzelne Stadtquartiere von außen ohne Belastung des Stadtzentrums. Anders verhält es sich bei der Variante Verlängerte Hochstraße, bei der nahezu der gesamte Verkehr (Durchgangs-, Quell-/Ziel- und auch wesentliche Teile des Binnenverkehrs) zunächst in das Stadtzentrum (Knoten Hochstraße/Alte Bahnhofstraße, Kolenfelder Straße) geführt und dort sternförmig in alle Richtungen verteilt wird. Die Voraussetzungen einer Bundesstraße nach § 1 Abs. 1 FStrG werden durch die Variante Nordumgehung eindeutig besser erfüllt.

Es wurde ferner die Verkehrsarbeit der beiden Varianten für die sensiblen und sehr sensiblen Straßen in Wunstorf, Klein Heidorn, Blumenau und Luthe ermittelt. Unter der Verkehrsarbeit

[59] BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11/03, juris Rn. 66.

ist die Verkehrsmenge (Kfz/24h) multipliziert mit der Fahrstrecke auf der jeweiligen Straße zu verstehen. Im Ergebnis wird nachvollziehbar dargelegt, dass beide Varianten die Verkehrsarbeit auf den untersuchten sensiblen oder sehr sensiblen Straßen deutlich reduzieren. Die Entlastungswirkung der Variante Verlängerte Hochstraße tritt insbesondere in der Kernstadt von Wunstorf ein, während die Variante Nordumgehung die Ortslagen Blumenau und Luthe stärker entlastet. Nennenswerte Unterschiede bestehen nicht, die Variante Nordumgehung ist hinsichtlich des Kriteriums Verkehrsarbeit als geringfügig günstiger zu bewerten. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde plausibel dargelegt, dass die Ergebnisse der beiden Untersuchungen noch hinreichend aktuell sind. Denn das bestehende Verkehrssystem in Wunstorf hat sich seit Erstellung der beiden vorgenannten Unterlagen nicht erheblich verändert, insbesondere sind neue große Verkehrserzeuger mit Einfluss auf die untersuchten Straßenzüge nicht feststellbar (vgl. Unterlage 1, S.31D3, Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 28.10.2014, S. 4).

Einen Vorteil weist die Nordumgehung schließlich auch hinsichtlich des Kriteriums Bündelung von Verkehrsströmen und Netzschluss auf[60]. Der durch die Unterbrechung der B 442 durch den Fliegerhorst Wunstorf weitgehend über die K 333 geleitete Bundesstraßenverkehr zwischen Wunstorf und Neustadt am Rübenberge kann bei der Nordumgehung zielgerichteter geführt werden. Denn durch die Nordumgehung wird der aus Süden kommende Verkehr der B 442 bereits an der Straße Am Hohen Holz mit der neuen Trasse der B 441 verknüpft und außerhalb der Siedlungsbereiche zur heutigen K 333 geführt. Von Norden kommend wird der Verkehr der B 442 direkt von der K 333 auf die Nordumgehung geführt, nördlich von Wunstorf an den Siedlungsbereichen vorbeigeleitet und trifft über die Straße Am Hohen Holz – die nach dem Konzept zur zukünftigen Netzgestaltung zur B 442 umgestuft werden soll – auf die bestehende B 442. Der Verkehr der Bundesstraße B 442 muss demnach nicht mehr wie derzeit durch den nördlichen Siedlungsbereich von Wunstorf geleitet werden. Die Variante Verlängerte Hochstraße kann hingegen diese Bündelungs- und Netzschlussfunktion nicht erfüllen. Der aus Norden kommende Verkehr würde entweder wie bisher durch Wunstorf fließen oder durch die Ortsdurchfahrten von Luthe und Blumenau (K 344) von der K 333 über die verlängerte Hochstraße als B 441 auf die bestehende B 442 süd-westlich von Wunstorf geführt werden (bzw. aus Süden kommend in umgekehrter Reihenfolge).

Vergleicht man weiterhin die Anbindung von Gewerbegebieten der Stadt Wunstorf durch die Ortsumgehung, so wird durch die Variante Verlängerte Hochstraße das Gewerbegebiet Industriestraße/ Munzeler Straße auch in Fahrtrichtung Westen auf kurzem Weg angebunden, was die Nordumgehung nicht leisten kann. Die verbesserte Anbindung des Gewerbegebietsgeht jedoch mit einer verstärkten Verkehrsbelastung der Kolenfelder Straße einher, so dass dort nachteilige Wirkungen auftreten. Die Anbindung der Gewerbegebiete im Nordwesten und Südosten von Wunstorf ist durch beide Varianten gleichermaßen gewährleistet.

Im Ergebnis ist die Variante Nordumgehung hinsichtlich des Kriteriums der verkehrlichen Wirkungen und Erreichbarkeit der verkehrlichen Planungsziele vorzugswürdig.

2.2.3.5.2.2.2 Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 – Teil III Variantenvergleich (Planungsgruppe Landespflege, Juni 1998) umfassend und nachvollziehbar verglichen. Grundlage für den Variantenvergleich in der UVS Teil III ist die Analyse der Raumempfindlichkeit nördlich und südlich von Wunstorf in der UVS Teil I und II. Nach Optimierung der Planung beider Varianten wurde die Unterlage „Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsstudie für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ (Planungsgruppe Landespflege, Mai 1999) erstellt, die eine aktualisierte Gegenüberstellung der Auswirkungen beider Varianten enthält. Für das Planfeststellungsverfahren wurden weitere Unterlagen mit Angaben zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens erstellt, etwa die Verkehrsuntersuchung 2009,

[60] Vgl. zu diesem Kriterium BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11/03, juris Rn. 67.

das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11-LuS, mit Ergänzung vom 16.05.2014 und 08.06.2015), Schalltechnische Untersuchung (mit ergänzender Stellungnahme vom 01.12.2014), die von der Vorhabenträgerin vorgelegte ergänzende Variantenbetrachtung („Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015) sowie die ergänzende Untersuchung „Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante Verlängerte Hochstraße“ vom Mai 2015. Diese Unterlagen sind als Grundlage für den Vergleich der Umweltauswirkungen der beiden Varianten, einschließlich Auswirkungen auf Natur- und Landschaft, geeignet. Die Planfeststellungsbehörde ist der Frage nachgegangen, ob die Kernaussagen des Variantenvergleichs der UVS Teil III nach wie vor Gültigkeit beanspruchen und hat soweit erforderlich die Vorhabenträgerin um ergänzende oder aktualisierte Darlegung gebeten. Unter Auswertung der neueren Erkenntnisse und aktuellen Untersuchungen bestätigen sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Kernaussagen zu den Umweltauswirkungen der beiden Varianten[61]. Seit Erstellung des Variantenvergleichs haben sich die naturräumlichen und umweltrelevanten Verhältnisse vor Ort nicht in einem solchen Umfang verändert, dass eine völlige Neubewertung der Varianten erforderlich würde. Da die Ermittlung der in Bezug auf die einzelnen Schutzgüter vorzugswürdigen Variante eindeutig möglich ist, hätte eine Aktualisierung des Variantenvergleichs in Bezug auf sämtliche Umweltauswirkungen der Variante Verlängerte Hochstraße keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht.

Der Variantenvergleich beruht maßgeblich auf Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser sowie Mensch. Die Datengrundlagen zu den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima, Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter sind anders als bei biologischen Daten nicht nach wenigen Jahren als veraltet einzustufen. Bezüglich des Schutzgutes Mensch können zudem aktuelle überschlägige Aussagen über die Auswirkungen von Verkehrslärm und Luftschadstoffen auf die Umgebung der ergänzenden Variantenbetrachtung („Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 29 ff.) entnommen werden, so dass auch für dieses Schutzgut hinreichend aktuelle Aussagen vorliegen. Starke Veränderungen im Landschaftsbild sind ebenfalls nicht zu verzeichnen, so dass auch die seinerzeit erfolgte Ableitung der Konfliktdichte für das Schutzgut Landschaft weiterhin nutzbar ist. Dieses bestätigt die im Dezember 2014 durchgeführte Biotoptypenkartierung im Bereich der Variante „Verlängerte Hochstraße“. Die als veraltet einzustufenden Bestandsdaten zur Arten- und Biotopausstattung (Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) sind somit nicht ausschlaggebend für das Ergebnis der UVS, d. h. auch bei einer heute weniger bedeutsamen Arten- und Biotopausstattung im Bereich der Variante Verlängerte Hochstraße würde sich kein entscheidungserheblich anderes Ergebnis im Variantenvergleich ergeben, zumal die Verlängerte Hochstraße auch bisher schon in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt deutlich günstiger abschnitt. Vorsorglich hat die Vorhabenträgerin eine aktuelle ergänzende Unterlage „Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante ‚Verlängerte Hochstraße’“ (Mai 2015) erarbeitet. Bestandteil war eine aktuelle Biotoptypenkartierung vom Dezember 2014 und eine Potenzialabschätzung zur faunistischen Besiedlung mit Darlegung der im günstigsten und im ungünstigsten Fall zu erwartenden Tiervorkommen. Angesichts der einfachen Biotoptypenausstattung des Raumes ist trotz des ungünstigen Erfassungszeitraumes (Dezember) nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen, dass die Biotoptypenansprache hinreichend sicher möglich war, zumal der Winter bis zum Dezember 2014 sehr mild war, so dass die Vegetation noch ungewöhnlich gut erhalten blieb. Für die Nordvariante liegen zudem aktuelle Daten zu den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt vor, die zeigen, dass die Betroffenheit dieser Schutzgüter keine unüberwindbaren Genehmigungshürden mit sich bringen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit Stand vom Dezember 2016 vergewissert, dass sich im Betrachtungsraum keine den seinerzeitigen Variantenvergleich in Frage stellenden gravierenden Veränderungen ergeben haben. So wurden keine nach Naturschutzrecht neuen Schutzgebiete ausgewiesen, noch wurden alte Gebiete ihres Schutzstatus enthoben.

[61] Vgl. BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14/12, juris Rn. 81.

Schutzgut Mensch

Wesentliche Umweltauswirkungen eines Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Mensch sind Beeinträchtigungen durch Verkehrslärmemissionen, Luftschadstoffbelastungen und Beeinträchtigungen des Wohnumfelds.

In die Abwägung des Variantenvergleichs ist der Belang des Verkehrslärmschutzes mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Die beiden Trassen werden zunächst danach beurteilt, inwieweit sie einschließlich ihrer Folgewirkungen jeweils den Vorgaben des § 50 BImSchG (Trennungsgrundsatz) entsprechen.

Nach § 50 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. § 50 BImschG stellt eine Abwägungsdirektive dar, die mit dem dort verankerten Trennungsgrundsatz u. a. ein Optimierungsgebot in Bezug auf die Vorsorge gegen Verkehrslärm zum Inhalt hat. Die Vorschrift bezweckt eine weitgehende Lärmvermeidung, der durch die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genügt wird[62]. Beim Variantenvergleich im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägung nach § 17 FStrG ist daher der Gesichtspunkt der (weiteren) Minderung der Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 1 16. BImSchV z. B. durch Wahl einer bestimmten Trasse besonders zu berücksichtigen. Demgemäß wird für die Variante Nordumgehung und die Variante Verlängerte Hochstraße getrennt beurteilt, wie diese den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG erfüllen. Im Rahmen der Bewertung der beiden Trassen im Hinblick auf den Trennungsgrundsatz erachtet die Planfeststellungsbehörde bauleitplanerisch ausgewiesene und faktisch vorhandene Wohngebiete, aber auch Mischgebiete mit überwiegender Wohnnutzung, als „ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete“ im Sinne von § 50 BImSchG.

Im Rahmen der ergänzenden Variantenbetrachtung, die die Vorhabenträgerin im Planfeststellungsverfahren vorgelegt hat, wird für die Variante Nordumgehung und die Variante Verlängerte Hochstraße anhand von Rasterlärmkarten die Lärmauswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet von Wunstorf einschließlich der Ortsteile und den gesamten Freiraum untersucht. Grundlage ist die jeweilige Verkehrsbelastung aus den Verkehrsprognosemodellen der Verkehrsuntersuchung 2009 (vgl. „Betrachtung der Varianten für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“, Mai 2015, S. 33 ff.). Lärmschutzmaßnahmen wurden nicht eingerechnet, so dass die freie Schallausbreitung dargestellt wird. Auch Hoch- oder Tieflagen der Trassenvarianten wurden in die Berechnung nicht eingestellt, die Gradienten der Varianten liegen zur besseren Vergleichbarkeit auf gleichem Niveau. Zudem wurde eine einheitliche Geschwindigkeit von 70 km/h sowohl für Pkw als auch für Lkw angenommen. Die Rasterlärmkarten geben die nächtliche Lärmsituation (22 bis 6 Uhr) wieder, in der für Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ein Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) gilt.

Ein Vergleich der Rasterlärmkarte für die Variante Nordumgehung und die Variante Verlängerte Hochstraße zeigt, dass die Verlärmung des Freiraums bei der Nordumgehung aufgrund der größeren Baustreckenlänge im Außenbereich deutlich ungünstiger zu bewerten ist. Hingegen werden Siedlungsbereiche bei der auf längerer Strecke durch das Stadtgebiet von Wunstorf geführten Variante Verlängerte Hochstraße erheblich stärker verlärmt. Wie aus der

[62] Vgl. VGH München, Beschl. v. 05.03.2001 – 8 ZB 00/3490, juris; BVerwG, Urt. v. 28.1.1999, Az. 4 CN 5/98, juris.

Rasterlärmkarte für diese Variante ersichtlich ist, kommt es hier in den angrenzenden Wohngebieten zu erheblichen Lärmbelastungen. Aufgrund der Trassenführung außerhalb von bebauten Siedlungsbereichen wird die Variante Nordumgehung dem Trennungsgebot des § 50 BImSchG damit deutlich besser gerecht. Der geringste Abstand dieser Variante zu vorhandener Wohnbebauung beträgt zwischen 80 und 100 m im Bereich der Ortslage Luthe. Überwiegend beträgt der Abstand ca. 150 bis 300 m. Demgegenüber verläuft die Variante Verlängerte Hochstraße unmittelbar durch bebaute Gebiete mit einem Abstand von minimal 30 m, zudem muss vorhandene Bebauung zurückgebaut werden.

Diese Merkmale des Trassenverlaufs spiegeln sich in den Rasterlärmkarten wieder. Zwar wird bei beiden Varianten ohne Lärmschutzmaßnahmen der nächtliche Immissionsgrenzwert für Wohngebiete an mehreren Immissionsorten überschritten. Bei der Variante Nordumgehung liegen die meisten Überschreitungen bei Pegelwerten nachts bis ≤ 51 dB(A). Lediglich im Ortsteil Luthe werden ohne Lärmschutzmaßnahmen nach der Rasterlärmkarte Pegelwerte nachts bis ≤ 54 dB(A) erreicht. Bei der Variante Verlängerte Hochstraße sind Wohngebäude im unmittelbaren Nahbereich zur Straßentrasse mit nächtlichen Pegeln von bis zu 72 dB(A) betroffen. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (60 dB(A) nachts) wird damit deutlich überschritten.

Die Verkehrslärmbelastungen werden aber nicht nur anhand des Abstands zu vorhandener Wohnbebauung bzw. bauleitplanerisch ausgewiesenen Gebieten bestimmt, sondern auch anhand der Zahl der betroffenen Wohnungen. Unter Berücksichtigung gleicher Rechenbedingungen für beide Varianten hat die Vorhabenträgerin die Anzahl der jeweils betroffenen Wohngebäude ermittelt, wobei die Werte nur der vergleichenden Orientierung dienen und nicht identisch sein müssen mit den tatsächlichen Betroffenheiten (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014, S. 18 ff.). Nach diesen auf Rasterlärmkarten basierenden Berechnungen sind bei der Variante Verlängerte Hochstraße mind. 230 Wohngebäude von nächtlichen Grenzwertüberschreitungen betroffen. Die Immissionsgrenzwerte nachts werden bei der Variante Nordumgehung an 50 Wohngebäuden überschritten. Auch wenn die von der Vorhabenträgerin ermittelten Zahlen aufgrund der erforderlichen Schaffung von gleichen Rechenbedingungen nicht die tatsächlichen Betroffenheiten darstellen, zeigt der Vergleich nachdrücklich, dass bei der Variante Verlängerte Hochstraße deutlich mehr Wohngebäude und damit mehr Menschen von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen sind.

Die Variante Verlängerte Hochstraße ist auch hinsichtlich der Beeinträchtigung von Wohngebieten durch Baulärm deutlich nachteiliger (vgl. UVS Teil III, S. 7). Hingegen wird die Erholungsfunktion durch die stärkere Verlärmung von Freiraum mit Erholungseignung bei der Variante Nordumgehung stärker beeinträchtigt.

Ein weiterer relevanter Aspekt für den Vergleich der Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch ist die Luftschadstoffbelastung. Das Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11-LuS, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG, Luftschadstoffgutachten zur geplanten Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441, März 2009; ergänzende Stellungnahmen vom 16.05.2014 und 08.06.2015) ermittelt die Luftschadstoffbelastung für die von der Planung betroffenen Wohnbereiche sowohl für den Prognosenullfall, die Variante Nordumgehung (Variante 1 gem. Luftschadstoffgutachten) sowie die Variante Verlängerte Hochstraße (Variante 2 gem. Luftschadstoffgutachten). Im Vergleich zum Prognosenullfall sind beide Varianten geeignet, die Luftschadstoffbelastung im Bereich der Ortsdurchfahrt von Wunstorf deutlich zu reduzieren. An den Untersuchungspunkten Nr. 4 (Südstraße) und Nr. 2 (Lange Straße) reduziert sich der NO_2-Jahresmittelwert bei der Variante Nordumgehung um 7 µg/m³ auf 28 µg/m³ bzw. um 6 µg/m³ auf 17 µg/m³ (Grenzwert 39. BImSchV: 40 µg/m³). Der PM_{10}-Jahresmittelwert reduziert sich um 1 µg/m³ auf 28 µg/m³ am Untersuchungspunkt Nr. 4 und um 2 µg/m³ auf 24 µg/m³ am Untersuchungspunkt Nr. 2 (Grenzwert 39. BImSchV: 40 µg/m³). Die Variante Verlängerte Hochstraße führt am Untersuchungspunkt Nr. 4 zu einer Verminderung der NO_2-Belastung um 9 µg/m³ auf 26 µg/m³ und am Untersuchungspunkt 2 um 6 µg/m³ auf 17 µg/m³.

Der PM_{10}-Jahresmittelwert reduziert sich um 2 µg/m³ auf 27 µg/m³ am Untersuchungspunkt Nr. 4 und am Untersuchungspunkt Nr. 2 um 2 µg/m³ auf 24 µg/m³ (Unterlage 11-LuS, S. 30 f.).

An den weiteren im Stadtzentrum von Wunstorf gelegenen Untersuchungspunkten Nr. 7 (Hochstraße) und Nr. 5 (Barnestraße) reduziert sich die NO_2- und PM_{10}-Belastung bei der Variante Verlängerte Hochstraße im Vergleich zum Prognosenullfall nicht (Nr. 7: NO_2 = 20 µg/m³, PM_{10} = 25 µg/m³; Nr. 5: PM_{10} = 25 µg/m³) bzw. der NO_2-Jahresmittelwert erhöht sich an Untersuchungspunkt Nr. 5 um 2 µg/m³ auf 20 µg/m³. Immissionsgrenzwerte werden nicht überschritten. Hingegen führt die Variante Nordumgehung an Untersuchungspunkt Nr. 7 zu einer Reduzierung der NO_2-Belastung um 2 µg/m³ und der Feinstaubelastung um 1 µg/m³. An Untersuchungspunkt Nr. 5 bleibt die NO_2-Belastung gleich, die PM_{10}-Belastung reduziert sich um 1 µg/m³ (Unterlage 11-LuS, S. 30 f.). Diese Ergebnisse werden in den Ergänzungen des Luftschadstoffgutachtens vom 16.05.2014 und 08.06.2015 (s. dazu Abschnitt 2.2.2.2.1.3.6 dieses Beschlusses) unter Berücksichtigung des Feinstaubparameters $PM_{2,5}$ bestätigt. Aufgrund der größeren Reduzierung der innerörtlichen Schadstoffbelastung ist die Variante Nordumgehung hier vorzugswürdig.

Deutlich ungünstiger ist die Variante Verlängerte Hochstraße schließlich auch hinsichtlich der Beeinträchtigung des Wohnumfelds. Dies nicht nur aufgrund der Verlärmung von Wohngebieten, sondern auch durch stärkere Belastungen in der Bauphase sowie den erforderlich werdenden Abriss von 22 Wohngebäuden, 28 Nebengebäuden und gewerblichen Gebäuden sowie eines Altenheimes mit Sozialstation, einer Rettungswache und eines Nahversorgungsmarkts (vgl. Vermerk der Vorhabenträgerin vom 19.09.2013 „Folgen der Variante „Verlängerte Hochstraße“ auf den Grunderwerb“).

Hingegen erweist sich die Variante Nordumgehung bei dem Aspekt der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Landschaft als ungünstiger, da hier mehr Wegebeziehungen unterbrochen werden und größere Freiflächenanteile verlärmt werden (s.o.). Dies gilt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase, ebenso für anlagebedingte Auswirkungen (vgl. UVS Teil III, S. 7, 15, 28).

Insgesamt ist die Variante Nordumgehung in Bezug auf das Schutzgut Mensch jedoch vorzugswürdig.

<u>Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</u>

Beide Varianten führen zu Eingriffen in Natur und Landschaft und damit zugleich auch zu Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gem. § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG.

Baubedingt kommt es bei beiden Varianten zu Beeinträchtigungen von wildlebenden Tier- und Pflanzenarten durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme und baubedingte Störwirkungen (Lärm, Erschütterungen, Schadstoffbelastung). Insbesondere die Flächeninanspruchnahme durch die Arbeitsstreifen führt zu direkten Zerstörungen von Vegetations- und Biotopstrukturen, verbunden mit nachteiligen Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten. Das Risiko irreversibler Entwertungen von Biotopen ist besonders groß in den Bereichen mit feinkörnigen, bindigen Niederungsböden und anderen verdichtungsempfindlichen Böden. Aus diesem Grund ist die baubedingte Entwertung von Böden insbesondere in den Niederungsbereichen Alte Südaue und Westaue, die zugleich Vorranggebiete für Natur- und Landschaft gemäß RROP der Region Hannover sind, mit nachteiligen Folgen für Biotope verbunden. Die dort anzustrebende naturnahe Entwicklung von Biotopen kann beeinträchtigt werden. Diesbezüglich birgt die Variante Verlängerte Hochstraße größere Risiken, weil sie die Niederungsbereiche der Alte Südaue und der Westaue quert. Die Variante Nordumgehung quert nur die Westauenieder ung nördlich von Blumenau. Hingegen ist die Variante Nordumgehung hinsichtlich baubedingter Lärmemissionen nachteiliger. Das Umfeld dieser Variante ist beim Schutzgut

Tiere und Pflanzen gegenüber Lärm insgesamt empfindlicher als dasjenige der Variante Verlängerte Hochstraße. Die Beunruhigungen durch Baulärm betreffen im Norden das Wiesenvogelbrut- und -rastgebiet der Leineaue, an der Westaue die Nahrungsfläche des Weißstorches mit Horstplatz in Blumenau sowie das Waldgebiet Hohes Holz mit den vorgelagerten Nahrungsflächen gefährdeter Säugetierarten (Dachs, Fledermäuse). Im Süden ist demgegenüber nur das Wiesenvogelgebiet in der Westaue-Niederung betroffen, das zugleich als Nahrungshabitat für den Weißstorch mit Horstplatz in Bokeloh Bedeutung hat. Baubedingte Beeinträchtigungen sind ferner durch Schadstoffeinträge in Fließgewässer mit nachteiligen Wirkungen für aquatische und amphibische Lebensgemeinschaften möglich. Diesbezüglich besteht kein wesentlicher Unterschied zwischen den beiden Varianten. Bei den baubedingen Auswirkungen erweist sich keine der Varianten als eindeutig vorzugswürdig (vgl. UVS Teil III, S. 6 f.).

Anlagebedingt ist bei beiden Varianten maßgeblicher Wirkfaktor der Flächenverlust durch Versiegelung, Errichtung des Straßenkörpers und sonstiger Bauwerke. Bei einem Vergleich der Varianten wird sichtbar, dass die anlagebedingten Verluste an für Arten und Lebensgemeinschaften wertvollen Flächen bei der Variante Verlängerte Hochstraße geringer sind als im Fall der Variante Nordumgehung. Die Variante Nordumgehung führt zum Verlust von etwa 3,5 ha höherwertigerer Biotope (mesophile Gebüsche, Ruderalgebüsche, Hecken, Siedlungsgehölze, mesophiles Grünland und Ruderalfluren), während die Variante Verlängerte Hochstraße auf einer Fläche von etwa 1,9 ha höherwertigere Biotope (Ruderalfluren, Extensivgrünland, mesohiles Grünland, Röhricht, ein Feldgehölz, Pionierwald und Weiden-Auwald) in Anspruch nimmt. Bei beiden Varianten kommt es zudem zu anlagebedingten Eingriffen in den Lebensraum von Weißstörchen. Hier sind die Auswirkungen der Variante Nordumgehung deutlich ungünstiger als diejenigen der Variante Verlängerte Hochstraße. Durch die Trasse der Variante Nordumgehung werden Nahrungsflächen an der Westaue, die von dem Weißstorch mit Horstplatz in Blumenau genutzt werden, durchschnitten. Dies führt dazu, dass der Weißstorchhorst nahezu von seinem gesamten Nahrungsrevier abgeschnitten wird. Im Gegensatz dazu ist das Nahrungsgebiet eines in Bokeloh brütenden Weißstorches nur am östlichen Rand betroffen. Anders als bei der Variante Nordumgehung besteht hier nicht die Gefahr, dass der Horstplatz aufgegeben wird. Aufgrund dieser deutlich nachteiligeren Auswirkungen auf einen Weißstorchhorstplatz sowie aufgrund der deutlich höheren quantitativen Flächeninanspruchnahme mit nachteiligen Wirkungen für Tiere und Pflanzen ist die Variante Nordumgehung hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen als nachteiliger zu bewerten (UVS Teil III, S. 12). In Bezug auf die Betroffenheit von Brutvögeln und Amphibien bestehen ebenfalls Vorteile der Variante Verlängerte Hochstraße. Die einzigen gravierenderen Beeinträchtigungen der Variante Verlängerte Hochstraße auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt stellen der Verlust von etwa 1.070 m² nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen in den Niederungen der Westaue und der Alten Südaue, erhebliche Beeinträchtigungen der nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtypen 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren) und 91E0 (Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior [Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae]) – jedoch nur in geringem Umfang und außerhalb eines FFH-Gebiets – sowie eine Beeinträchtigung potenzieller Fledermaus-Leitstrukturen im Bereich der B 442 und der Bahnstrecke dar (Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante „Verlängerte Hochstraße“, Mai 2015, S. 15 ff.).

Betriebsbedingte nachteilige Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sind Beeinträchtigungen durch Lärm, Beunruhigung, Schadstoffeintrag und verkehrsbedingte Zerschneidungswirkungen. Die in der UVS Teil III vorgenommene Flächenbilanzierung (S. 23 f.) kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die Variante Nordumgehung in quantitativer Hinsicht deutlich nachteiliger als die Variante Verlängerte Hochstraße ist. Maßgeblich ist auch hier wieder die größere Trassenlänge der Variante Nordumgehung. Hinzu kommt, dass die Variante Nordumgehung einen wichtigen Wanderkorridor einer lokalen Erdkrötenpopulation zwischen dem Waldgebiet Hohes Holz und dem Baggersee an der Hagenburger Straße zerschneidet und es hierdurch zu Verlusten von Individuen der Art durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr kommen

kann. Erforderlich wird die Errichtung von Amphibienquerungshilfen (Durchlässe und entsprechende Leiteinrichtungen) (UVS Teil III, S. 25). Hingegen kommt es bei beiden Varianten zur Zerschneidung von Fledermaus-Flugrouten. Die betroffenen Fledermausarten sind europarechtlich nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt. Die Auswirkungen beider Varianten sind insofern vergleichbar. Von der Variante Nordumgehung gehen ferner Störwirkungen auf den Bereich der Westaue aus, die für Wiesenbrüter und Rastvögel höhere Bedeutung hat. Aber auch die Variante Verlängerte Hochstraße beeinträchtigt ein bedeutenderes Wiesenvogelbrutgebiet (Kiebitz, Wiesenpieper) in dem Grünlandbereich zwischen Wunstorf und der geplanter Trassenführung. Feldvögel sind von beiden Varianten betroffen (Feldlerche, Wiesenschafstelze, Rebhuhn und Wachtel), wobei die Betroffenheit durch die Nordumgehung größer ist. Im Ergebnis kommt es damit bei beiden Trassenvarianten zu betriebsbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG, bei der Variante Nordumgehung jedoch in deutlich größerem Umfang (UVS Teil III, S. 25 f.).

Aufgrund des größeren Eingriffs in Natur und Landschaft ist auch der Kompensationsbedarf der Variante Nordumgehung im Vergleich zur Variante Verlängerte Hochstraße höher. In der UVS Teil III wurde der Kompensationsbedarf der beiden Varianten überschlägig ermittelt; das angewandte Verfahren dient lediglich der Vergleichbarkeit der Varianten und stellt nicht den tatsächlichen Kompensationsbedarf dar. Hiernach ist der Kompensationsbedarf der Variante Nordumgehung etwa doppelt so hoch wie derjenige der Variante Verlängerte Hochstraße (UVS Teil III, S. 44 f.). Dieses wird durch die aktuelle Unterlage „Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante Verlängerte Hochstraße“ vom Mai 2015 bestätigt. Danach beträgt der Kompensationsbedarf für die Variante Verlängerte Hochstraße überschlägig 9 bis 10 ha, während der für die Variante Nordumgehung bei deutlich über 20 ha liegt.

Artenschutzrechtliche Verbote werden bei der Variante Nordumgehung nicht erfüllt (vgl. Unterlage 12.4). Auch bei der Variante Verlängerte Hochstraße ist davon auszugehen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch geeignete Vorkehrungen oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden können, wenngleich nicht gänzlich ausgeschlossen ist, dass in Folge der Zerstörung von Fledermausleitstrukturen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten. Da aber im vorliegenden Fall die Variante Nordumgehung als Vorzugsvariante eingestuft ist, wird für die Abwägung die für diese Variante ungünstigere Konstellation angenommen, dass auch bei der Variante Verlängerte Hochstraße artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermeidbar sind. Eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebiets ist bei beiden Varianten aufgrund der Distanz zum nächstgelegenen Schutzgebiet und aufgrund der Möglichkeit, geeignete Schutzvorkehrungen zu ergreifen, ausgeschlossen. Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG oder § 24 NAGBNatSchG sind von der Variante Nordumgehung nicht betroffen (Unterlage 12.1, S. 51). Hingegen werden durch die Variante Verlängerte Hochstraße die Niederungen der Westaue und der Alten Südaue beeinträchtigt, in denen gesetzlich geschützte Biotope überbaut würden. Somit ergeben sich in dieser Beziehung Vorteile der Variante Nordumgehung.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass zwar beide Varianten zu Konflikten mit Pflanzen, Tieren und der biologischen Vielfalt führen, insbesondere auch einen Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 BNatSchG darstellen, die Variante Nordumgehung aber vor allem wegen der längeren Baustrecke und der damit verbundenen Beeinträchtigungen als deutlich nachteiliger zu bewerten ist.

<u>Schutzgut Boden</u>

Die baubedingten Auswirkungen beider Varianten auf das Schutzgut Boden sind vergleichbar. Zwar führt die Verlängerte Hochstraße durch einen Bereich mit hoch verdichtungsempfindlichen Gleyböden und Parabraunerden, während die Nordumgehung auf größerer Strecke nur gering verdichtungsempfindliche Böden beansprucht und somit leichte Vorteile aufweist. Aller-

dings hat die Nordumgehung insbesondere aufgrund der längeren Neubaustrecke einen größeren Bauumfang und erfordert erheblich größere Erdmassenbewegungen als die Variante Verlängerte Hochstraße, so dass Bodenverdichtungen in größerem Umfang erforderlich werden und auch die baubetriebsbedingten Risiken größer sind. Dies wiegt die Vorteile der Nordvariante in Bezug auf die Beanspruchung verdichtungsempfindlicher Böden auf (vgl. UVS Teil III, S. 5).

Hinsichtlich der dauerhaften und daher hoch zu gewichtenden anlagebedingten Wirkungen – insbesondere Versiegelung und Flächeninanspruchnahme – ist die Variante Nordumgehung deutlich nachteiliger als die Variante Verlängerte Hochstraße, da durch die längere Neubaustrecke außerhalb des Siedlungsraumes der Umfang der zu versiegelnden Fläche und der Minderung der Bodenfunktionen größer ist als bei der kürzeren Neubaustrecke der Variante Verlängerte Hochstraße, die innerorts zudem auf bereits stark anthropogen veränderten und funktionsgeminderten Böden geführt wird (vgl. UVS Teil III, S. 9; Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante „Verlängerte Hochstraße“, Mai 2015, S. 19).

Schließlich ist die Variante Nordumgehung auch hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen als ungünstiger zu bewerten, da aufgrund der längeren Neubaustrecke in freier Landschaft die Risiken von Beeinträchtigungen durch Schadstoffemissionen höher sind als bei der Variante Verlängerte Hochstraße (vgl. UVS Teil III, S. 19).

Im Ergebnis ist die Variante Verlängerte Hochstraße für das Schutzgut Boden die günstigere Variante, da sie durch die geringere Neubaustreckenlänge weniger Flächen in Anspruch nimmt und der Umfang der Versiegelung und Bodenverdichtung geringer ist, ebenso das Risiko von Beeinträchtigungen durch Schadstoffeintrag.

Aus diesem Grund schont die Variante Verlängerte Hochstraße den Boden besser als die Nordvariante und ist daher insoweit vorzugswürdig.

Schutzgut Wasser

Infolge des Baus einer Trogstrecke im Bereich der Bahnunterquerung und der dadurch erforderlich werdenden Grundwasserhaltung ist das Risiko einer baubedingten Grundwasserbeeinträchtigung (v.a. durch Schadstoffeintrag) bei der Nordvariante höher als bei der Variante Verlängerte Hochstraße. Auch wird die Nordvariante anders als die Variante Verlängerte Hochstraße teilweise in Einschnittlage geführt und verläuft auf längerer Strecke im grundwassernahen Bereich, was ebenfalls mit höheren Risiken für das Grundwasser verbunden ist (vgl. UVS Teil III, S. 5). Durch die festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen sowie die lediglich temporären Auswirkungen der Grundwasserhaltung sind jedoch auch bei der Variante Nordumgehung die baubedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers als gering zu bewerten (vgl. Abschnitt 2.2.2.3.3 dieses Beschlusses).

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Grundwasser bestehen insbesondere in der Reduzierung der Grundwasserneubildung aufgrund von Versiegelung, so dass die Nordvariante wegen der größeren Versiegelungsfläche ungünstiger ist (vgl. UVS Teil III, S. 9 f.). Insgesamt hat dieser Aspekt aber nur ein geringes Gewicht, da auch bei der Nordvariante die anlagebedingten Auswirkungen nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad haben (vgl. Abschnitt 2.2.2.3.4 dieses Beschlusses).

Das Risiko betriebsbedingter Auswirkungen durch Schadstoffeintrag in das Grundwasser ist bei beiden Varianten als gering einzustufen, weswegen dieser Aspekt insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist. Wegen der längeren Baustrecke auf unversiegelter freier Fläche sowie der Beanspruchung von mehr Flächen mit hoher oder sehr hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag ist die Nordvariante jedoch grundsätzlich als ungünstiger zu bewerten (vgl. UVS Teil III, S. 21). Beide Varianten führen durch die Schutzzone III des Wasserschutzgebiets

„Steinhude/Hohenholz“, die Variante Nordumgehung auf längerer Strecke. Innerhalb des Wasserschutzgebiets sind aber aufgrund der zu berücksichtigenden Vorgaben nach RiStWag grundsätzlich keine erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Mit Blick auf die Auswirkungen auf das Grundwasser ist die Variante Verlängerte Hochstraße daher vorzugswürdig.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Fließgewässer ist festzuhalten, dass die Variante Verlängerte Hochstraße eine Querung der Alten Südaue und der Westaue erfordert, die Variante Nordumgehung quert die Westaue sowie den Lehmbüntegraben. Da die Alte Südaue aufgrund ihres naturnahen Charakters besonders empfindlich gegenüber Eingriffen in die Gewässerstruktur ist, ist hier die Variante Verlängerte Hochstraße hinsichtlich bau- und anlagebedingter Beeinträchtigungen als nachteiliger zu bewerten (vgl. UVS Teil III, S. 5 f., 10). Im Zuge der Gewässerquerungen muss bei der Variante Nordumgehung das gesetzliche Überschwemmungsgebiet der Westaue gequert werden. Die Variante Verlängerte Hochstraße erfordert eine Querung des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets der Westaue sowie der Alten Südaue. Durch die Nordvariante geht ein Retentionsraum von 11.300 m² (5.800 m³ Retentionsvolumen) des Überschwemmungsgebiets der Westaue verloren (vgl. oben Abschnitt 2.2.2.3.4), wohingegen der Verlust an Retentionsraum des Überschwemmungsgebiets der Westaue bei der Variante Verlängere Hochstraße nur 2.000 m² (rd. 1.000 m³ Retentionsvolumen) beträgt (vgl. UVS Teil III, S. 10; Darstellung der Umweltauswirkungen der Variante „Verlängerte Hochstraße“, Mai 2015, S. 20). Beeinträchtigungen des Überschwemmungsgebiets der Alten Südaue sind für den Variantenvergleich nicht relevant, da es nach Gewässerbaumaßnahmen im Bereich der Alten Südaue nicht mehr zu Überschwemmungen kommt. Die Variante Verlängerte Hochstraße ist hinsichtlich der Auswirkungen auf Überschwemmungsgebiete leicht vorzugswürdig. Infolge der Querung der Westaue und der als empfindlich zu bewertenden Alten Südaue besteht bei der Variante Verlängerte Hochstraße ein etwas höheres Risiko betriebsbedingter Schadstoffeinträge in die Fließgewässer.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Oberflächengewässer ist daher die Variante Verlängerte Hochstraße als etwas nachteiliger zu bewerten.

Schutzgut Luft und Klima

Von beiden Varianten gehen keine relevanten baubedingten Auswirkungen auf das Klima und die Luftqualität aus. Bei der Variante Verlängerte Hochstraße kann es zu Staub- und Schadstoffbelastungen im Innerortsbereich kommen, doch ist dieser Konflikt als geringfügig zu bewerten. Hinsichtlich anlagebedingter Auswirkungen ist die Variante Nordumgehung günstiger als die Variante Verlängerte Hochstraße, da diese die Niederungsbereiche von Westaue und Alter Südaue südwestlich von Wunstorf in Dammlage quert. Die Niederungsbereiche haben als Frischluftleitbahnen grundsätzlich wichtige lokalklimatische und lufthygienische Bedeutung für das Stadtgebiet von Wunstorf. Allerdings ist in dem Bereich kein ausgeprägtes Flurwindsystem vorhanden, auch geht von der Dammlage für überörtliche Winde keine Barrierewirkung aus, so dass dieser Konflikt ebenfalls geringfügig ist (vgl. UVS Teil III, S. 11). Wie bereits vorstehend beim Schutzgut Mensch ausgeführt, ist die Variante Nordumgehung hinsichtlich der betriebsbedingten Luftschadstoffbelastung aufgrund der größeren Reduzierung der innerörtlichen Schadstoffbelastung vorzugswürdig. Im Ergebnis ist die Variante Nordumgehung vorzugswürdig.

Schutzgut Landschaft

Von der Variante Nordumgehung sind mit der Leineaue/Westauemündung sowie dem Waldgebiet Hohes Holz zwei hochwertige Landschaftsbildeinheiten randlich betroffen. Aber auch die Variante Verlängerte Hochstraße quert mit der Alten Südaue-Niederung und der Westaue-

Niederung zwei Bereiche mit hoher Landschaftsbildqualität. Baubedingt kommt es durch visuelle Beeinträchtigungen und Lärm zu Störungen des Naturgenusses und des Landschaftserlebens. Die Beeinträchtigungen sind bei beiden Varianten etwa gleichwertig.

Aufgrund des nur temporären Charakters sind die Beeinträchtigungen zudem nicht nachhaltig (UVS Teil III, S. 7). Anlagebedingt kommt es zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Landschaftsverbrauch infolge von Überbauung und Inanspruchnahme von Flächen mit unterschiedlich hoher Landschaftsbildqualität und Empfindlichkeit. Hinzu kommen Zerschneidungen von Blickbeziehungen und Landschaftsbildeinheiten sowie der Verlust prägender Landschaftselemente wie Hecken und Baumreihen. Die Variante Verlängerte Hochstraße verläuft auf längerer Strecke durch Bereiche von hohem landschaftsästhetischem Wert als die Variante Nordumgehung. Von ihr gehen insoweit qualitativ stärkere Konflikte aus, da die Variante Nordumgehung überwiegend durch Bereiche von geringer und mittlerer Wertigkeit verläuft. Allerdings sind im Verhältnis dazu die quantitativen anlagebedingten Auswirkungen der Variante Nordumgehung deutlich höher als diejenigen der Variante Verlängerte Hochstraße, die insgesamt kürzer ist und zudem teilweise innerorts verläuft, wo nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild sehr gering sind. Von beiden Varianten gehen anlagebedingte Fernwirkungen durch Zerschneidung und Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen aus, die aufgrund der längeren Trassenführung durch bislang überwiegend unverbaute Landschaft bei der Variante Nordumgehung stärker sind. Nachteiliger ist die Variante Nordumgehung zudem in Bezug auf den Verlust prägender Landschaftselemente (UVS Teil III, S. 13 f.).

Auch in Bezug auf die betriebsbedingten Auswirkungen auf die Landschaft wie Lärm- und Schadstoffimmissionen und visuelle Störwirkungen einschließlich Fernwirkungen ist die Variante Nordumgehung nachteiliger. Zwar sind die von der Variante Verlängerte Hochstraße hervorgerufenen Konflikte qualitativ stärker, da von dieser Variante in der Flächenbilanz im Verhältnis mehr Flächen von hoher und mittlerer Empfindlichkeit belastet werden als Flächen von geringer Empfindlichkeit. Allerdings wird dies durch die auch hier quantitativ deutlich größere Beeinträchtigung der Landschaft durch die Variante Nordumgehung relativiert, so dass im Ergebnis die Variante Nordumgehung nachteiliger ist. Gleiches gilt für die von dem Vorhaben ausgehenden Fernwirkungen und optischen Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr (UVS Teil III, S. 26 f.).

Ferner sind durch die Nordumgehung zwei Landschaftsschutzgebiete betroffen, das LSG „Hohes Holz“ und das LSG „Mittlere Leine“ (s. Abschnitt 2.2.2.3.7 dieses Beschlusses). Die beiden Landschaftsschutzgebiete werden auf einer Länge von ca. 2.200 m durch die geplante Trasse tangiert oder randlich durchschnitten. Betroffen sind zudem Randflächen des Naturparks Steinhuder Meer. Die Variante Verlängerte Hochstraße quert ein Landschaftsschutzgebiet (LSG „Fohlenstall/Haster Wald“) auf einer Länge von ca. 350 m. In der Gesamtschau ist die Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig.

<u>Schutzgut Kultur- und Sachgüter</u>

Durch die Variante Nordumgehung sind keine Kultur- und Sachgüter betroffen (vgl. Abschnitt 2.2.2.3.8 dieses Beschlusses). Hingegen wird bei der Variante Verlängerte Hochstraße der südöstliche Rand des Grundstücks des denkmalgeschützten ehemaligen Burgmannshofes überbaut, hierbei sind Eingriffe in den alten Baumbestand unvermeidbar (vgl. UVS Teil III, S. 15). Zudem gehen bei dieser Variante anlagenbedingt diverse Gebäude verloren (s.o. zum Schutzgut Mensch). Hinsichtlich des Schutzguts Kultur- und Sachgüter ist die Nordvariante deutlich vorzugswürdig.

Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen

Der vorstehende Vergleich der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG zeigt, dass die Variante Nordumgehung unverkennbar stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft hat. Sie ist deutlich nachteiliger in Bezug auf die Schutzgüter Boden, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft. Die Variante Nordumgehung ist ferner nachteiliger hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser, hingegen leicht vorzugswürdig hinsichtlich der Auswirkungen auf Oberflächengewässer. Dieses Ergebnis ist plausibel, da die Variante Nordumgehung eine deutlich längere Baustrecke aufweist und durchgehend durch unverbaute Landschaft verläuft. Die Variante Verlängerte Hochstraße ist dagegen kürzer und verläuft zudem teilweise im innerörtlichen Bereich. Der Unterschied zwischen den beiden Varianten hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Kriterien zeigt sich auch in dem zu Vergleichszwecken ermittelten Kompensationsbedarf, der bei der Variante Nordumgehung mehr als doppelt so hoch ist. Diese Nachteile der Variante Nordumgehung sind mit entsprechend hohem Gewicht in die Variantenabwägung einzustellen.

Ebenfalls ein hohes Gewicht in der Abwägungsentscheidung kommt den Auswirkungen der beiden Varianten auf das Schutzgut Mensch zu. Hier ist die Variante Nordumgehung eindeutig vorzugswürdig. Denn die Variante Verlängerte Hochstraße hat im Stadtgebiet von Wunstorf nachteilige Auswirkungen im Hinblick auf Verkehrslärm und Luftschadstoffe. Hinzukommen die erheblichen negativen Auswirkungen auf das Wohnumfeld/Wohnfunktion und die Wohnqualität insbesondere im Bereich des Wohngebiets Düendorfer Weg sowie durch den erforderlich werdenden Abriss von 22 Wohngebäuden, 28 Nebengebäuden und gewerblichen Gebäuden sowie eines Altenheimes mit Sozialstation, einer Rettungswache und eines Nahversorgungsmarkts. Die Vorteile der Variante Verlängerten Hochstraße bei dem Teilaspekt Erholungsfunktion der Landschaft werden hierdurch überlagert.

Ein geringeres Gewicht in der Abwägung haben die Schutzgüter Klima und Luft sowie Sach- und Kulturgüter, da die Auswirkungen beider Varianten – mit Ausnahme der Beeinträchtigung von Sachgütern durch die Variante Verlängerte Hochstraße – insgesamt eher gering sind. Vorzugswürdig ist hier die Variante Nordumgehung.

Unter dem Gesichtspunkt der Umweltauswirkungen ist in einer Gesamtschau daher die Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig. Sie weist in Bezug auf drei gewichtige Schutzgüter sowie das Grundwasser als Teilaspekt des Schutzguts Wasser deutliche Vorteile auf. Hingegen ist die Variante Nordumgehung nur bei einem gewichtigen Schutzgut eindeutig vorzugswürdig. Neben diesem quantitativen Aspekt überwiegen die Vorteile der Variante Verlängerte Hochstraße jedoch auch aus qualitativer Sicht.

2.2.3.5.2.2.3 Städtebauliche Belange der Stadt Wunstorf

Bei diesem Vergleich wird die rechtskräftige und geplante Bauleitplanung, aber auch faktische Bebauung (Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete) der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Stadt Wunstorf betrachtet. Daneben wird die Betroffenheit der allgemeinen Gebietshoheit der Gemeinde beurteilt (Entwicklungsmöglichkeiten, Durchschneidung des Gemeindegebietes).

Bauleitplanung der Stadt Wunstorf

Ein Konflikt mit der planerisch niedergelegten Bauleitplanung der Stadt Wunstorf (Wohn-, Mischgebiets- und Gewerbeflächen) besteht bei der Variante Nordumgehung nicht. Rechtskräftige Bebauungspläne oder vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits hinreichend verfestigte Planungen für eine Bebauung oder sonstige städtebauliche Nutzung des Trassenbereichs liegen nicht vor. Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf stellt im Bereich der Trassenführung der Variante Nordumgehung neben der Straßentrasse Flächen für Landwirtschaft und Grünflächen dar. Diese Darstellung zeigt, dass die Flächen von der

Stadt Wunstorf nicht für die Bebauung oder sonstige städtebauliche Nutzung in Betracht gezogen werden. Dargestellte Siedlungsflächen, insbesondere Wohngebiete oder Wohnbauflächen, sind nicht unmittelbar von der Trassenführung betroffen. Der geringste Abstand zwischen der Straßentrasse und Wohnbebauung außerorts beträgt 80-100 m im Bereich der Ortslage Luthe. Unmittelbar durch Bebauungsplan festgesetzte Gebiete sind nur im Bereich der auszubauenden Straße Am Hohen Holz betroffen. Festgesetzt sind Gewerbe- und Sondergebietsflächen mit vereinzelter Wohnbebauung. Die vorhandenen Bebauungspläne in diesem Bereich werden durch die Trasse jedoch nicht negativ beeinträchtigt.

Hingegen ist die Variante Verlängerte Hochstraße mit Blick auf die Bauleitplanung der Stadt Wunstorf nicht konfliktfrei. Die Straßentrasse führt im innerörtlichen Bereich der Stadt Wunstorf nordwestlich des Bahndammes der Bahnstrecke Minden-Hannover durch faktische (§ 34 BauGB) und durch Bebauungsplan festgesetzte Wohn- und Mischgebiete. Hier entstehen insbesondere Konflikte durch zusätzliche Lärmbetroffenheiten und den erforderlich werdenden Abbruch von 22 Wohngebäuden, 28 Nebengebäuden und gewerblichen Gebäuden sowie eines Altenheimes mit Sozialstation, einer Rettungswache und eines Nahversorgungsmarkts. Außerhalb des Siedlungsbereichs der Stadt Wunstorf verläuft die Trasse der Variante Verlängerte Hochstraße überwiegend durch Flächen, die im aktuellen Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf als Flächen für Landwirtschaft dargestellt sind. Zugleich durchschneidet die Trasse jedoch im Bereich zwischen der Bahnstrecke Hannover-Minden und der Alten Südaue sowie zwischen B 442 und Westaue zwei Gebiete, die im Flächennutzungsplan als Wohnbauflächen (Allgemeines Wohngebiet) dargestellt sind. Zu einem weiteren als Wohnbaufläche (Allgemeines Wohngebiet) dargestellten Gebiet zwischen Alter Südaue und B 442 verläuft die Trasse in relativ geringen räumlichen Abstand. Die bauleitplanerische Ausweisung von Wohngebieten wird durch die Trasse erheblich erschwert, wenn nicht gar in diesen Bereichen ausgeschlossen. Zudem ist die Trassenführung nicht mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans vereinbar und verstößt gegen das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB. Die Vorhabenträgerin ist als materieller Planungsträger mangels Widerspruch gegen die 4. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Wunstorf vom 05.12.1984 an die Darstellung der Nordvariante im Flächennutzungsplan gebunden (s. oben Abschnitt 2.2.3.4 dieses Beschlusses)[63].

Hinsichtlich der Betroffenheit der aktuellen Bauleitplanung der Stadt Wunstorf ist die Variante Nordumgehung somit deutlich vorzugswürdig.

Städtebauliche Trennwirkung

In den Blick zu nehmen ist ferner die durch die Trassenvarianten hervorgerufene Trennwirkung, die eine innerörtliche Zerschneidung bewirkt und damit auch städtebauliche Auswirkungen hat. Betroffen sind sowohl die Nutzungszusammenhänge im Straßenraum als auch die Nutzungszusammenhänge zwischen Quartieren oder Teilen von Quartieren. Maßgebliche Faktoren sind hier zum einen die straßenräumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten und zum anderen die prognostizierte Verkehrsstärke im Straßenraum. Das städtebauliche Gutachten „Städtebauliche Auswirkungen der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ der Ingenieurgemeinschaft Schnüll – Haller, Hannover, hat die jeweilige Trennwirkung der Varianten Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße mit einer schlüssigen und nachvollziehbaren Methodik untersucht (Gutachten, S. 13 ff.). Im Ergebnis ist die Trennwirkung der Variante Nordumgehung etwas geringer als diejenige der Variante Verlängerte Hochstraße. Die Variante Nordumgehung ist hier vorzugswürdig, wenngleich die Unterschiede gering sind. Da sich seit Erstellung des Gutachtens das Verhältnis zwischen dem Sensibilitätsgrad der Straßen und der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht wesentlich verändert hat, haben die Aussagen des Gutachtens nach wie vor Gültigkeit. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich nicht weiter verfolgten Sperrung des Straßenzugs Barnestraße – Lange Straße (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 28.10.2014, S. 4; Stellungnahme vom 01.12.2014, S. 23).

[63] S. dazu BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13/09, juris Rn. 33 ff.

Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten

Neben den vorstehend beleuchteten Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf kommunale Belange der Stadt Wunstorf sind ferner die Auswirkungen der Varianten auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten zu vergleichen. Die Varianten wirken sich in unterschiedlicher Weise auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Wunstorf aus. Die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt Wunstorf bei Realisierung der Ortsumgehung wurden für die Variante Nordumgehung und die Variante Verlängerte Hochstraße insbesondere in dem städtebaulichen Gutachten „Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 – Chancen für die Stadtentwicklung; städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten beim Bau der Trassenvarianten „Verlängerte Hochstraße“ und „Nordumgehung“ der Planwerkstatt 3, Hannover, 2001, untersucht. Die Kernaussagen des Gutachtens beanspruchen nach wie vor Gültigkeit. Die verkehrliche Entlastungswirkung der beiden Varianten ist bei einem Vergleich der den städtebaulichen Gutachten zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung 1999 und der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung 2009 (mit Aktualisierung 2014) im Verhältnis gleich geblieben. Auch haben sich die städtebauliche Situation und die Nutzungen im Umfeld der Straßen, die jeweils entlastet werden, nicht wesentlich geändert. Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich innerörtlich insbesondere in den Bereichen, in denen durch den Bau der Ortsumgehung die Verkehrsbelastung reduziert wird. Städtebauliche Entwicklungskonzepte, Änderungen des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf oder des RROP der Region Hannover, die den in dem städtebaulichen Gutachten prognostizierten jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten entgegenstehen könnten, wurden zwischenzeitlich nicht initiiert.

Schwerpunkt des städtebaulichen Gutachtens der Planwerkstatt 3 ist die Ermittlung von künftigen Freiräumen für städtebaulichen Entwicklungen und Umgestaltungen zur Verbesserung und/oder Weiterentwicklung derzeit unbefriedigender und/oder entwicklungsfähiger städtebaulicher Gegebenheiten. Betrachtet werden sowohl die Innen- als auch die Außenentwicklung (vgl. Gutachten, S. 2 f.). Schwerpunkt der Untersuchung von Entwicklungsräumen für die Innenentwicklung sind insbesondere diejenigen Bereiche, die derzeit erkennbare städtebauliche Defizite aufweisen und durch die Trassenvarianten nachhaltig entlastet werden. Die Untersuchung der Möglichkeiten für die Außenentwicklung konzentriert sich auf Flächen, für die nach konkretisierten Planungsvorprüfungen und -erkenntnissen zukünftige Stadtentwicklungen in Erwägung gezogen wurden (Gutachten, S. 4 ff.). Die Planfeststellungsbehörde hat das Gutachten geprüft und für schlüssig und nachvollziehbar befunden. Es ist als Grundlage für den Variantenvergleich geeignet.

Bei dem Vergleich der innerörtlichen Entwicklungsmöglichleiten bleiben diejenigen untersuchten Räume unberücksichtigt, die von beiden Varianten in etwa gleichartig entlastet werden, da hier eine Vorzugswürdigkeit nicht feststellbar ist. Der Vergleich zeigt, dass die Variante Nordumgehung Entwicklungsmöglichkeiten für deutlich mehr Straßen und Stadtquartiere mit stark ausgeprägtem Wohnumfeld, mit stark ausgeprägter gewerblicher Nutzung von hoher städtebaulicher Qualität oder mit sensiblen Einrichtungen, für die starke Entlastungen prognostiziert sind und die ein sehr hohes Entwicklungspotenzial haben – 7 Straßen und Stadtquartiere: Düendorfer Weg (Ost), Neustädter Straße (Süd), Hannoversche Straße, Adolf-Oesterheld-Straße (Luthe), Nienburger Straße (Luthe), Manhorner Straße (Blumenau), Leinechaussee (Blumenau) – bietet als die Variante Verlängerte Hochstraße – 2 Straßen und Stadtquartiere: In den Ellern (Süd) und Georgstraße. Die Entwicklungsmöglichkeiten für Straßen und Stadtquartiere mit weniger ausgeprägtem Wohnumfeld und geringerer gewerblicher Nutzung, geringerer prognostizierter Entlastung und weniger hohem Entwicklungspotenzial sind bei beiden Varianten vergleichbar. Entwicklungschancen bestehen für jeweils zwei Straßen und Stadtquartiere dieser Kategorie (Nordumgehung: Hochstraße, Richthofenstraße; Verlängerte Hochstraße: In den Ellern (Nord), Amtsstraße). Maßgeblich für die Erhebung und Beurteilung des Bestands sowie der Beschreibung möglicher Entwicklungsoptionen sind dabei die Kriterien Nutzungen, Funktionsverflechtungen und Ortsbild. Positive städtebauliche Entwick-

lungschancen bestehen im Ergebnis in der Entlastung vorhandener Wohnnutzungen insbesondere durch verbesserte Garten- und Freiraumnutzungsmöglichkeiten sowie Aufwertung von Arealen mit städtebaulich unerwünschten Nutzungen, Verbesserung von Funktionsverflechtungen v.a. durch Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Wegebeziehungen sowie Verbesserungen des Ortsbildes v.a. durch Möglichkeiten zur Neugestaltung des Straßenraums (vgl. im Einzelnen Unterlage 1, S. 41D3 ff. und Gutachten, S. 8 ff.).

Chancen für die städtebauliche Entwicklung von zukünftigen Wohnbauflächen im derzeitigen bauplanungsrechtlichen Außenbereich wurden insbesondere ermittelt anhand der Darstellungen des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf, städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen, regionalplanerischer Vorgaben und Planungen anderer Infrastrukturträger. Ein wichtiges Kriterium sind ferner vorhandene Restriktionsflächen wie Landschaftsschutzgebiete, Wasserschutzgebiete und die Anflugschneise des Fliegerhorsts Wunstorf, die eine städtebauliche Entwicklung in diesen Bereichen ausschließen oder jedenfalls erheblich erschweren (Gutachten, S. 6). Nicht in den Vergleich einbezogen wurden Entwicklungsflächen, die unabhängig von der gewählten Variante realisierbar sind. Die Untersuchung kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass bei Realisierung der Nordumgehung größere Chancen für die Außenentwicklung der Stadt Wunstorf bestehen als bei der Variante Verlängerte Hochstraße. Während die Variante Nordumgehung mit den Räumen westlich und östlich Haster Straße sowie östlich Alte Südaue drei künftige Wohnbauflächen ermöglicht, beschränken sich die Möglichkeiten für die Entwicklung neuer Wohnbauflächen im bisherigen Außenraum bei der Variante Verlängerte Hochstraße auf den Raum nordöstlich Hannoversche Straße (vgl. im Einzelnen Unterlage 1, S. 46D3 ff.; Gutachten S. 24 ff.).

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass bei der jeweils anderen Variante die Realisierung dieser Entwicklungsmöglichkeiten nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. Ursache für die größeren Entwicklungspotenziale südwestlich vom Stadtgebiet Wunstorf ist die bisherige Planungs- und Entwicklungskonzeption der Stadt Wunstorf, die sich für neue Wohnbauflächen auf diesen Raum konzentriert hat. Dies nicht zuletzt aufgrund der Freihaltung des nördlich Raums für die Realisierung der raumordnerisch abgestimmten Trasse einer Nordumgehung. Dies kommt nicht nur auf kommunaler Ebene im Flächennutzungsplan, dem die Vorhabenträgerin insoweit nicht widersprochen hat (§ 7 BauGB), zum Ausdruck, sondern auch auf regionaler Ebene im RROP 2005 der Region Hannover. Das RROP 2005 legt für den Bereich Wunstorf-Süd/-West als Ziel der Raumordnung einen Schwerpunkt für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten fest, der eine herausgehobene Bedeutung für die Entwicklung von Wohnstätten hat (Ziel D 1.6.2-02). Im RROP 2016 wird dieses raumordnerische Ziel aufrechterhalten. Die Realisierung der Variante Verlängerte Hochstraße macht somit eine völlige städtebauliche Neuorientierung für die Entwicklung künftiger Wohnbauflächen auf den Raum (nord-)westlich und nördlich von Wunstorf erforderlich. Dort besteht jedoch unabhängig vom Bau einer Ortsumgehung ein deutlich geringeres Entwicklungspotenzial als im Südraum. Die Möglichkeit der Ansiedlung neuer Wohngebiete wird insbesondere durch die vom nahen Fliegerhorst Wunstorf ausgehenden Belastungen – Fluglärmimmissionen und Bauschutzbereich – sowie die naheliegenden Gebietsgrenzen der Landschaftsschutzgebiete „Hohes Holz“ (LSG H4), „Fohlenstall/Haster Wald“ (LSG H5) und „Mittlere Leine“ (LSG H27) beschränkt. Restriktionen folgen ferner aus den Überschwemmungsgebieten von Westaue und Leine, in denen gem. § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 2 WHG nur in eng begrenzten Ausnahmefällen neue Baugebiete festgesetzt werden können. Der zwischen der Gebietsgrenze der LSG „Obere Leine“ und dem Siedlungsbereich von Wunstorf liegende Freiraum ist in seiner Nutzbarkeit für Wohnbebauung zudem eingeschränkt, da der Siedlungsbereich von Wunstorf mit Gewerbegebieten abschließt und die von dort ausgehenden Lärmemissionen in Konflikt mit nördlich anschließender Wohnnutzung treten können. Entsprechendes gilt für den Raum zwischen dem LSG „Hirtenbach/Wettberger Holz“ und dem Stadtgebiet von Wunstorf. Einer Entwicklung von neuen Wohnbauflächen im Osten und Südosten von Wunstorf stehen ebenfalls dort vorhandene großflächige Gewerbegebiete, das FFH-Gebiet DE 3522-331 „Feuchtgebiet Am Weißen Damm" sowie das Überschwemmungsgebiet der Leine entgegen (vgl. § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG).

Im Ergebnis ist die Variante Nordumgehung für die Möglichkeiten einer konkreten, verbessernden städtebaulichen Innen- und Außenentwicklungen eindeutig vorzugswürdig. Nicht nur in quantitativer Hinsicht bietet sie mehr Räume für mögliche städtebauliche Entwicklungsansätze. Auch qualitativ sind die Entwicklungschancen höher, da innerorts von den Entlastungswirkungen der Nordumgehung deutlich mehr Gebiete mit stark ausgeprägtem Wohnumfeld, mit stark ausgeprägter gewerblicher Nutzung von hoher städtebaulicher Qualität oder mit sensiblen Einrichtungen, für die starke Entlastungen prognostiziert sind und die ein sehr hohes Entwicklungspotenzial besteht, profitieren als bei der Variante Verlängerte Hochstraße. Eine im Auftrag der Stadt Wunstorf durchgeführte Verkehrsuntersuchung zu der Frage, welche Umgestaltungspotenziale und verkehrlichen Maßnahmen u.a. in den Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau sowie der Kernstadt von Wunstorf auch zur Verbesserung der städtebaulichen Situation beitragen können, sowie ein Konzept der Stadt Wunstorf zum Umbau von Straßen nach Bau der Ortsumgehung bestätigt die Entwicklungsmöglichkeiten in diesen Bereichen (PGT Umwelt und Verkehr GmbH, „Verkehrsuntersuchung Stadtstraßenumbau in den Ortsteilen der Stadt Wunstorf (Nach Realisierung der Ortsumgehung) – Endbericht“, April 2011).

Auch die Standorte für die Möglichkeiten einer Außenentwicklung sind bei Realisierung der Nordumgehung zahlenmäßig sowie qualitativ höher zu bewerten. Denn die Standortqualität des Entwicklungsraums östlich Hannoversche Straße ist als geringer zu bewerten als diejenige der Entwicklungsflächen südwestlich des Stadtrands. Hinzukommt, dass bei Realisierung der Variante Verlängerte Hochstraße die spätere Planungsoption einer Anbindung der Bundesstraße an die K 333 (entweder als umgestufte Bundesstraße B 442n oder als kommunale Entlastungsstraße) offen gehalten werden soll, was der Entwicklung von Wohnbauflächen östlich der Hannoverschen Straße entgegenstehen könnte. Zudem ist das bei einer Gebietsentwicklung an dieser Stelle zu erwartende Zusammenwachsen des nordöstlichen Stadtrands von Wunstorf mit der Ortslage Luthe unter städtebaulichen Gesichtspunkten problematisch, da eine räumliche Zäsur zwischen der Kernstadt von Wunstorf und der Ortslage Luthe eine historisch begründete und siedlungsstrukturell sinnvolle, klare Ablesbarkeit der beiden unterschiedlichen Ortslagen erschweren würde.

Zusammenfassende Gesamtbewertung

Einhergehend mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt Wunstorf durch Reduzierung der Verkehrsmengen ergeben sich städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten für Straßen und Stadtquartiere, die bislang durch die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 441 stark belastet waren. Die Variante Nordumgehung bietet in quantitativer und qualitativer Hinsicht bessere Chancen zur städtebaulichen Aufwertung dieser Bereiche. Auch die Möglichkeiten zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen im bislang unbebauten Außenbereich sind bei der Variante Nordumgehung quantitativ und qualitativ besser, da im Süden von Wunstorf die Voraussetzungen für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen besser sind als im Raum nördlich des Siedlungsgebiets von Wunstorf. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit der Bauleitplanung der Stadt Wunstorf. Der Variante Nordumgehung stehen keine planlichen Darstellungen oder Festsetzungen in Bauleitplänen entgegen. Hingegen entsteht bei der Variante Verlängerte Hochstraße ein Konflikt mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans und den Festlegungen des RROP der Region Hannover. Auch wird insbesondere im Bereich des Düendorfer Wegs durch den erforderlich werdenden Abriss mehrerer Gebäude stärker in städtebauliche Belange eingegriffen. Schließlich ist die von der Ortsumgehung ausgelöste städtebauliche Trennwirkung bei der Variante Nordumgehung etwas geringer als bei der Variante Verlängerte Hochstraße. Unter dem Gesichtspunkt der städtebaulichen Auswirkungen der Ortsumgehung im Zuge der B 441 ist die Variante Nordumgehung damit eindeutig vorzugswürdig.

2.2.3.5.2.2.4 Agrarstrukturelle Auswirkungen

Sowohl bei der Variante Nordumgehung als auch bei der Variante Verlängerte Hochstraße müssen landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Die Variante Verlängerte Hochstraße verläuft auf einer Länge von ca. 2,3 km durch Landwirtschaftsflächen,

bei der Variante Nordumgehung sind auf einer Länge von ca. 6,0 km Landwirtschaftsflächen betroffen.

Vorhabenbedingte Auswirkungen sind neben dem Flächenverbrauch für das Vorhaben selbst aber auch Flächeninanspruchnahmen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen, insbesondere die Zerschneidung von Flurstücken und die Unterbrechung landwirtschaftlicher Wegebeziehungen. Nachvollziehbar wird dem Variantenvergleich daher die Größe der für den Straßenbau benötigen landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie deren Durchschneidung zugrunde gelegt (Unterlage 1, S. 57D3).

Für die Variante Nordumgehung werden Acker- und Grünlandflächen im Umfang von 38,9 ha in Anspruch genommen, davon 15,9 ha für den Straßenbau und rd. 23,0 ha für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Die Variante Verlängerte Hochstraße nimmt demgegenüber nur 18,0 ha Landwirtschaftsflächen in Anspruch, davon 6,0 ha für den Straßenbau und 12,0 ha für Kompensationsmaßnahmen. Die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen durch die Variante Nordumgehung ist damit mehr als doppelt so hoch und demnach ungünstiger.

Auch hinsichtlich der An- und Durchschneidung von Landwirtschaftsflächen ist die Variante Verlängerte Hochstraße günstiger, da sie die betroffenen Flächen in günstigerer Lage und Winkel durchschneidet. Gleiches gilt für sonstige Beeinträchtigungen der Landwirtschaft, etwa durch Umwege oder Einschränkungen der Nutzbarkeit. Hier ist die Variante Nordumgehung ebenfalls ungünstiger, da sie im Bereich von Blumenau Flächen beeinträchtigt, die zum Teil ökologisch bewirtschaftet werden.

Aus agrarstruktureller Sicht ist die Variante Nordumgehung damit eindeutig ungünstiger.

2.2.3.5.2.2.5 Eigentumsbelange und Grunderwerb

Die Variante Verlängerte Hochstraße belastet private Eigentumsbelange (betrachtet ohne Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen) deutlich stärker als die Variante Nordumgehung. Im Bereich der Parallelführung der Straßentrasse mit der Bahnstrecke Hannover-Minden zwischen Kolenfelder Straße/Alte Bahnhofstraße und Düendorfer Weg werden 35 Flurstücke in Anspruch genommen, auf denen 31 Wohngebäude sowie 35 Nebengebäude oder gewerbliche Gebäude aufstehen. Sechs Flurstücke sind unbebaut, stehen aber als Bauland zur Verfügung. Die Variante Verlängerte Hochstraße erfordert durch die Trassenführung den Abbruch von 22 Wohngebäuden. 28 der Nebengebäude und gewerblichen Gebäude müssen beseitigt werden. (vgl. Vermerk der Vorhabenträgerin vom 19.09.2013 „Folgen der Variante „Verlängerte Hochstraße“ auf den Grunderwerb“). Die Bebaubarkeit der unbebauten Flurstücke wird eingeschränkt. Bei der Variante Nordumgehung ist eine Inanspruchnahme privaten Wohn- und Gewerbeeigentums nicht erforderlich, es werden mit Ausnahme geringer Flächen für Verkehrs- und Wirtschaftswegen sowie Gewässerrandtreifen ausschließlich landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Der Verlust von Wohngebäuden einhergehend mit einer Verdrängung aus dem gewohnten Wohnumfeld kann gänzlich vermieden werden.

Neben privatem Wohn- und Gewerbeeigentum müssen bei der Variante Verlängerte Hochstraße darüber hinaus Anlagen der Daseinsvorsorge wie ein Altenheim mit Sozialstation, eine Rettungswache und ein Nahversorgungsmarkt abgebrochen werden, da sie sich im Trassenverlauf befinden (vgl. Vermerk der Vorhabenträgerin vom 19.09.2013 „Folgen der Variante „Verlängerte Hochstraße“ auf den Grunderwerb“). Die Variante Nordumgehung erfordert keinen Abbruch von Anlagen mit sozialem und versorgendem Charakter.

Die Variante Nordumgehung ist damit hinsichtlich der Belange Eigentum und Grunderwerb (ohne Landwirtschaftsflächen) eindeutig vorzugswürdig.

2.2.3.5.2.2.6 Baukosten

Bei Aufstellung der Planunterlagen im Jahr 2009 hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der Kosten für Grunderwerb, Untergrund/Entwässerung, Oberbau, Brücken, Stützwände, sonstige Bauwerke, Ausstattung und sonstige besondere Anlagen und Kosten die Baukosten der Variante Nordumgehung auf rd. 30,1 Mio. Euro ermittelt. Die Baukosten der Variante Verlängerte Hochstraße betragen rd. 26,2 Mio. Euro. Die Variante Verlängerte Hochstraße ist damit rd. 13% günstiger als die Variante Nordumgehung. Zwar sind seit Erstellung der Kostenberechnung Kostensteigerungen möglich, jedoch wirken sich diese auf beide Varianten gleich aus, so dass sich der prozentuale Anteil, um den die Variante Nordumgehung teurer ist, nicht verändern würde. Das Ergebnis der Kostenberechnung hat damit auch im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses Bestand und führt zu dem Ergebnis, dass die Variante Verlängerte Hochstraße im Hinblick auf die zu erwartenden Baukosten günstiger zu bewerten ist als die Variante Nordumgehung.

2.2.3.5.2.2.7 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Zu betrachten ist schließlich die Wirtschaftlichkeit der Varianten. Bestandteil der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist der volkswirtschaftliche Nutzen der Varianten, ermittelt insbesondere anhand langfristiger Kosten wie Unfallkosten, Unterhaltungskosten oder Reisezeiten, welcher den jeweiligen Baukosten gegenüber zu stellen ist. Eine Ermittlung der Wirtschaftlichkeit der Varianten nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) hat die Vorhabenträgerin nicht durchgeführt, so dass eine zahlenmäßige Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht möglich ist. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nach den EWS war vorliegend aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber auch nicht geboten, da eine solche für die geplante Ortsumgehung mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden gewesen wäre. Gleichwohl kann eine (verbale) Bewertung der Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden.

Beide Varianten haben im Vergleich zum Prognosenullfall eine deutliche Entlastungswirkung. Während die Variante Verlängerte Hochstraße zu stärkeren Entlastungen im westlichen Straßennetz und im Zentrum von Wunstorf führt, wird bei der Variante Nordumgehung die Hochstraße sowie die Ortsdurchfahrt von Blumenau und Luthe sehr deutlich entlastet. Ein eindeutiger Vorzug ist hier für keine der Varianten zu erkennen (vgl. zu den verkehrlichen Wirkungen der beiden Varianten bereits Abschnitt 2.2.3.5.2.2.1 dieses Beschlusses). Hinsichtlich des Kriteriums der Reisezeit und -geschwindigkeit bestehen ebenfalls keine erheblichen Unterschiede zwischen den Varianten. Für den zu Vergleichszwecken herangezogenen Streckenabschnitt von der Überführung der K 344 über die B 441 südwestlich Luthe bis zum Parkplatz der B 441 nordwestlich Bokeloh beträgt die Reisezeit bei der Variante Nordumgehung in Richtung Steinhude 7,0 Min. bei einer Reisegeschwindigkeit von rd. 57 km/h, in Richtung Hannover 7,4 Min. bei einer Reisegeschwindigkeit von rd. 55 km/h. Bei der Variante Verlängerte Hochstraße liegen Reisezeit/Reisegeschwindigkeit in Richtung Steinhude bei 6,8 Min. bei rd. 58 km/h und in Richtung Hannover 6,9 Min. bei rd. 58 km/h. Die geringere Reisezeit resultiert aus der geringeren Streckenlänge (rd. 9.500 m vs. rd. 10.700 m).

Aufgrund der Anbaufreiheit und der Knotenpunktsminimierung sowie der starken Verkehrsentlastung in den Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau ist die Nordvariante unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit vorzugswürdig. Dementsprechend ist bei dieser Variante eine geringere Unfallkostenrate und damit größere Wirtschaftlichkeit zu erwarten (vgl. Unterlage „Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Stand Mai 2015, S. 46 ff.).

Hinsichtlich der Immissionsbelastungen durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe und der daraus resultierenden Folgen für die menschliche Gesundheit ist die Variante Nordumgehung vorzugswürdig, da sie bebaute Bereiche weniger beeinträchtigt und damit geringere Folgen für die menschliche Gesundheit hat. Die Folgekosten durch verkehrsbedingte Krankheiten sind

geringer, so dass die Variante Nordumgehung als wirtschaftlicher zu betrachten ist (vgl. Unterlage „Betrachtung der Varianten für die OU Wunstorf im Zuge der B 441“, Stand Mai 2015, S. 50 ff.).

Zu den Betriebskosten einer Straße zählen neben den baulichen Unterhaltungskosten auch Kosten für den Betriebsdienst (Reinigungs-, Kontroll-, Pflege-, Winterdienst). Die Betriebskosten sind umso höher, je größer der Streckenanteil von stark belasteten Straßen mit hohem Unterhaltungsaufwand ist. Da bei der Variante Verlängerte Hochstraße der Verkehr auf längerer Strecke über hochbelastete Bundesstraßen mit großem Unterhaltungsaufwand geführt wird, der Anteil von schwach belasteten Gemeindestraßen mit geringem Unterhaltungsaufwand deutlich geringer ist, kein Teilstück einer Bundesstraße eingezogen wird und doppelt so viele Knotenpunkte anzulegen sind wie bei der Variante Nordumgehung, sind bei dieser Variante die Betriebskosten höher einzustufen, ohne dass es einer konkreten wertmäßigen Kostenermittlung bedarf. Auch hinsichtlich der Betriebskosten ist die Variante Nordumgehung von größerem wirtschaftlichem Nutzen und damit vorzugswürdig.

Hinsichtlich der vorstehend bewerteten Faktoren ist der volkswirtschaftliche Nutzen der Variante Nordumgehung günstiger, diesem stehen aber die deutlich höheren Baukosten gegenüber. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Variante Verlängerte Hochstraße ist geringer, allerdings sind auch die Baukosten geringer. Im Ergebnis ist daher keine der beiden Varianten eindeutig wirtschaftlicher und damit vorzugswürdig.

2.2.3.5.2.3 Gesamtergebnis der Abwägung

Bei der Planfeststellung für die Zulassung einer Bundesfernstraße sind gemäß § 17 FStrG die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Gesetzlich vorprogrammiert ist jedoch weder, welche Belange bei der Planung abwägungsrelevant sind, noch, mit welchem Gewicht sie bei der Abwägung zu Buche schlagen. Vielmehr bleibt es der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv oder negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist § 17 FStrG unbekannt[64].

Sowohl in die Abwägung des Planungskonzepts als auch in die fachplanungsrechtliche Trassenabwägung werden alle Belange eingestellt, die in den Abschnitten 2.2.3.5.2.2.1 bis 2.2.3.5.2.2.7 geprüft wurden.

Die fachplanerische Abwägung der beiden Trassenalternativen Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße ergibt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass die Variante Nordumgehung vorzugswürdig ist und sich die Variante Verlängerte Hochstraße nicht als vorzugswürdige Alternative aufdrängt. Die von der Vorhabenträgerin beantragte Vorzugsvariante kann mithin planfestgestellt werden.

Der Vergleich der beiden Trassen zeigt auf, dass bei den einzelnen betroffenen Belangen klar die Vorzugswürdigkeit jeweils einer der beiden Varianten festgestellt werden kann. Die Situation, dass bei untersuchten Belangen keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten festgestellt werden konnten, hat sich allein bei dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit (Abschnitt 2.2.3.5.2.2.7) ergeben. Dies beruht in der grundsätzlich unterschiedlichen Konzeption der beiden Varianten. Während die Variante Nordumgehung konsequent die Trasse der B 441 aus den Ortslagen herausnimmt, führt die Trasse der Variante Verlängerte Hochstraße zum größeren Teil durch den Siedlungsbereich von Wunstorf. Einhergehend mit der längeren Baustreckenlänge im Freiraumbereich hat die Variante Nordumgehung größere Auswirkungen auf Natur und Landschaft (einschließlich der UVPG-Schutzgüter Boden und Wasser) sowie

[64] vgl. BVerwG, Urt. v. 07.03.1997, Az. 4 C 10/96, juris.

die Landwirtschaft zur Folge und führt zu höheren Baukosten, während die Variante Verlängerte Hochstraße durch die innerörtliche Trassenführung schlechter in den verkehrlichen Wirkungen und den städtebaulichen Belangen der Stadt Wunstorf zu bewerten ist, ebenso hinsichtlich der privaten Eigentumsbelange und Grunderwerb. Maßgeblich für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist damit die Gewichtung der einzelnen Belange in der fachplanerischen Abwägung, die ein wesentliches Element ihrer Gestaltungsfreiheit ist[65].

Die von den beiden Varianten betroffenen Belange werden von der Planfeststellungsbehörde in ihrer Bedeutung unterschiedlich gewichtet. Eine sehr hohe Bedeutung wird dem Belang der verkehrlichen Wirkung sowie den städtebaulichen Belangen beigemessen. Auch dem Umwelt- und Naturschutz wird eine sehr hohe Bedeutung beigemessen. Die Belange Eigentum und Grunderwerb, agrarstrukturelle Auswirkungen sowie Kosten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde etwas geringer zu gewichten, ihnen ist eine hohe Bedeutung beizumessen.

Die herausgehobene Bedeutung der verkehrlichen und verkehrspolitischen Planungsziele ist gerechtfertigt. Diese Ziele sind gerade der Grund und die bestmögliche Erfüllung dieser Planungsziele der Maßstab für das Straßenbauvorhaben Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441. Als Bundesfernstraße dient die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 gem. § 1 Abs. 1 FStrG vorrangig dem Zweck der Abwicklung des regionalen und überregionalen Verkehrs. Diesen Zweck erfüllen beide Varianten. Die Zwecksetzung des § 1 Abs. 1 FStrG definiert jedoch nicht schon abschließend die planerische Zielsetzung. Der Planungsbehörde ist es nicht verwehrt, ihrer Trassenwahl weitere Auswahlkriterien zugrunde zu legen. Dabei kann sie etwa auch lokale Verkehre und örtliche Verkehrs- oder Stadtentwicklungsbedürfnisse sowie raumordnerische Effekte berücksichtigen[66], solange die weiträumige Verkehrsfunktion der Bundesfernstraße nicht in Frage gestellt wird. Die Integration weiterer verkehrlicher und verkehrspolitischer Ziele in die planerische Zielsetzung – auch wenn sie der Zweckerreichung des § 1 Abs. 1 FStrG nachgeordnet sind – ist vernünftig, weil der Bau einer Bundesfernstraße den von ihr berührten Raum nachhaltig und dauerhaft verändert. Gemessen hieran erweist sich die Variante Nordumgehung als vorzugswürdig gegenüber der Variante Verlängerte Hochstraße. Die verkehrlichen Planungsziele werden durch diese Variante besser erreicht. Zwar sind beide Varianten grundsätzlich geeignet, die zuvörderst angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr zu erreichen (s. oben Abschnitt 2.2.3.5.2.2.1 dieses Beschlusses). Der Vergleich der verkehrlichen Wirkungen hat jedoch gezeigt, dass die Variante Nordumgehung vorzugswürdig ist. Dies gilt insbesondere für die im Rahmen des Belangs der verkehrlichen Wirkungen bedeutsamen Teilaspekte Verkehrssicherheit und Straßencharakter mit Auswirkungen auf die Reise- und Verkehrsqualität sowie Bündelungs- und Netzschlussfunktion.

Die herausgehobene Bedeutung der städtebaulichen Belange ist gerechtfertigt. Der Planfeststellungsbehörde ist es nicht verwehrt, den städtebaulichen Entwicklungszielen ein ganz erhebliches Gewicht beizumessen. Dies ergibt sich zum einen unmittelbar aus der Eigenschaft des planfestgestellten Vorhabens als Ortsumgehung im Zuge einer Bundesfernstraße, die zwangsläufig Auswirkungen auf die weitere städtebauliche Entwicklung einer bisher durch eine Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesfernstraße stark belasteten Stadt hat. Zum anderen ist die kommunale Planungshoheit nach Art. 28 Abs. 2 GG ein Belang, der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei der fachplanerischen Trassenabwägung mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen ist. Dies folgt nicht zuletzt aus dem Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wäre es nicht gerechtfertigt, wenn die örtlichen Stadtentwicklungsbedürfnisse in ihrem Gewicht in der planerischen Gesamtbetrachtung geradezu ausgeblendet werden müssten. Im Vergleich der Auswirkungen beider Trassen auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Wunstorf zeigt sich die

[65] VGH München, Urt. v. 30.10.2007, 8 A 06/40024, juris Rn. 55.
[66] VGH München, Urt. v. 30.10.2007, 8 A 06/40024, juris Rn. 55; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 18.12.1998, Az. 4 A 10/97 – juris Rn. 33.

Variante Nordumgehung als eindeutig vorzugswürdig. Sowohl im innerörtlichen als insbesondere auch im außerörtlichen Bereich berücksichtigt die Variante Nordumgehung die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten weitaus besser. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkung ist die Variante Nordumgehung vorzugswürdig. Nicht zuletzt gilt dies auch für die Berücksichtigung der Bauleitplanung der Stadt Wunstorf. Während die Variante Verlängerte Hochstraße dem Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB widerspricht, ist die Planung der Variante Nordumgehung dem Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf angepasst (s. Abschnitt 2.2.3.5.2.2.3 dieses Beschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde misst dem Belang Umwelt und Naturschutz ebenfalls eine sehr hohe Bedeutung zu. Dies ergibt sich vorliegend insbesondere aus dem strengen Schutzregime der europäischen Richtlinien zum Artenschutz sowie zur Umweltverträglichkeit. In einer Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen der beiden Varianten, einschließlich Natur- und Landschaftsschutz, hat die Variante Verlängerte Hochstraße deutliche Vorteile. Dies ist maßgeblich durch die geringere Streckenlänge außerhalb des Siedlungsbereichs bedingt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erweist sich die Variante Nordumgehung in Bezug auf die Belange von sehr hoher Bedeutung als deutlich vorzugswürdig. Diese deutlichen Vorteile sind für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ausschlaggebend.

Im Vergleich zu den Belangen verkehrliche Wirkungen und städtebauliche Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Umwelt- und Naturschutzbelange für weniger gewichtig. Es muss nicht stets die unter Naturschutzgesichtspunkten günstigste Variante ausgewählt werden. Denn dieser Belang ist im konkreten Fall nicht so gewichtig, dass die Vorzüge der Nordumgehung in der verkehrlichen Wirkung und der städtebaulichen Auswirkungen zurücktreten müssten[67]. Durch die Planung der Variante Nordumgehung einschließlich aller Minimierungs-, Vermeidungs-, Kompensations- und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen kann eine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbote ausgeschlossen werden. Zu einer Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets kommt es ebenfalls nicht. Die Eingriffe in Natur- und Landschaft – eingeschlossen die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser – können vollständig kompensiert werden, alle von dem Vorhaben betroffenen Tier- und Pflanzenarten verweilen unverändert in ihrem derzeitigen Erhaltungszustand. Auch der Eingriff in gesetzlich gesicherte Überschwemmungsgebiete kann durch Schaffung neuen Retentionsraumes ausgeglichen werden.

An dieser Entscheidung zu Gunsten der Variante Nordumgehung ändert die Einbeziehung der übrigen Belange mit hoher Bedeutung in die Abwägung nichts.

Von hoher Bedeutung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Belang der agrarstrukturellen Auswirkungen. Die hohe Bedeutung ergibt sich aus den weitreichenden Auswirkungen, die ein mit Flächeninanspruchnahme verbundenes Infrastrukturvorhaben regelmäßig auf die Belange der Landwirtschaft hat sowie dem Gedanken der Schonung land- und forstwirtschaftlicher Produktionsflächen. Im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf agrarstrukturelle Belange ist die Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig. Dies folgt vornehmlich aus dem kürzeren Streckenverlauf außerhalb des Siedlungsbereichs, der dementsprechend eine geringere Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen zur Folge hat. Aber auch aufgrund des geringeren naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarfs greift die Variante Verlängerte Hochstraße weniger in Landwirtschaftsflächen ein. Entsprechendes gilt für die Beeinträchtigungen durch Flächenzerschneidungen, Unterbrechung landwirtschaftlicher Wegebeziehungen sowie Umwege (s. Abschnitt 2.2.3.5.2.2.4 dieses Beschlusses).

Ebenfalls gerechtfertigt ist die hohe Bedeutung des Belangs der Inanspruchnahme privaten Eigentums. Sie ergibt sich aus dem gem. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums. Beide Varianten nehmen privates Eigentum in Anspruch.

[67] Vgl. auch BVerwG, Urt. v. 06.11.2013 – 9 A 14/12, juris Rn. 77; BVerwG, Urt. v. 18.12.1998 – 4 A 10/97, juris Rn. 33.

Während die Variante Nordumgehung nahezu ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen berührt, greift die Variante Verlängerte Hochstraße in 35 zu Wohn- und Gewerbezwecken genutzte Flurstücke ein, aufstehende Wohnhäuser, Neben- und gewerbliche Gebäude sowie soziale Zwecken dienende Anlagen müssen in großen Teilen beseitigt werden. (s. Abschnitt 2.2.3.5.2.2.5 dieses Beschlusses). Dementsprechend ist in Ausübung des Planungsermessens der Planfeststellungsbehörde die Variante Nordumgehung vorzugswürdig.

Von hoher Bedeutung ist schließlich angesichts des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der öffentlichen Mittelverwendung gem. § 7 Abs. 1 Satz 1 BHO der Kostenbelang. Diesbezüglich ist die Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig, da sie rd. 13% günstiger als die Variante Nordumgehung ist (s. Abschnitt 2.2.3.5.2.2.6 dieses Beschlusses).

Die Variante Verlängerte Hochstraße schneidet somit bei den Belangen agrarstrukturelle Wirkungen und Kosten besser ab, die Variante Nordumgehung hingegen bei dem Belang Eigentumsinanspruchnahme und Grunderwerb. Trotz des quantitativen Überwiegens der Variante Verlängerte Hochstraße bei den Belangen von hoher Bedeutung führt dies nicht zu einer Entscheidung zu Gunsten dieser Variante in der fachplanerischen Variantenentscheidung. Die Planfeststellungsbehörde hält den Eingriff in privates Wohn- und Gewerbeeigentum und die Berücksichtigung des privaten Interesses am Erhalt der Wohn- und sonstigen Gebäude sowie des Wohnumfelds für gewichtiger. Dieser Eingriff in privates Wohn- und Gewerbeeigentum wiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schwerer als die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen. Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft sind nicht so schwerwiegend, dass es zu Existenzgefährdungen kommen würde. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Zu berücksichtigen ist ferner, dass eine Verminderung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch ein der Planfeststellung nachfolgendes Unternehmensflurbereinigungsverfahren möglich ist, wenngleich im Sinne der planerischen Konfliktbewältigung die betroffenen Belange mit vollem Gewicht in die Abwägung eingestellt werden. Der Antrag auf Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens wurde bereits gestellt. Das zuständige Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser hat die zeitnahe Einleitung des Flurbereinigungsverfahrens angekündigt (vgl. Stellungnahme vom 07.11.2014). Auch Kostengesichtspunkte können letztendlich nicht ausschlaggebend sein. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht gehalten, zwangsläufig die kostengünstigere Variante zu wählen, wenn – wie hier – eine kostenintensivere Variante die gesetzten legitimen Ziele besser erreicht[68] und insgesamt nicht mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Da bei dem Vergleich der beiden Varianten die Variante Nordumgehung hinsichtlich der von der Planfeststellungsbehörde in Ausübung ihres Planungsermessens für ausschlaggebend befundenen Belange günstiger ist, sind keine Gründe ersichtlich, die von der Vorhabenträgerin beantragte Variante Nordumgehung zu Gunsten der Variante Verlängerte Hochstraße abzulehnen. Die Variante Verlängerte Hochstraße wird verworfen. Zu berücksichtigen ist an dieser Stelle, dass die Planfeststellungsbehörde eine Alternativtrasse nur dann nicht verwerfen darf, wenn diese eindeutig besser geeignet gewesen wäre und sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen[69]. Der angestellte Vergleich beider Varianten zeigt deutlich, dass die Variante Verlängerte Hochstraße nicht eindeutig vorzugswürdig ist.

2.2.3.5.3 Trassenoptimierungen

Zur Anbindung der Ortsumgehung Wunstorf an das vorhandene Straßennetz im Bereich Luthe – Hauptstraße und Hochstraße – wurden verschiedene Verknüpfungslösungen untersucht (Unterlage 1, S. 25D3 ff.). Da dieser Bereich gemäß Prognose der Verkehrsuntersuchung der am höchsten belastete Bereich der Ortsumgehung und die Anbindung an die vorhandene Hochstraße (B 441 alt) und die Hauptstraße (Ortsteil Luthe) sowohl für motorisierte als auch für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer ein wichtiger Verknüpfungspunkt mit dem vorhandenen Straßennetz ist, bedarf es eines leistungsfähigen und verkehrssicheren Knotenpunkts.

---

[68] Vgl. VGH Mannheim, Urt. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05, juris Rn. 121, 122.
[69] Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.1998, 4 A 7/97, juris; BVerwG, Beschl. v. 20.07.1979 – 7 CB 21/79.

2.2.3.5.3.1 Trassenbeschreibung

Untersucht wurden fünf verschiedene Anbindungsvarianten.

Variante 1 sieht eine höhengleiche vierarmige Kreuzung mit dreistreifigem Querschnitt (2+1 Betriebsform) und Aufweitung der Ortsumgehung auf jeweils zwei Fahrstreifen für den durchgehenden Verkehr, drei Fahrstreifen für die Hochstraße in der Knotenpunktzufahrt sowie einem Linksabbiegestreifen und einen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen für die Hauptstraße in der Knotenpunktzufahrt vor. Der Knotenpunkt ist mit einer Lichtsignalanlage zu versehen. Der Fußgänger- und Radverkehr wird mit einem Brückenbauwerk über die Ortsumgehung überführt.

Variante 2 sieht ebenfalls einen dreistreifigen Querschnitt der Ortsumgehung vor. Hochstraße und Hauptstraße werden in einer planfreien Anschlussstelle, ausgebildet als unsymmetrisches „halbes Kleeblatt“ angebunden. Die Länge der Baustrecke Hochstraße/Hauptstraße beträgt rd. 280 m, der Straßenzug wird mit einem Drei-Feld-Bauwerk überführt. Am nördlichen Fahrbahnrand des Straßenzuges Hochstraße/Hauptstraße wird ein gemeinsamer Rad-/Gehweg hergestellt. Die Anschlussstellenrampen werden östlich der Ortsumgehung gequert.

Bei Variante 3 entsprechen Trassierung und Querschnitt der Variante 2. Hochstraße und Hauptstraße werden teilplanfrei gemäß Knotenpunktsform Typ IV an die Ortsumgehung angeschlossen. Eine Ausfahrrampe („Holländische Rampe“) für den Verkehr in Richtung Wunstorf-Zentrum mündet in die Hauptstraße. Die Einmündung der Ortsumgehung und Verbindungsrampe wird signalisiert, die Ortsumgehung für den durchgehenden Verkehr auf jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung aufgeweitet. Der Straßenzug Hochstraße/Hauptstraße wird mit einem Drei-Feld-Bauwerk über die Ortsumgehung geführt. Die Verbindungsrampe wird an die Hochstraße ohne Lichtsignalanlage angeschlossen. Im Einmündungsbereich der „Holländischen Rampe“ an die Hauptstraße ist eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Am Nördlichen Fahrbahnrand der Hochstraße/Hauptstraße ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg ohne Querung von Farbahnen geplant.

Variante 4 entspricht hinsichtlich der Trassierung der Ortsumgehung den Varianten 2 und 3. Die Hochstraße wird höhengleich mit einer Einmündung an die Ortsumgehung angeschlossen. Dies erfordert eine Verlegung der Hochstraße zwischen der Einmündung Hannoversche Straße und Ortsumgehung. Die Hauptstraße wird über die Ortsumgehung geführt und schließt untergeordnet an die verlegte Hochstraße an. Eine Signalisierung des Knotenpunktes ist vorgesehen. Die Verlegung der Hochstraße hat eine Baustreckenlänge von rd. 330 m, die Länge der Baustrecke der Hauptstraße beträgt rd. 280 m. Am Nördlichen Fahrbahnrand der Hochstraße/Hauptstraße ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg ohne Querung von Farbahnen geplant.

Mit Variante 4a wird Variante 4 dahingehend modifiziert, dass der Straßenzug Hochstraße/Hauptstraße als durchgehende Verbindung trassiert wird, die Überführung über die Ortsumgehung erfolgt entsprechend Variante 4 in nördliche Richtung. Die Ortsumgehung wird entsprechend Variante 3 über eine Verbindungsrampe angeschlossen.

Zu weiteren Einzelheiten der Trassenbeschreibung wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 25D3 ff.) verwiesen.

2.2.3.5.3.2 Variantenentscheidung

Der Variantenentscheidung für die Anbindungsvarianten wurden die Belange Verkehr, Bautechnik, Natur und Landschaft / Umwelt, Agrarstrukturelle Auswirkungen sowie Wirtschaftlichkeit/Kosten zu Grunde gelegt.

Bereits nach einer Grobanalyse können die Varianten 2 und 4a der Anbindung der Ortsumgehung im Bereich Luthe aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden werden, da sie eindeutig nicht vorzugswürdig sind.

Die Variante 2 erfordert insgesamt die größte Flächeninanspruchnahme. Zudem rückt die Anschlussrampe im Nord-Ost-Quadranten bis unmittelbar an die vorhandene Bebauung von Luthe heran, einhergehend mit erheblichen Auswirkungen auf den Siedlungsbereich. Weiterhin sind die Baukosten bei dieser Variante am höchsten. Da für die Überführungsrampe auf der Ostseite der Ortsumgehung nur eine kurze Entwicklungslänge zur Verfügung steht, müssen die Gradiente der Hauptstraße und der Ortsumgehung sehr tief gelegt werden. Für die Ortsumgehung ergibt sich eine bis zu 4 m tiefe Einschnittslage mit entsprechenden Bodenbewegungen. Zwar ermöglicht die Variante 2 durch den planfreien Verlauf einen ungestörten Verkehrsfluss auf der Ortsumgehung. Die Nachteile überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch diesen Vorteil.

Aufgrund deutlicher Nachteile beim Verkehrsablauf ist die Variante 4a aus der weiteren Betrachtung auszuscheiden. Der starke Verkehrsstrom von der Ortsumgehung aus östlicher Richtung in Richtung Hochstraße muss bei dieser Variante an zwei aufeinander folgenden, signalisierten Knotenpunkten links abbiegen. Die notwendige Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann mit dieser Anbindungsvariante nicht gewährleistet werden.

2.2.3.5.3.2.1 Verkehrliche Wirkungen

Verkehrsbelastung/Verkehrsverlagerung

Hinsichtlich der Entlastungswirkung durch die Ortsumgehung bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei verbleibenden Varianten.

Die Hauptstraße in Luthe wird durch die Variante 4 gegenüber dem Prognosenullfall nicht bzw. nur geringfügig zusätzlich belastet, ähnlich bei der Variante 3. Die Verkehrsbelastungen nehmen in der Nienburger Straße und Adolf-Oesterheld-Straße in der Ortslage Luthe bei der Variante 1 und 4 deutlich ab. Hingegen führt Variante 1 zu einer Erhöhung der Belastung der Hauptstraße mit dem sensiblen Wohnumfeld um ca. 23 %. Variante 1 ist damit am ungünstigsten.

Leistungsfähigkeit und Qualitätsstufe der Knotenpunkte

Während alle Knotenpunkte ausreichend leistungsfähig sind ergeben sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Qualitätsstufen nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS). Variante 1 erfordert zwingend eine Signalisierung der Kreuzung. Die Umlaufzeit in der morgendlichen Spitzenstunde beträgt rund 110 Sekunden, hieraus ergeben sich Qualitätsstufen von A bzw. C für den Verkehr auf der Ortsumgehung, für die Linksabbieger von der Ortsumgehung in Richtung Wunstorf, den Geradeausstrom von Luthe nach Wunstorf und den Linksabbiegerstrom von der Hochstraße in Richtung Hagenburg allerdings nur die Qualitätsstufe D. Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden ergeben sich nachmittags Qualitätsstufen für den Durchgangsverkehr auf der Ortsumgehung von A bzw. C und für alle anderen Ströme ebenfalls von A bis C.

Bei der Variante 4 ist im Knotenpunkt zur Anbindung der Hochstraße an die Ortsumgehung eine Lichtsignalanlage notwendig. Bei Umlaufzeiten von 72 bzw. 90 Sekunden für den starken Abbiegestrom aus südlicher Richtung von der Ortsumgehung in die Hochstraße und den auf einem Fahrstreifen abzuwickelnden Verkehr in Richtung Hagenburg stehen ausreichende Freigabezeiten zur Verfügung. Da die Ortsumgehung in Richtung Hannover zweistreifig ausgebildet ist, kann die Grünzeit für diesen Strom kurz gehalten werden. Es ergeben sich Qualitätsstufen nach HBS für den Durchgangsverkehr auf der Ortsumgehung von A bzw. B sowohl morgens als auch nachmittags. Für die Abbiegeströme wurden die Stufen B bzw. C ermittelt. Der Knotenpunkt Hochstraße/Hauptstraße ist ohne Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig.

Eine gesonderte Berechnung der Knotenpunkte der Variante 3 erfolgte nicht. Voraussichtlich ist bei dem Anschluss der „holländischen Rampe“ östlich der Ortsumgehung an die Hauptstraße, am Knotenpunkt westlich der Ortsumgehung sowie am Knotenpunkt zur Anbindung der Verbindungsrampe an die Ortsumgehung eine Lichtsignalanlage erforderlich. Aufgrund

der gewählten Trassierung und Ausgestaltung der Knotenpunkte ist anzunehmen, dass in den Knotenpunkten gute Qualitätsstufen bei kurzen Umlaufzeiten erreicht werden, vergleichbar mit den Qualitätsstufen bei der Variante 4.

Während hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten bestehen, ist die Variante 1 hinsichtlich der Qualitätsstufen nach HBS als am ungünstigsten zu bewerten. Bei dieser Variante sind zudem die notwendigen Umlaufzeiten deutlich länger. Auch hinsichtlich der mittleren Wartezeiten für die Hauptströme im Zuge der Ortsumgehung ist die Variante 4 vorzugswürdig, da die Wartezeiten deutlich niedriger sind als bei Variante 1. Damit einher geht auch ein Vorteil für die Variante 4 hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und der Reisezeiten im Zuge der Ortsumgehung. Im Ergebnis ist die Variante 4 hinsichtlich der Kriterien Leistungsfähigkeit und Qualitätsstufe der Knotenpunkte deutlich vorteilhafter als die Variante 1. Es ist davon auszugehen, dass zwischen Variante 4 und Variante 3 keine signifikanten Unterschiede bestehen.

Rad- und Fußgängerverkehr

Die Hauptstraße in Verbindung mit der Hochstraße stellt zwischen Luthe und Wunstorf eine bedeutende Verbindung für den Fußgänger- und Radverkehr dar, so dass bei sämtlichen Varianten ein Geh-/Radweg errichtet wird. Bei sämtlichen Varianten kreuzt der Rad-/Gehweg keine der Straßen höhengleich.

Bei Variante 1 ist eine Überführung mit langen Rampen und Steigungen von 5% notwendig. Bei Variante 3 sind die Steigungen im Rampenbereich mit 3 bis 3,5% deutlich flacher. Der zu überwindende Höhenunterschied ist wesentlich geringer. Für Variante 4 gilt entsprechendes. Die notwendigen Rampen im Zuge der Hauptstraße, die mit einer Brücke über die bereits deutlich in Tieflage liegende Ortsumgehung überführt wird, erhalten Längen bis zum Hochpunkt auf dem Brückenbauwerk von rd. 130 – 150 m. Die Überführungsrampen werden entsprechend dem Technischen Regelwerk hergestellt, wobei auch im Hinblick auf eine gute Befahrbarkeit für den Radverkehr die maximale Längsneigung auf 3,75 % begrenzt wird. Gemäß den „Empfehlungen von Radverkehrsanlagen“ (ERA Ausgabe 2010), Abschnitt 2.2.3, können auch wenig geübte Radfahrer fahrend die Rampen bewältigen, sofern gem. Tabelle 7 der ERA die maximale Länge der Steigungsstrecke von 250 m bei 4,00 % Steigung nicht überschritten wird. Bedingt durch die notwendigen Ausrundungen der Tangenten wird die maximale Steigung von 3,75 % bei der vorliegenden Planung (vgl. Unterlage 8.1 Blatt 8 „Höhenplan Hauptstraße“) nur auf knapp 35 m Länge östlich der Brücke erreicht. Auf der Westseite beträgt die maximale Steigung sogar nur 3,00 %. Eine gute Befahrbarkeit auch für wenig geübte Radfahrer ist daher gegeben. Auch Fußgänger können die Rampen ohne relevante Beeinträchtigungen begehen. Die Variante 4 bietet zusätzlich im Einmündungsbereich Hochstraße/Hannoversche Straße eine gesicherte Querungsmöglichkeit der Hochstraße im Zuge der vorhandenen Lichtsignalanlage.

Während zwischen Variante 3 und 4 keine signifikanten Unterschiede bestehen, sind diese im Vergleich zu Variante 1 als deutlich vorzugswürdig anzusehen, da sie kürzere Rampen mit flacheren Steigungen benötigen.

Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs ist Variante 1 nachteiliger als die Varianten 3 und 4. Aufgrund der erforderlichen langen Rampen und einer Steigung von 5% besteht die Gefahr, dass insbesondere Radfahrer statt des überführten Rad-/Gehwegs die Ortsumgehung im Zuge der signalisierten Kreuzung queren. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sowie der nicht für querende Radfahrer ausgelegten Grün- und Räumzeiten besteht ein hoher Gefährdungsgrad für Radfahrer in diesem Bereich. Von Nachteil ist die Steigung von 5% ferner für die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern untereinander auf der Überführung, da Radfahrer aufgrund des Gefälles eine hohe Fahrgeschwindigkeit erreichen können. Wegen der geringeren Steigung sind die Varianten 3 und 4 diesbezüglich deutlich vorteilhafter.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Kraftfahrzeugverkehr bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen den drei Varianten. Durch den Einsatz der geplanten Lichtsignalanlagen können die Gefährdungen für den Kraftfahrzeugverkehr in allen Varianten reduziert werden.

Gesamtbewertung der Varianten hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen ist die Variante 1 als am ungünstigsten zu bewerten. Variante 3 und 4 sind nahezu gleich geeignet.

2.2.3.5.3.2.2 Bautechnik

Die Flächeninanspruchnahme für Fahrbahnen, Bankette und Inseln/Tropfen unter Berücksichtigung der Ortsumgehung von Bau-km 6+900 bis Überführung Im Blenze beträgt bei Variante 1 17.300 m², bei Variante 3 19.500 m² und bei Variante 4 20.100 m², so dass Variante 1 die geringste Flächeninanspruchnahme bewirkt. Die Steigungsverhältnisse als weiteren Aspekt der Bautechnik sind im Zuge der Ortsumgehung mit Längsneigungen von unter 2,0% bei den Varianten als nahezu gleichwertig anzusehen. Hinsichtlich eines stetigen Verlaufs ist die Gradiente der Variante 4 etwas ungünstiger. Die Steigungs- und Gefällestrecken im Zuge der Hochstraße/Hauptstraße sind bei der Variante 4 am günstigsten, da Überführungsrampen hier nicht erforderlich sind. Die Längsneigungen bei den Varianten 3 und 4 mit bis zu 3,5% sind als annähernd gleichwertig zu beurteilen.

Die drei Varianten werden in unterschiedlich hoher Damm- und Einschnittslage geführt, so dass sich Unterschiede hinsichtlich der Bodenbewegungen ergeben. Hier ist Variante 1 etwas günstiger als Variante 4 mit Bodenbewegungen in einer Größenordnung von 34.000 m³ bzw. 34.700 m³. Deutlich ungünstiger ist hier Variante 3 mit einer Bodenbewegung von rd. 44.000 m³. Vergleichbarkeit zwischen den Varianten besteht hinsichtlich der Anzahl der notwendigen Bauwerke. Erforderlich ist jeweils ein Bauwerk, bei der Variante 1 die Überführung für den gemeinsamen Rad-/Gehweg und bei den Varianten 3 und 4 Straßenbrücken im Zuge der Hauptstraße.

Insbesondere aufgrund der geringsten Flächeninanspruchnahme und Bodenbewegungsmasse ist Variante 1 im Hinblick auf die Bautechnik vorzugswürdig. Variante 3 ist deutlich am ungünstigsten.

2.2.3.5.3.2.3 Natur und Landschaft und Umweltauswirkungen

Die Anschlussvarianten werden in einem bereits sehr stark vorbelasteten Landschaftsraum realisiert. Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope, besondere Tierlebensräume oder Erholungsgebiete sind bei keiner der Varianten betroffen. Gleichwohl führen sämtliche Varianten zu Eingriffen in Natur und Landschaft. In Bezug auf Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme sowie dem daraus folgenden Kompensationsbedarf bestehen Unterschiede zwischen den Varianten 1, 3 und 4 (s. vorstehend Abschnitt 2.2.3.5.3.2.2 dieses Beschlusses). Die Variante 1 ist diesbezüglich am günstigsten zu bewerten, da sie hinsichtlich der Kriterien Neuversiegelung, Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung, Bodenauf- und -abtrag, abgeschnittene Innenräume sowie Kompensationsbedarf den geringsten Flächenbedarf aufweist. Zudem sind die Entsiegelungsmöglichkeiten am größten. Zwischen den Varianten 3 und 4 bestehen hingegen kaum signifikante Unterschiede.

In Bezug auf den Faktor Schadstoffbelastung ist die Variante 4 vorzugswürdig, da sie aufgrund der geringeren Wartezeiten in den Knotenpunkten zu einem deutlich geringeren Kraftstoffverbrauch und einem geringeren CO_2-Ausstoß führt als Variante 1. Zwischen Variante 4 und Variante 3 bestehen keine signifikanten Unterschiede. Die Varianten 3 und 4 sind zudem hinsichtlich Lärmemissionen als günstiger einzustufen. Dies betrifft zum einen den unmittelbaren Kreuzungsbereich, da aufgrund der geringeren Anzahl der Halte und der damit verbundenen Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge beim Knotenpunkt Typ IV geringere Lärmemissionen entstehen. Durch die Steigung der Verkehrsbelastung im Zuge der Haupt-straße in

Luthe bei Variante 1 sind ferner auch dort die Lärmbelastungen, ebenso wie die Schadstoffbelastungen, ungünstiger als bei den Varianten 3 und 4.

Im Ergebnis sind bei einer Gesamtbetrachtung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Umwelt die drei Varianten etwa vergleichbar. Keine der Variante ist bei diesem Belang eindeutig vorzugswürdig.

2.2.3.5.3.2.4 Agrarstrukturelle Auswirkungen

Die Anbindungsvarianten nehmen überwiegend Landwirtschaftsflächen in Anspruch. Aufgrund des geringsten Flächenverbrauchs ist Variante 1 dementsprechend vorzugswürdig.

2.2.3.5.3.2.5 Wirtschaftlichkeit/Kosten

Der Kostenschätzung liegen die Kosten für Grunderwerb und Bau zugrunde. Betrachtet wurde der Streckenabschnitt der Ortsumgehung von Bau-km 6+900 bis zur Überführung Im Blenze sowie die in diesem Bereich kreuzenden Straßen und Wege. Mit 2,58 Mio. Euro ist Variante 1 die günstigste Lösung. Variante 3 ist mit 3,73 Mio. Euro demgegenüber am teuersten. Im Mittelfeld liegt Variante 4 mit 3,29 Mio. Euro.

Hingegen ist die Variante 4 unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit die günstigste Variante, insbesondere unter dem Aspekt der voraussichtlichen Unfallkosten. Nach einer durchgeführten Kostenschätzung ergeben sich für eine höhengleiche Kreuzung gemäß Variante 1 Unfallkosten von rund 2,14 Mio. Euro für einen Zeitraum von 20 Jahren. Hingegen betragen die Unfallkosten für die Variante 4 nur rund 1,4 Mio. Euro im selben Zeitraum. Variante 4 weist somit einen Kostenvorteil auf. Eine gesonderte Betrachtung von Variante 3 erfolgte nicht. Aufgrund der Variante 4 entsprechenden Trassierung ist jedoch davon auszugehen, dass die Unfallkosten etwa im Bereich derjenigen der Variante 4 liegen. Mithin sind die Varianten 3 und 4 in Bezug auf die Unfallkosten vorzugswürdig

Hinzukommt, dass bei Variante 4 langfristig die Betriebskosten für die Lichtsignalanlage geringer sind, da lediglich drei Straßenäste zu signalisieren sind. Zudem reduzieren sich bei Variante 4 die Fahrzeitverluste infolge der größeren Leistungsfähigkeit und höheren Qualitätsstufe des Knotenpunktes Ortsumgehung/verlegte Hochstraße, was zu größerem volkswirtschaftlichen Nutzen führt. Unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit ist die Variante 4 vorzugswürdig ist. Wegen der höheren Bau- und Grunderwerbskosten ist Variante 3 ungünstiger als Variante 4.

2.2.3.5.3.2.6 Gesamtbewertung der Abwägung

Aus den bereits unter Abschnitt 2.2.3.5.2.3 dieses Beschlusses dargelegten Gründen ist dem Belang der verkehrlichen Wirkungen eine sehr hohe Bedeutung beizumessen. Hier erweist sich Variante 1 als am ungünstigsten. Sie führt nicht nur zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße in der Ortslage Luthe, sondern stellt sich auch hinsichtlich der Qualitätsstufen nach HBS als am ungünstigsten dar. Damit einher gehen Nachteile bezüglich Reisequalität und Reisezeit auf der Ortsumgehung. Variante 1 ist auch hinsichtlich des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie der Verkehrssicherheit nachteiliger. Zwischen den Varianten 3 und 4 bestehen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen keine signifikanten Unterschiede, sie sind aber deutlich vorzugswürdig im Vergleich zu Variante 1.

Den weiteren Belangen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine hohe Bedeutung beizumessen.

Variante 1 ist in Bezug auf die Belange Bautechnik und Landwirtschaft vorzugswürdig. Während Variante 3 und 4 bei dem Belang der Landwirtschaft etwa gleichwertig sind, ist Variante 3 in Bezug auf die Bautechnik die ungünstigste Variante.

Keine bedeutsamen Unterschiede ergeben sich zwischen den drei Varianten bei dem Belang Natur und Landschaft / Umwelt. Der betroffene Naturraum ist bereits sehr stark vorbelastet

und daher insgesamt von geringerer Wertigkeit. Während Variante 1 hinsichtlich der Teilaspekte Flächeninanspruchnahme, Neuversiegelung und Kompensationsbedarf besser zu bewerten ist, sind die Varianten 3 und 4 bei den Teilaspekten Lärm, Schadstoffe und Beeinträchtigung sensibler Bereiche (Hauptstraße in der Ortslage Luthe) vorzugswürdig.

Variante 3 ist bei dem Belang Wirtschaftlichkeit/Kosten als am ungünstigsten zu bewerten. Zwischen den Varianten 1 und 4 bestehen hier hingegen keine relevanten Unterschiede. Den höheren Grunderwerbs- und Baukosten der Variante 4 stehen der höhere volkswirtschaftliche Nutzen dieser Variante gegenüber.

Die Planfeststellungsbehörde folgt in Ausübung ihres Planungsermessens der Bewertung der Vorhabenträgerin, die Variante 3 sei in der Gesamtabwägung am ungünstigsten zu bewerten (Unterlage 1, S. 59D3), nicht. Vielmehr erachtet sie die Variante 1 wegen der deutlichen Nachteile bei dem sehr bedeutenden Belang der verkehrlichen Wirkung in der Gesamtabwägung als am ungünstigsten. Für die Planfeststellungsbehörde sind die deutlichen Vorteile der Varianten 3 und 4 hinsichtlich des Belangs der verkehrlichen Wirkung ausschlaggebend für ihre Entscheidung. Diese Unterschiede in der Bewertung der Varianten 1 und 3 sind aber letztlich ohne Relevanz. Denn nach Abwägung der Anbindungsvarianten ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung beantragten Anbindungsvariante 4 der Vorzug zu geben. Die Variante 4 ist hinsichtlich der Belange Bautechnik und Wirtschaftlichkeit/Kosten besser zu bewerten als Variante 3, was für die Planfeststellungsbehörde infolge der Vergleichbarkeit der beiden Varianten bei der verkehrlichen Wirkung ausschlaggebend ist. Die Varianten 1 und 3 werden verworfen. Sie sind nicht eindeutig vorzugswürdig und drängen sich nicht als vorzugswürdige Lösung auf.

2.2.3.5.4 Ausbaukonzeption

Linienführung, Straßenquerschnitt und Knotenpunktgestaltung sind beim Straßenbau wesentliche Bestandteile der Streckencharakteristik und beeinflussen gemeinsam die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs. Sie müssen deshalb aufeinander abgestimmt sein.

2.2.3.5.4.1 Trassierung, Linienführung

Entscheidend ist dabei die Straßenkategorie, in welche die Straße entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung für Verbindung und Anbindung von Zielen im Straßennetz einzustufen ist. Die Trassierung der Ortsumgehung nach Lage und Höhe erfolgt nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), die vom BMVBS mit ARS 09/2013 bekannt gegeben worden sind. Dieses Regelwerk ersetzt für Außerortsstraßen mit Ausnahme von Autobahnen die zuvor geltenden „Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil: Querschnitte“ (RAS-Q) und die „Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil: Linienführung“ (RAS-L). Der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 wird gemäß RAL die Entwurfsklasse 2 (EKL 2) zugrunde gelegt. Die K 333 Leinechaussee entspricht der Entwurfsklasse 3 (EKL 3) nach RAL. Die anderen kreuzenden Straßen unterfallen nicht dem Geltungsbereich der RAL. Ihre Trassierung richtet sich nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06).

Die Vorhabenträgerin hat in den vorgelegten Planunterlagen die Details der Trassierung, Linienführung und Querschnitte einschließlich der zu beachtenden Zwangspunkte und Vorgaben der RAL ausführlich und nachvollziehbar beschrieben. Bedenken gegen die gewählte Trassierung und Linienführung bestehen bei der Planfeststellungsbehörde nicht. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde deshalb zu dem Ergebnis, dass die gewählte Trassierung und Linienführung zur Abwicklung der Verkehre insgesamt angemessen und geeignet ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf die Planunterlagen verwiesen (Unterlage 1, S. 62D3 ff.; Unterlage 6, Unterlage 7, Unterlage 8, Unterlage 8.1). Mangels sachlicher Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde ist die Herstellung der Radwegüberführung Nordrehr bei Bau-km 2+946 nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Die ursprünglich vorgesehene Tras-

sierung der Ortsumgehung wird im Querungsbereich jedoch beibehalten, um auf eine mögliche Überführung des Radwegs nach Plangenehmigung durch die Region Hannover als zuständiger Planfeststellungsbehörde ausreichend Rücksicht zu nehmen.

2.2.3.5.4.2 Einwendungen zur Trassierung und Linienführung

In zahlreichen Einwendungen wurden Bedenken gegen die zur Planfeststellung beantragte Ausbaukonzeption und Linienführung erhoben.

Vorgeschlagen wurde die Tieferlegung der Gradiente der Ortsumgehung oder ihre Führung in einem Trog im Bereich Blumenau und Luthe.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zu der Einwendung nachvollziehbar erläutert, dass eine Alternative zu der beantragten Trassierung nach Lage und Höhe im Bereich Blumenau und Luthe und der Oststadt von Wunstorf aufgrund zahlreicher Zwangspunkte und Randbedingungen nicht besteht, u.a. entwässerungstechnische Gesichtspunkte wie Hochwasserstände. Grundsätzlich ist eine Überflutung der Fahrbahn der Ortsumgehung auch bei Hochwasserereignissen auszuschließen. Zudem ist auch dann eine ausreichende Entwässerung des Fahrbahnaufbaus sicherzustellen, um gravierende Folgeschäden an der Fahrbahn zu vermeiden. Aus der Querung der Westaue mit einem Brückenbauwerk, der Querung vorhandener Ferngasleitungen sowie mehrerer Hochspannungsfreileitungen und dem Anschluss der Ortsumgehung an die bestehende B 441 im Bereich Luthe ergeben sich weitere Zwangspunkte für die Höhenlage der Straße. Eine Tieferlegung der Ortsumgehung zwischen Luthe und Blumenau ist im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Hochwasser-Bemessungsstände von Leine und Westaue/Lehmbüntegraben und die Entwässerung des Straßenoberbaus zur Sicherstellung der Frostsicherheit der Straßenkonstruktion nicht möglich. Östlich von Blumenau ist im Bereich des Lehmbüntegrabens, dessen Hochwasser-Bemessungswasserspiegel insbesondere durch Hochwasser der Leine bestimmt wird, von einem Bemessungswasserstand HQ_{100} von rd. 41,60 m NN auszugehen. Der Gradiententiefpunkt der Nordumgehung östlich von Blumenau liegt auf rd. 43,12 m NN. Unter Berücksichtigung der Querneigung der Fahrbahn und der Dicke des Fahrbahnaufbaus von 0,80 m liegen die erforderlichen und von einem Einstau bei Hochwasser freizuhaltenden Sickerrohrleitungen zur Sicherstellung des frostsicheren Fahrbahnoberbaus rd. 1,25 m unter der Gradiente, d.h. im Tiefpunkt östlich von Blumenau auf rd. 41,87 m NN und damit nur geringfügig über dem anzusetzenden Hochwasserbemessungswasserstand. Spielräume für eine weitere Absenkung der bereits in leichter Einschnittlage liegenden Nordumgehung sind östlich von Blumenau daher nicht gegeben. Nördlich und nordöstlich von Blumenau liegt die geplante Fahrbahnhöhe (in Fahrbahnmitte) zwischen 42,41 m NN (Tiefpunkt nördlich Blumenau) und 43,38 m NN (Hochpunkt nordöstlich von Blumenau). Nördlich von Blumenau ist der Hochwasserstand HQ_{100} der Westaue zu beachten. Dieser liegt bei rd. 41,30 m NN. Unter Berücksichtigung der Querneigung der Fahrbahn und der Dicke des Fahrbahnaufbaus von 0,80 m liegt die Unterkante (Planum) des von einem Einstau bei Hochwasser freizuhaltenden Fahrbahnoberbaus rd. 0,95 m unter der Gradiente, d.h. im Tiefpunkt nördlich von Blumenau auf rd. 41,46 m NN und damit nur geringfügig über dem anzusetzenden Hochwasserbemessungswasserstand der Westaue. Neben diesen Randbedingungen sind für die Ortsumgehung im Bereich von Fahrbahnverwindungen die nach dem Technischen Regelwerk notwendigen Längsneigungen aus Gründen der Verkehrssicherheit einzuhalten. Die Gradiente der Nordumgehung steigt daher in Richtung Süden mit rd. 1,0 % an, liegt aber im Schnittpunkt mit der vorhandenen Manhorner Straße noch rd. 0,40 m unter dem vorhandenen Fahrbahnniveau der Manhorner Straße. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu Eeigen und weist die Einwendungen zurück.

Um die Beeinträchtigungen für die Wohngebiete, den östlichen Siedlungsrand von Blumenau und den westlichen Siedlungsrand von Luthe zu minimieren, wird zwischen rd. Bau-km 6+000 nordöstlich von Blumenau und der Überführungsrampe Manhorner Straße ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 3,00 m über Gradiente (Höhenlage der Fahrbahn) westlich der Ortsumge-

hung und zwischen der Überführungsrampe Hauptstraße und der Überführungsrampe Manhorner Straße auf der Ostseite der Ortsumgehung die Errichtung eines Lärmschutzwalles mit einer Höhe von 4,00 m über Gradiente (Höhenlage der Fahrbahn) errichtet. Begleitende Landschaftspflegerische Maßnahmen, z.B. durch Eingrünung der Straße, sollen die Beeinträchtigung für trassennahe Wohngebiete weiter reduzieren.

Einwände wurden ferner gegen die Trassenführung nördlich von Wunstorf erhoben. Gefordert wurden ein größerer Abstand zur Wohnbebauung sowie eine Absenkung der Gradiente.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dieser Einwand nicht begründet und daher zurückzuweisen. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung zu der Einwendung nachvollziehbar erläutert hat, wird die Trasse mit einem Abstand von mehr als 120 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung geführt. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm und Luftschadstoffe werden nicht überschritten. Soweit erforderlich, werden Lärmschutzwälle errichtet. Eine weitere Absenkung der Gradiente ist nicht möglich. Bis westlich der Straße Nordrehr verläuft die Ortsumgehung in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Eingriffe in den Untergrund des Wasserschutzgebietes sind soweit wie möglich zu vermeiden. Auch ist ein Massenausgleich zwischen Bodenab- und Bodenauftrag anzustreben. Die gewählte Höhenlage der Fahrbahn der Ortsumgehung mit leichter Einschnittlage bis zu rd. 1,5 m nördlich von Wunstorf stellt das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses dar. Eine weitere Absenkung der Gradiente führte zu breiteren Einschnittböschungen zu Lasten der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen, zudem verbunden mit zusätzlichem Flächenbedarf für Kompensationsflächen. Nach der bisherigen Planung erhalten die Einschnittböschungen bei Einschnitttiefen von < 2,00 m außerhalb der Bereiche mit Lärmschutzwällen entsprechend der Regelböschungsgestaltung der RAS-Q bzw. RAL eine konstante Breite von 3,00 m mit einer Böschungsneigung von 1:n. Bei Einschnitttiefen > 2,00 m ist zusätzlich eine Ausrundung vorzusehen. Im Bereich angrenzender Lärmschutzwälle ist für die Einschnittböschungen ohnehin eine Böschungsneigung von 1:1,5 geplant. Auch hier wäre bei einer Tieferlegung der Gradiente und Verzicht auf Lärmschutzwälle eine Ausrundung der Böschung vorzusehen. Insgesamt ergäbe sich gegenüber der vorliegenden Planung ein Mehrbedarf an Flächen, der auch durch Flächeneinsparungen bei den Lärmschutzwällen nicht ausgeglichen werden kann. Auch fielen bei einer Tieferlegung der Ortsumgehung erhebliche Mengen an zusätzlichem Bodenaushub an, die in der Maßnahme aufgrund der Bodeneigenschaften nicht oder nur stark eingeschränkt wiedereingebaut werden könnten. In der vorliegenden Planung ist vorgesehen, einen Teil des anfallenden, für einen Wiedereinbau in den Straßendämmen nicht geeigneten Bodenaushubs in die geplanten Lärmschutzwälle einzubauen. Beim Wegfall von Dämmen entfällt diese Möglichkeit und der zusätzliche Bodenaushub ist zu beseitigen.

Bewohner des Ortsteils Blumenau haben gegen die geplante Trassenführung eingewandt, dass diese in zu geringem Abstand zu dem Spielplatz in Blumenau geführt werde und der Spielplatz gesichert werden müsse, um Gefährdungen dort spielender Kinder auszuschließen. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesem Einwand nicht. Eine Gefährdung von den Spielplatz nutzenden Kindern ist nicht gegeben, eine zusätzliche Sicherung des Spielplatzes oder gar eine Vergrößerung des Abstands der Trasse zur Ortslage Blumenau ist nicht erforderlich. Der Abstand zwischen der Ortsumgehung und der östlichsten Begrenzung des Wohngebietes im Bereich Knickfeldweg/Hohner Straße beträgt mindestens 160 m. Der Abstand zu dem dortigen Spielplatz ist noch größer. Der Spielplatz kann aufgrund des großen Abstandes zur Ortsumgehung auch weiterhin uneingeschränkt von Kindern aller Altersstufen genutzt werden. Zwischen dem Wohngebiet und der Trasse der Ortumgehung liegen zudem teilweise durch Gemüseanbau intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen, so dass sich eine zusätzliche Barrierewirkung zwischen Spielplatz und Ortsumgehung ergibt. Weiterhin ist zur Eingrünung der Straße ein rund 11,50 m (Außenkante Fahrbahn – Außenkante Schutzstreifen) breiter Immissionsschutzstreifen vorgesehen. Dieser Streifen wird in einer Breite von mehreren Metern bepflanzt, so dass sich auch langfristig eine optische Abschirmung der Ortsumgehung ergibt.

2.2.3.5.4.3 Knotenpunktgestaltung und Wegebeziehungen

Die Ortsumgehung Wunstorf kreuzt oder tangiert zahlreiche Wege, zudem muss sie an das vorhandene Straßennetz angeschlossen werden. Vorgesehen sind vier Knotenpunkte: ein kleiner Kreisverkehrsplatz mit Anbindung der Straße Am Hohen Holz, höhengleiche lichtsignalgeregelte Kreuzungen mit der K 331 Klein Heidorner Straße und der K 333 Leinechaussee sowie Anbindung der B 441alt Hochstraße in einer Einmündung mit Lichtsignalanlage an die Ortsumgehung (s. hierzu Abschnitt 2.2.3.5.3 dieses Beschlusses). Daneben werden zur Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen und als Ersatz für unterbrochene Wegebeziehungen diverse Straßen und Wege, einschließlich Geh- und Radwege, höhenungleich über die Ortsumgehung überführt sowie vorhandene Wirtschaftswege ausgebaut und neue Wirtschaftswege hergestellt (vgl. Unterlage 1, S. 67D3 ff.). Aufgrund von Einwendungen und Stellungnahmen insbesondere auch aus der Landwirtschaft (s. hierzu auch Abschnitt 2.2.3.10 dieses Beschlusses) hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der 1., 2. und 3. Planänderungen die Planung optimiert. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das in den Planunterlagen nachvollziehbar dargelegte Konzept unter Berücksichtigung der Planänderungen zur Anbindung der Ortsumgehung an das vorhandene Straßennetz sowie zur Aufrechterhaltung und Wiederherstellung von Wegebeziehungen angemessen und geeignet. Durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf erforderlich werdende Umbaumaßnahmen an vorhandenen Knotenpunkten erfolgen im Rahmen der Ausführungsplanung der in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern.

2.2.3.5.4.4 Einwendungen zu Knotenpunktgestaltung und Wegebeziehung

In Einwendungen gefordert wurde, die Manhorner Straße/Nienburger Straße für den Kfz-Verkehr zu sperren und lediglich einen Geh- und Radweg über die Ortsumgehung zu führen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesem Einwand nicht. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme zu den Einwendungen nachvollziehbar erläutert, dass die Wegebeziehung auch für den Kfz-Verehr aufrechterhalten bleiben muss. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an. Die Wegebeziehungen für den Kraftfahrzeug-, aber auch Rad- und Fußgängerverkehr zwischen den Ortsteilen Blumenau und Luthe sollen auch nach dem Bau einer Ortsumgehung weiterhin aufrechterhalten werden. Die Barrierewirkung der Ortsumgehung wird durch das geplante Brückenbauwerk mit Überführung der verlegten Manhorner Straße einschließlich eines straßenbegleitenden Radweges über die Ortsumgehung soweit wie möglich reduziert. Der straßenbegleitende Radweg in einer Breite entsprechend dem vorhandenen Zustand dient zugleich auch dem Fußgängerverkehr. Zudem erlangt die Verbindung nach Wegfall der Querungsmöglichkeit im Bereich Dammfeldweg auch eine erhebliche Bedeutung für den landwirtschaftlichen Verkehr.

Eingewandt wurde ferner, dass die B 441alt Hagenburger Straße an die Ortsumgehung angebunden werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde folgt diesem Einwand nicht. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zu der Einwendung schlüssig erläutert, dass ein weiterer Knotenpunkt nicht geplant und nicht erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Planung nachvollzogen. Der in der Einwendung vorgeschlagene Teilanschluss westlich von Wunstorf mit Anbindung von und in Richtung Hagenburg wäre für den westlichen Teil des Gewerbegebietes an der Hagenburger Straße sicherlich von Vorteil und wurde in die Bewertung und Abwägung der Anbindungsvarianten auch einbezogen. Jedoch überwiegen die Nachteile, u.a. für den Verkehrsablauf im Zuge der Ortsumgehung, die erforderliche umfangreiche zusätzliche Flächeninanspruchnahme sowie zusätzliche Kosten für Überführungsbauwerk und Anschlussstellenrampen. Der aus ökologischer Sicht sinnvolle Rückbau der B 441 zu einem Wirtschaftsweg sowie ihr vollständiger Rückbau in einem Teilabschnitt wären dann ebenfalls nicht möglich. Das gesamte Gewerbegebiet entlang der Hagenburger Straße wird künftig über die im Rahmen der Maßnahme ausgebaute Straße Am Hohen Holz und den Kreisverkehrsplatz an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die geplante Umgestaltung des Knotenpunktes mit

Schaffung zusätzlicher Fahrstreifen im Knotenpunktast Am Hohen Holz und einem zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen in der östlichen Knotenpunktzufahrt Hagenburger Straße berücksichtigt die künftigen Verkehrsbelastungen und -beziehungen entsprechend der Verkehrsprognose gemäß der Verkehrsuntersuchung 2009. Die Verkehrsbelastung der Hagenburger Straße wird nach Fertigstellung der Nordumgehung erheblich reduziert, im westlichen Abschnitt zwischen der Kreuzung Hagenburger Straße/Am Hohen Holz/In den Ellern wird sich die Verkehrsstärke mehr als halbieren. Demgegenüber wird die Verkehrsbelastung der Straße Am Hohen Holz deutlich steigen. Zudem ist von starken Abbiegeströmen von der östlichen Hagenburger Straße in die Straße Am Hohen Holz und von dieser Straße auf die Hagenburger Straße in Richtung Stadtmitte auszugehen. Dieses ist bei dem geplanten Knotenpunktumbau berücksichtigt. Auch die Signalisierung wird entsprechend angepasst. Der Verkehr (einschließlich Schwerverkehr) von und nach Bokeloh wird über die Straße Am Hohen Holz auf die Ortsumgehung geführt. Die Verkehrsbeziehung zwischen Hagenburg und Bokeloh wird vorrangig bereits jetzt auf kurzem Wege über die K 346 zwischen der B 441 und dem Ortsteil Bokeloh abgewickelt. Durch den Neubau der Ortsumgehung Wunstorf werden sich an dieser Verkehrsverbindung keine Änderungen ergeben. Diese steht auch weiterhin dem Verkehr zur Verfügung, so dass sich keine Umwege für die Verkehrsteilnehmer ergeben. Durch den geplanten Ausbau der Straße Am Hohen Holz ist aus Verkehrssicherheitsgründen eine Einmündung der Senator-Kraft-Straße nicht mehr möglich. Der Zugang zum Baggersee ist jedoch über den östlichen Teil der Senator-Kraft-Straße gewährleistet.

Einwände wurden gegen Anbindung der Klein Heidorner Straße und die fehlende Anbindung der Neustädter Straße (B 442) an die Ortsumgehung erhoben. Neben einer zusätzlichen Verkehrsbelastung des nördlichen Stadtgebiets von Wunstorf, insbesondere der Neustädter Straße, der Klein Heidorner Straße und der Senator-Meier-Straße wird eine Abnahme der Verkehrssicherheit auf der Klein Heidorner Straße befürchtet.

Die Planfeststellungsbehörde weist diese Einwände in Einklang mit den Darlegungen der Vorhabenträgerin in der Gegenäußerung zu der Einwendung zurück. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt die direkte Anbindung der K 331 Klein Heidorner Straße an die Ortsumgehung nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte die beste und verträglichste Lösung dar. Die K 331 ist eine wichtige Straßenverbindung zwischen Wunstorf und den Ortsteilen Steinhude und Großenheidorn sowie Neustadt a. Rbge. Dieses wird auch durch die bereits vorhandene relativ hohe Verkehrsbelastung von rd. 8.100 Kfz/24h zwischen Wunstorf und Klein Heidorn unterstrichen. Daher ist es sinnvoll, diese wichtige Straßenverbindung direkt an die Ortsumgehung anzubinden. Die Neustädter Straße hingegen weist auch im Ist-Zustand im Vergleich zur Klein Heidorner Straße eine deutlich geringere Verkehrsbelastung von rd. 3.400 Kfz/24h zwischen Nordstadt und Frachtweg auf. Eine Anbindung der Neustädter Straße ist aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig. Eine Anbindung des vorhandenen Straßennetzes an die Ortsumgehung über die Neustädter Straße führte zudem zu einer Verlängerung der Fahrstrecke zwischen Klein Heidorn und der Stadtmitte von Wunstorf um rd. 0,9 km sowie zu einer Überlastung der Kreuzung Klein Heidorner Straße/Frachtweg/Am Fuchsberg. Eine Abnahme der Verkehrssicherheit im Bereich der Ortslage Klein Heidorn ist nicht zu erwarten. Bauliche Veränderungen sind dort nicht geplant, die vorhanden Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten.

Durch den Bau der Ortsumgehung wird die Neustädter Straße nicht stärker belastet. Gemäß der Verkehrsuntersuchung 2009 führt der Neubau einer Nordumgehung im Norden von Wunstorf zu einer erheblichen Abnahme des Verkehrs um rd. 2.400 bis knapp 4.000 Kfz/24h auf den Hauptachsen Neustädter Straße und Klein Heidorner Straße. Dadurch ergibt sich auch eine erhebliche Entlastung der Einmündung der Klein Heidorner Straße in die Neustädter Straße. Da zugleich die Kreuzung Am Stadtgraben/Neustädter Straße/Hagenburger Straße („Sölter-Kreuzung“) erheblich vom Verkehr entlastet wird, sind künftig Überlastungen der vorgenannten Knotenpunkte kaum noch zu erwarten. Voraussichtlich wird es zu Verkehrsverlagerungen innerhalb des nördlichen Stadtgebiets, u.a. zu Lasten der Senator-Meier-Straße, kommen.

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung 2009 ist eine erhebliche Verkehrszunahme über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinaus aber nicht zu erwarten.

Ein zusätzlicher, kostenintensiver Anschluss der Neustädter Straße in Form einer signalisierten Kreuzung würde zudem in erheblichem Umfang den Verkehrsablauf auf der Ortsumgehung beeinträchtigen. Die Reisezeiten für den Durchgangsverkehr würden sich aufgrund der dichten Knotenpunktabfolge (Abstand zum Knotenpunkt Ortsumgehung/Klein Heidorner Straße ca. 700 m, zum Knotenpunkt Ortsumgehung/Leinechaussee ca. 950 m) und der notwendigen Signalisierung erhöhen. Infolge dessen würde die Akzeptanz der Ortsumgehung sinken und die erwünschte Verkehrsverlagerung auf die Ortsumgehung würde beeinträchtigt. Eine planfreie Anschlussstelle führt zu deutlich höheren Kosten für Grunderwerb und Bau. Zudem ist dann eine deutlich größere Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen erforderlich, zum einen für die Anschlussstelle selbst und zum anderen für die notwendigen zusätzlichen Kompensationsflächen. Die Eingriffe in Umwelt, Natur und Landschaft würden sich erheblich vergrößern. Nach Abwägung der für und gegen eine Anbindung sprechenden Gründe ist aufgrund der vorstehend genannten Nachteile nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Anbindung der Neustädter Straße an die Ortsumgehung nicht geboten.

Weitere Einwände richten sich gegen eine unzureichende Anbindung der Ortslage Bokeloh an die Ortsumgehung, insbesondere mit Blick auf das dortige Kalibergwerk und dem von diesem ausgelösten Schwerverkehr. Damit verbunden wird Kritik an der Ausgestaltung des Knotenpunktes Hagenburger Straße/Am Hohen Holz geübt.

Die Einwände können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Mängel an dem Knotenpunkt- und Anbindungskonzept der Ortsumgehung aufzeigen und sind daher zurückzuweisen. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung zu der Einwendung plausibel ausgeführt hat, ist eine Anbindung von Bokeloh über die K 329 an die Ortsumgehung weder geboten, noch erforderlich. Bei der Festlegung der Verknüpfungspunkte war zu berücksichtigen, dass der Verkehrsablauf auf der Ortsumgehung nicht zu stark durch die Knotenpunkte beeinträchtigt wird, um eine hohe Akzeptanz der Ortsumgehung durch die Verkehrsteilnehmer zu unterstützen. Zusätzliche Anbindungen über die bereits geplanten Knotenpunkte hinaus führen dagegen zu längeren Fahrzeiten auf der B 441. Für den Verkehr, auch den Schwerverkehr, von und nach Bokeloh steht mit der ausgebauten Straße Am Hohen Holz als künftige B 442 eine schnelle Anbindung an die Ortsumgehung und das überregionale Straßennetz zur Verfügung. Ein in den Einwendungen z.T. geforderter Anschluss der K 329 westlich von Wunstorf am Beginn der Baustrecke einschließlich Erhalt der verlassenen Bundesstraße wäre für die Anbindung des Ortsteiles Bokeloh sowie den westlichen Teil des Gewerbegebietes an der Hagenburger Straße sicherlich von Vorteil und wurde bei der Abwägung der Anbindungsvarianten berücksichtigt. Die Nachteile einer solchen weiteren Anbindung überwiegen jedoch. Sie hätte nachteilige Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Zuge der Ortsumgehung, erforderte zusätzliche Flächeninanspruchnahmen und verursachte zusätzliche Kosten für Bau und langfristig auch für Unterhaltung des Knotenpunktes. Der aus ökologischer Sicht sinnvolle Rückbau der B 441 zu einem Wirtschaftsweg auf rd. 400 m Länge, der vollständige Rückbau in einem rd. 270 m langen Teilabschnitt sowie der Rückbau des straßenbegleitenden Radweges wären dann ebenfalls nicht möglich. Der Wegfall der Entsiegelung von rd. 0,5 ha, der in der Eingriffsbilanzierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans als positiver Faktor berücksichtigt ist, wäre durch zusätzliche Kompensationsflächen auszugleichen. Hierfür sind weitere derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen erforderlich.

Der Knotenpunkt Hagenburger Straße/Am Hohen Holz ist ausreichend und leistungsfähig dimensioniert. Die geplante Umgestaltung des Knotenpunktes mit Schaffung zusätzlicher Fahrstreifen im Knotenpunktast Am Hohen Holz und einem zusätzlichen Rechtsabbiegestreifen in der östlichen Knotenpunktzufahrt Hagenburger Straße berücksichtigt die in der Verkehrsuntersuchung 2009 prognostizierten künftigen Verkehrsbelastungen. Das Einbiegen von größeren Fahrzeugen des Schwerverkehrs in die westliche Hagenburger Straße kann wie innerorts häufig üblich im Zuge der Signalisierung unter Inanspruchnahme eines Teils des Linksabbie-

gestreifens der westlichen Hagenburger Straße erfolgen. Hierzu ist die Haltlinie für die Linksabbieger, wie bereits im vorhandenen Zustand, in notwendigem Umfang zurückversetzt. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz ist verkehrlich nicht notwendig und wäre zudem mit zusätzlichen Bau- und Grunderwerbskosten verbunden.

Teilweise geforderte Ausbaumaßnahmen an der K 346 Steinhuder Straße oder innerhalb des Ortsteiles Bokeloh liegen außerhalb des sachlichen Zuständigkeitsbereichs der Planfeststellungsbehörde.

Soweit in Einwendungen kritisiert wurde, dass bei dem Knotenpunkt Hochstraße/Hauptstraße/ Ortsumgehung die Sichtverhältnisse unzureichend und verkehrsgefährdend seien, wird dieser Einwand zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zu der Einwendung schlüssig dargelegt, dass die Sichtverhältnisse nicht unzureichend sind. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Darlegungen nachvollzogen und schließt sich ihnen an. Die gemäß technischem Regelwerk erforderlichen Sichtweiten für die Anfahrsicht werden sowohl im Knotenpunkt Ortsumgehung/ Hochstraße als auch im Knotenpunkt Hochstraße/Hauptstraße eingehalten. Die – auch vom Bewuchs – freizuhaltenden Sichtfelder sind im Lageplan (Unterlage 7 Blatt 10) dargestellt. Auch die Sichtweiten für die Haltesicht werden im Zuge der Ortsumgehung und der Hochstraße eingehalten. Die Brückenpfeiler des Überführungsbauwerkes Hauptstraße sind soweit zurückgesetzt, dass auch auf der Kurveninnenseite der Ortsumgehung ausreichende Sichtweiten gegeben sind.

Einwände wurden schließlich hinsichtlich der Unterführung der Ortsumgehung unter der Eisenbahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven erhoben. Kritisiert werden zum einen die Lage im Grundwasserkörper und zum anderen eine fehlende Parallelführung von Fußgänger-, Rad- und Landwirtschaftsverkehr.

Die Einwände sind zurückzuweisen. Der Trog wird aus Stahlbeton gefertigt und wasserdicht ausgebildet. Eine Verunreinigung des Grundwassers durch Straßenabwasser ist daher ausgeschlossen. Auch eine Gefährdung des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“, dessen Schutzzone III in einem Abstand von mind. 1,6 km zum Trogbauwerk liegt, ist ausgeschlossen. Im Bereich des Trogbauwerks liegt die Fließrichtung des Grundwassers in Richtung Ost/Nordost, also in Richtung Westaue. Das im Bereich des Troges anfallende Oberflächenwasser wird über Abläufe und Rohrleitungen gesammelt und über ein Pumpwerk in angrenzende Vorfluter eingeleitet. Die Pumpen werden nur bei entsprechendem Wasserzufluss in Betrieb genommen. Die Bemessung der Rohrleitungen und des Pumpwerkes erfolgt entsprechend der „Richtlinien für die Anlage von Straßen; Teil: Entwässerung“ (RAS-Ew), Ausgabe 2005, für ein Regenereignis der Häufigkeit n = 0,1, d.h. ein durchschnittlich alle 10 Jahre wiederkehrendes Regenereignis.

Eine Aufweitung des Trogbauwerks für einen Rad-/Gehweg bzw. Wirtschaftsweg ist verkehrlich nicht notwendig und wäre unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht gerechtfertigt. Neben zusätzlichen Baukosten für das aufwändige Ingenieursbauwerk wäre die Inanspruchnahme weiterer Landwirtschaftsflächen erforderlich. Für den Fußgänger- und Radverkehr stehen ebenso wie für die Landwirtschaft ausreichende Wegeverbindungen zur Verfügung. Eine entsprechende Verbindung bietet der Frachtweg sowie die geplante Überführung eines Weges unmittelbar westlich der Bahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven. Der neue Weg stellt die durch die Ortsumgehung unterbrochene Wegebeziehung über einen vorhandenen Weg zwischen der Erich-Kästner-Straße und der Bebauung am Bahnübergang Frachtweg mit nur geringen Umwegen wieder her. Soweit gefordert wurde, dass die Deutsche Bahn AG verbindlich zusagen müsse, dass der Bahnübergang Frachtweg dauerhaft erhalten bleibt, kann dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sein. Sollte die Deutsche Bahn AG den vorhandenen Bahnübergang künftig aufheben wollen, wäre ihrerseits zu gewährleisten, dass geeignete Ersatzwege geschaffen werden.

Mehrere Einwender fordern eine Geh- und Radwegüberführung im Zuge des Dammfeldweges als Verbindung zwischen Blumenau und Luthe.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planung der Vorhabenträgerin abwägend nachvollzogen und kommt zu der Entscheidung, dass eine Überführung des Dammfeldwegs über die Ortsumgehung nicht notwendig ist. Für den Fußgänger- und Radverkehr stehen mit der verkehrlich stark entlasteten und über die Ortsumgehung überführten Manhorner Straße mit geplanten Rad-/Gehweg zur Verbindung von Blumenau und Luthe sowie mit der Überführung der Maschstraße nördlich von Blumenau ausreichende Wegeverbindungen zur Verfügung. Eine Überführung des Dammfeldweges ist zum Erhalt der Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes nicht erforderlich. Eine höhenungleiche Querung mit einem Brückenbauwerk in Höhe des Dammfeldweges ist zudem aus wirtschaftlichen Überlegungen (dichte Abfolge von Brücken) abzulehnen.

Soweit weitere Einwände gegen das Radverkehrskonzept erhoben wurden, sind diese nicht geeignet, Mängel an der Planung aufzuzeigen. Sie sind daher zurückzuweisen. Das Planungskonzept der Vorhabenträgerin verkennt die Bedeutung der von der Ortsumgehung betroffenen Wegeverbindungen für den Radverkehr nicht und sieht ausreichende Maßnahmen zum Erhalt und zur Wiederherstellung von Radwegeverbindungen vor. Im Zuge der Ortsumgehung bestehen künftig gesicherte Querungsmöglichkeiten (Lichtsignalanlagen, Querungshilfe) im Zuge der höhengleichen Kreuzungen Ortsumgehung/K 331 Klein Heidorner Straße und Ortsumgehung/K 333 Leinechaussee sowie des Kreisverkehrsplatzes Ortsumgehung/Am Hohen Holz. Daneben bestehen höhenungleiche Querungsmöglichkeiten im Zuge einer Wirtschaftswegeüberführung westlich der Bahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven, im Zuge der Überführung Maschstraße, im Zuge der Überführung Manhorner Straße und im Zuge der Überführung Hauptstraße. Zusätzlich wird im Einmündungsbereich Hochstraße/ Hannoversche Straße die Querung für Radfahrer und Fußgänger mit dem Ziel Bahnhof durch Anlage einer Mittelinsel und Einbeziehung in die Knotenpunktsignalisierung erleichtert und deutlich sicherer gemacht. Entlang der Straße Am Hohen Holz ist auf gesamter Länge ein Rad- und Gehweg geplant. Auch der geplante Kreisverkehrsplatz sieht eine sichere Querungsmöglichkeit vor. Es ist eine Anbindung an vorhandene Wege Richtung Alten's Ruh und Hohes Holz vorgesehen. Die Radwegüberführung Nordrehr ist aufgrund der in großer Nähe weiteren geplanten Radwegverbindungen nicht erforderlich im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Auf weitere Radwege entlang der Ortsumgehung hat die Vorhabenträgerin nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zu Recht bewusst verzichtet, da es sich bei der Ortsumgehung um eine Bundesfernstraße mit hoher Verkehrsbelastung handelt. Ein Radweg unmittelbar an der stark befahrenen Straße ist für den Radverkehr, insbesondere den Freizeitverkehr, eher unattraktiv, da auf dem bestehenden Straßen- und Wegenetz in Wunstorf und auch im Umfeld deutlich attraktivere Routen für den Radverkehr zur Verfügung stehen.

2.2.3.6 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. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Immissionen in diesem Sinne sind gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen. Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die es nach §§ 41, 42 BImSchG primär durch aktive und sekundär durch passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen gilt. Außerdem ist die vorhabenbedingte Zunahme von Luftschadstoffen von Relevanz.

2.2.3.6.1 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.

Bereits in Abschnitt 2.2.3.5.2.2.2 dieses Beschlusses wurde dargelegt, dass eine Bundesstraße eine raumbedeutsame Maßnahme ist, die das Trennungsgebot des § 50 BImSchG zu beachten hat. Das Trennungsgebot stellt eine Abwägungsdirektive[70] dar. Dem wurde hier Rechnung getragen:

Ausgehend vom Vorrang des aktiven Schallschutzes vor dem passiven Schallschutz nach § 41 BImSchG, liegt die Trasse in einer Entfernung von den Ortslagen Wunstorf, Klein Heidorn, Blumenau und Luthe, die eine weitgehende Einhaltung der einschlägigen Immissionsrichtwerte mit den Mitteln des aktiven Schallschutzes (Lärmschutzwälle) noch ermöglicht. Damit wird den Anforderungen des § 50 Satz 1 BImSchG genügt. Ungeachtet dessen kann bei Verkehrswegen das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ohnehin regelmäßig nur eingeschränkt zur Geltung gebracht werden, da Verkehrswege 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 können[71].

2.2.3.6.2 Verkehrslärm

Die durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung hält sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens.

Die Planunterlagen sehen zwischen Bau-km 3+300 bis 4+320 südlich der Straßentrasse (Wunstorf-Nordstadt), Bau-km 6+000 bis 6+580 westlich der Trasse (Wunstorf Blumenau) und von 6+640 bis 7+300 östlich der Trasse (Wunstorf Luthe) 3 bis 4 m hohe Lärmschutzwälle vor. Der vorhandene Lärmschutzwall zwischen Hauptstraße und der Straße Im Blenze wird links der Trasse auf einer Länge von rd. 60 m angepasst. Im Zuge der Straße Am Hohen Holz/Hagenburger Straße ist ein Schutz der vorhandenen Wohnbebauung aufgrund der bestehenden baulichen Gegebenheiten nur im Wege von passiven Lärmschutzmaßnahmen möglich. Zur Minderung der Abrollgeräusche erhält die Ortsumgehung im gesamten Streckenabschnitt eine Deckschicht ohne Absplittung mit einem Korrekturfaktor von -2,0 dB(A) (Unterlage 11.1, S. 13 f. sowie Unterlage 7).

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

70 BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008 – 9 B 28/08 –, NVwZ 2009, 320 (324); BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 – 4 CN 5/98 –, BVerwGE 108, 248 ff.

71 Vgl. OVG Münster, Urt. v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE –, ZUR 2008, 434 (435).

troffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche ist allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind[72]. Die planfestgestellte Nordumgehung von Wunstorf und die genannten aktiven Lärmschutzmaßnahmen stellen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit Ausnahme von drei Objekten im Zuge der Straße Am Hohen Holz/Hagenburger Straße sicher.

Im Einzelnen:

2.2.3.6.2.1 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

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

2.2.3.6.2.2 Gebietsnutzungen

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich der Ortsumgehung Wunstorf 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 des Flächennutzungsplans 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 11.1 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. Die Gebietsnutzungen im Bereich der Ortsumgehung sind überwiegend als Wohngebiet, z.T. als Misch- und Dorfgebiet und im Bereich der Straße Am Hohen Holz als Gewerbegebiet einzuordnen. Im Bereich des Neubaugebiets Kalkofen befindet sich ein Kindergarten und eine Berufsschule (Unterlage 11.1, S. 9 f.).

2.2.3.6.2.3 Schallberechnung

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in Anlage 1 wiederum 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 pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z.B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zuläs-

[72] BVerwG, Urt. v. 15.03.2000 – 11 A 33/97 –, NVwZ 2001, 78 (79).

sige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabenträgerin für 2025 zugrunde. Auf der Ortsumgehung Wunstorf werden im Planfall Verkehrsstärken zwischen 12.000 und 25.000 Kfz/24.000 prognostiziert. Der Lkw-Anteil (zulässiges Gesamtgewicht ≥ 2,8 t) beträgt im Mittel tags 5% und nachts 10% (s. Unterlage 11.1, Tabelle S. 8).

In die schalltechnische Untersuchung wurden den gesetzlichen Anforderungen entsprechend die von dem Neubau der Ortsumgehung ausgehenden Verkehrslärmimmissionen einbezogen, § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. Gemäß § 1 Abs. 1, 2 der 16. BImSchV gilt die Verordnung jedoch auch für die wesentliche Änderung von Straßen. Aus diesem Grund war auch die Straße Am Hohen Holz zu untersuchen, da eine Erhöhung des Verkehrslärms um 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung der Immissionsgrenzwerte infolge des erheblichen baulichen Eingriffs nachgewiesen werden kann (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV). Bauliche Änderungen an anderen Straßen und Wirtschaftswegen erfüllen die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung nicht.

Der Schalltechnischen Untersuchung liegt der Prognosehorizont 2025 zugrunde (zum Prognosehorizont s. auch Abschnitt 2.2.3.3.2 des Beschlusses). Nach Aufforderung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin eine Stellungnahme des Verkehrsgutachterbüros PGT zu den Auswirkungen der aktuellen Verflechtungsprognose des Bundes, die auf den Prognosehorizont 2030 ausgerichtet ist, vorgelegt. Das Gutachterbüro PGT legt in seiner ergänzenden Untersuchung vom Juni 2014 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dar, dass aufgrund der Weltwirtschaftskrise der letzten Jahre mit einem sehr langsamen Anstieg bzw. einer Stagnation des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Denn die Entwicklung insbesondere des LKW-Verkehrsaufkommens verläuft langsamer als bisher prognostiziert, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die für das Jahr 2025 vorhergesagten Verkehrsaufkommen zeitversetzt erst im Jahre 2030 eintreten werden. Vor diesem Hintergrund können die bisherigen Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 auch dem Prognosejahr 2030 zugrunde gelegt werden. Auch unter Berücksichtigung des aktuellen Verkehrsmodells Niedersachsen, welches die Verflechtungsprognose 2030 des BMVI (Straßenverkehr) berücksichtigt, kann an dieser verkehrsgutachterlichen Aussage festgehalten werden (vgl. Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 01.12.2014). Eine Aktualisierung der Schalltechnischen Untersuchung ist demnach nicht erforderlich.

2.2.3.6.2.4 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. Die schalltechnische Untersuchung ergab, dass entlang der Ortsumgehung in drei Bereich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind (vgl. Abschnitt 1.1.5.1.1 Ziffer 1).

Für die Wohnbebauung im Zuge der Senator-Meier-Straße in Wunstorf Nord wurden an 28 Objekten Grenzwertüberschreitungen nachts von bis zu 5 dB(A) festgestellt. Zum Schutz der Wohnbebauung wird in diesem Abschnitt ein Lärmschutzwall errichtet. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist durch diese Maßnahme gewährleistet (vgl. Unterlage 11.2.1). In der Ortslage Blumenau werden an 6 Objekten im Dammfeldweg und der Manhorner Straße die Immissionsgrenzwerte nachts um bis zu 3 dB(A) überschritten. Auch hier ist die Errichtung eines Lärmschutzwalls vorgesehen, durch den die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden (vgl. Unterlage 11.2.1). Die Wohnbebauung in der Ortslage Luthe ist aufgrund des geringen Abstands zu der Ortsumgehung von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen. An 28 Objekten in der Sommerstraße und Winterstraße werden die Grenzwerte für den Tagbereich um bis zu 2 dB(A) überschritten, die Grenzwerte für den Nachtzeitraum werden um bis zu 7 dB(A) überschritten. Zum Schutz der Wohnbebauung und der Außenwohnbereiche wird ein Lärmschutzwall errichtet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV können hierdurch eingehalten werden (vgl. Unterlage 11.2.1). Grenzwertüberschreitungen von bis zu 7 dB(A) tags

und nachts wurden an drei Objekten im Zuge der Straße Am Hohen Holz/Hagenburger Straße festgestellt (vgl. Liste zu Ziffer 6.4.2 der Unterlage 11.1). Aufgrund der örtlichen Verhältnisse sind in diesem Bereich jedoch keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich. Zudem würden die Kosten von aktiven Schallschutzmaßnahmen weit außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzwecke stehen (vgl. § 41 Abs. 2 BImSchG). Als weitere Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird die Ortsumgehung im gesamten Streckenabschnitt mit einer Deckschicht ohne Absplittung mit einem Korrekturfaktor von -2,0 dB(A) ausgeführt. Die Verwendung eines kostenintensiven offenporigen Asphalts mit einem Korrekturfaktor -5,0 dB(A) ist nicht geboten. Maßnahmen wie eine Änderung der Trassierung oder der Höhenlage sind angesichts der vorhandenen Zwangspunkte nicht möglich und würden keine entscheidenden Lärmminderungen erzielen.

Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten. Außer an den vorstehend genannten Objekten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht überschritten.

2.2.3.6.2.5 Passiver Schallschutz

Passiver Schallschutz ist an drei Objekten in der Straße Am Hohen Holz bzw. Hagenburger Straße erforderlich (vgl. Liste zu Ziffer 6.4.2 der Unterlage 11.1), der mit diesem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach angeordnet wird (vgl. hierzu Abschnitt 1.1.5.1.1 Ziffer 3 dieses Beschlusses). Näheres regelt die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

Passive Lärmschutzmaßnahmen an weiteren Objekten sind nicht geboten. Außer an den vorstehend genannten Objekten werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch unter Berücksichtigung der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht überschritten.

2.2.3.6.2.6 Einwendungen zum Verkehrslärm

Gegen die schalltechnische Berechnung und das planfestgestellte Lärmschutzkonzept wurden Einwände erhoben. Soweit ihnen nicht stattgegeben wurde oder sie sich in sonstiger Weise erledigt haben, sind sie zurückzuweisen.

Einwände gegen die schalltechnische Berechnung (Unterlage 11) sind nach Entscheidung der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Die schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Diese wurde von dem Ingenieurbüro PGT im Februar 2009 erstellt und ist auf den Prognosehorizont 2025 ausgerichtet. Eine neue schalltechnische Berechnung für den Prognosehorizont 2030 ist nicht erforderlich, da laut schlüssiger Aussage des Fachgutachters in 2030 mit den gleichen Verkehrsmengen wie für 2025 prognostiziert zu rechnen ist (zum Prognosehorizont vgl. auch Abschnitt. 2.2.3.3.2 des Beschlusses). Dies genügt den gesetzlichen Anforderungen. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" entsprechend zu erfolgen. Die Rechenmethoden der RLS-90 basieren auf langfristigen empirischen Untersuchungen. Die Berechnungen sind somit imstande, allgemein gültige, vergleichbare und wiederholbare, somit nachprüfbare Ergebnisse zu liefern. 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.

Soweit in Einwendungen weitergehender aktiver oder passiver Lärmschutz gefordert wurde, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Das planfestgestellte Schallschutzkonzept gewährleistet durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an nahezu allen betroffenen Objekten. Soweit dies nicht erreicht werden kann, besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten, da an anderen Objekten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden.

Soweit die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich Kalkofen zum Schutz der auf Landwirtschaftsflächen arbeitenden Mitarbeiter eines Landwirtschaftsbetriebes gefordert wurde, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Die Landwirtschaftsflächen befinden sich im bauplanungsrechtlichen Außenbereich (§ 35 BauGB). Gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV kommen im Außenbereich Lärmschutzmaßnahmen nur für genehmigte oder zulässige vorhandene bauliche Anlagen in Betracht. Der Außenbereich als solcher ist kein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne der 16. BImSchV[73]. Zudem halten sich die Mitarbeiter nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend auf den Landwirtschaftsflächen auf[74].

Teilweise wird befürchtet, dass die vorgesehenen Lärmschutzwälle Schall reflektieren und zu Lärmbelastungen führen werden. Eingewandt wird dies insbesondere für den Bereich Blumenau (Straßen Am Bruche und Am Blumengarten), wo keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen mangels Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorgesehen sind und Reflexionen durch den Lärmschutzwall im Bereich von Luthe befürchtet werden. Diese Bedenken werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Lärmsteigernde Schallreflexionen durch die geplanten einseitigen Lärmschutzwälle sind nicht zu befürchten, da derartige Reflexionen durch die begrünte Wallflanke (Absorptionsfläche) und durch den großen Ausfallwinkel am Wall zu vernachlässigen sind.

Gerügt wird weiterhin, dass es im Bereich des Brückenbauwerks zur Überführung der Manhorner Straße (K 333) zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der angrenzende Wohnbebauung komme, da die mit dem Brückenbauwerk verbundenen Steigungen besonders lärmintensiv seien. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Führung der Manhorner Straße über das geplante Brückenbauwerk wurde einschließlich des Korrekturfaktors für Steigungen nach Maßgabe der RLS-90 in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen oder eine Änderung der Planung sind nicht erforderlich.

Geforderte Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Reduzierung des Verkehrslärms sind im Planfeststellungsbeschluss nicht festzusetzen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist zum einen nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Es ist aber davon auszugehen, dass im Bereich der drei signalisierten Knotenpunkte aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h angeordnet werden wird, die ggf. eine geringe Lärmminderung bewirken kann[75]. Zum anderen sind Geschwindigkeitsbegrenzungen keine nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Schutzmaßnahmen[76]. Die Planfeststellungsbehörde legt ihrer Entscheidung die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. 16. und 24. BImSchV zugrunde. Mit diesen Vorschriften hat der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ein Regelungssystem geschaffen, bei dessen Anwendung er eine hinreichende Bewältigung der Lärmproblematik sichergestellt sieht. Das Lärmminderungspotenzial von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ohnehin relativ gering. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit für Pkw z.B. auf 100 km/h und für Lkw auf 60 km/h ergibt sich bei einem unterstellten Lkw-Anteil von 45 % nur eine Minderung des Emissionspegels gegenüber der nach der RLS-90 berechneten Geschwindigkeit von 1,8 dB(A)[77].

---

[73] BVerwG, Beschl. v. 17.03.1992 – 4 B 230/91, juris Rn. 6.
[74] BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, 9 A 6/03, juris Rn. 18.
[75] Vgl. auch BVerwG, Urt. v. 23.11.2005 – 9 A 28/04, juris Rn. 40, BVerwGE 124, 334-347.
[76] Strick, Lärmschutz an Straßen, 2. Aufl., 2006, Rn. 31.
[77] Strick, Lärmschutz an Straßen, 2. Aufl., 2006, Rn. 145.

Da Lärmpegelverbesserungen von unter 3 dB(A) nicht hörbar sind, lässt sich eine (weitergehende) Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen hier nicht rechtfertigen[78].

Die Bildung eines Summenpegels, in dem neben den von der Ortsumgehung ausgehenden Verkehrslärmimmissionen auch die Vorbelastung durch Immissionen anderer Verkehrsanlagen, z.B. Schienenwege oder Fluglärm, einzubeziehen sind, ist – anders als z.T. in Einwendungen gefordert – rechtlich nicht zulässig. Zu berücksichtigen sind nach den Grundsätzen des § 41 Abs. 1 BImSchG nur die Lärmimmissionen, die von dem zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg ausgehen[79]. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz, die die Berücksichtigung der Vorbelastung erfordert, da anderenfalls die durch die neue Straße bewirkte Gesamtbelastung eine Gesundheitsgefährdung verursachen könnte, ist vorliegend nicht geboten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegt nach der Rechtsprechung bei einem Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts[80]. Diese Werte werden vorliegend, z.T. unter Berücksichtigung passiven Schallschutzes, nicht erreicht und überwiegend um rd. 14 dB(A) tags und rd. 7 dB(A) nachts unterschritten.

Soweit sich Einwender auf die in Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie erfolgte Regelung der Lärmminderungsplanung in den §§ 47a ff. BImSchG berufen, ergeben sich daraus zwar Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch keine Schutzansprüche einzelner Immissionsbetroffener[81]. Maßgeblich für den Verkehrslärmschutz bei Bau oder wesentlicher Änderung einer Straße sind allein § 41 BImSchG i.V.m. den Regelungen der 16. BImSchV. Die Planfeststellungsbehörde ist an die gesetzgeberischen Vorgaben gebunden.

Vereinzelt wurde kritisiert, dass für den Friedhof in Wunstorf keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Diese Kritik ist unberechtigt. Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Straße aufhält bzw. in den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat. Um die Schutzbedürftigkeit eines bestimmten Gebietes oder einer baulichen Anlage zu begründen, bedarf es nicht zwingend der Wohnnutzung. Auch die Erholungsfunktion einer Anlage oder eines Gebietes ist bei der Beurteilung der Schutzbedürftigkeit zu berücksichtigen, soweit sich ein bestimmter Personenkreis dort regelmäßig befugt aufhält[82]. Friedhöfe sind nach der 16. BImSchV nicht schutzbedürftig[83]. Eine gleichwohl durchgeführte Berechnung des Beurteilungspegels hat nach nachvollziehbarer Aussage der Vorhabenträgerin ergeben, dass am Friedhof Wunstorf der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete im Tag-Zeitbereich von 64 dB(A) eingehalten wird. In Anlehnung an die Rechtsprechung zu Kleingärten-, Wochenendhaus- und Campingplatzgebieten[84] könnten Friedhöfe diesem Gebietstyp zugeordnet werden. Auch wenn der Friedhof als schutzwürdig betrachtet würde, bestünde demnach kein Anspruch auf Lärmschutz.

Entsprechendes gilt für das Naherholungszwecken dienende Waldgebiet Hohes Holz. Hier wurde eingewandt, dass die Waldgruppen der Waldkinder Wunstorf e.V. durch Lärmimmissionen beeinträchtigt würden. Dieser Einwand ist unbegründet. Die von der Vorhabenträgerin fachlich korrekt durchgeführte Berechnung des Beurteilungspegels hat ergeben, dass im Bereich des Waldgebiets der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) tags nicht überschritten

---

[78] Vgl. VGH Kassel, 31.03.1999 – 2 UE 2346/96; davon gehen auch die Lärmschutz-Richtlinien – StV, VK Bl. 81, 428 und § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV aus.

[79] BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, BVerwGE 101, 1; Springe, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl. 2010, Kap. 33, Rn. 8.23.

[80] BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 72/07, juris Rn. 69, BVerwGE 134, 45-59.

[81] BVerwG, Urt. v. 10.09.2012 – 9 A 20/11, juris Rn. 30; BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 43/08, juris, Rn. 46.

[82] Vgl. BVerwG, Beschl. v. 17.3.1992 - 4 B 230/91, NVwZ 1992, 885.

[83] Vgl. Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, Ziffer 10.4.

[84] Vgl. hierzu VLärmSchR 97, Ziffer 10.2 Abs. 4.

wird. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Verwallung im Bereich Alten's Ruh nicht als Lärmschutzmaßnahme im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV errichtet wird, sondern zum Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild und die Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion festgesetzt wird, um das bedeutende Wald- und Naherholungsgebiets „Hohes Holz" von der Straßentrasse akustisch und visuell abzuschirmen.

Soweit Einwender wegen der zu erwartenden Lärmimmissionen einen Wertverlust ihres Grundstücks sowie den Verlust einer Lagegunst (Verlust des Erholungswerts eines ruhig gelegenen Grundstücks) geltend gemacht haben, ergibt sich auch hieraus kein weitergehender Anspruch auf Lärmschutz. Die Planung der Ortsumgehung Wunstorf entspricht den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots. Aus diesem Grund müssen die Einwender etwaige Wertminderungen ihrer Grundstücke als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen[85]. Auch Veränderungen des „Wohnmilieus" durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, wenn die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden[86].

Zu Recht wird eingewandt, dass es im Gegenzug zur Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrt von Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Bau der Ortsumgehung in bisher geringer belasteten Bereichen zu einer Zunahme der Verkehrs- und damit Lärmbelastung komme. Nach umfassender Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange (§ 17 Satz 2 FStrG) kommt die Planfeststellungsbehörde jedoch zu dem Ergebnis, dass diese Lärmzunahme zugunsten der mit dem Vorhaben verfolgten und erreichbaren Planungsziele hinzunehmen ist. Zu unzumutbaren Lärmauswirkungen wird es in den nördlichen bzw. nordöstlichen Siedlungsrandbereichen von Wunstorf sowie in Blumenau und Luthe nicht kommen. Verbleibende Beeinträchtigungen sind als sozialadäquat hinzunehmen. Im Gegensatz dazu steht die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr und die Verbesserung der dort bisher unzumutbaren Verkehrsverhältnisse sowie der Lärm- und Schadstoffbelastung. Diesen positiven Auswirkungen des Vorhabens wird nach Abwägung der Vorzug gegeben.

2.2.3.6.3 Baubedingte Lärm- und Staubimmissionen

Baustellen unterliegen nach dem BImSchG keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Für die Beurteilung der Schädlichkeit von Baulärm ist, da die TA Lärm nach Ziff. 1 Buchst. f für Baustellen nicht gilt, gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm[87]) heranzuziehen[88]. Diese gilt auch für nicht gewerbliche Baustellen, weil die in Ziff. 1 AVV Baulärm enthaltene Differenzierung anderenfalls eine Privilegierung nichtgewerblicher Baustellen zur Folge hätte, die mit § 22 Abs. 1 BImSchG nicht vereinbar wäre[89]. Demnach gelten nach Ziff. 3.1.1 AVV Baulärm Immissionsrichtwerte, welche von der Nutzung des lärmbetroffenen Gebiets abhängig sind. Die Immissionsrichtwerte unterscheiden zwischen der Tageszeit (7.00-20.00 Uhr) und der Nachtzeit (20.00-7.00 Uhr).

---

[85] BVerwG, Urt. v. 25.09.2002 – 9 A 5/02, juris Rn. 44; BVerwG, Beschl. v. 05.03.1999 - BVerwG 4 VR 3/98, juris; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 - BVerwG 4 A 39/95, juris.

[86] Vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 27.10.1999 – 11 A 31/98, juris R. 27.

[87] AVV Baulärm v. 19.08.1970, Beilage zum BAnz. Nr. 160 v. 01.09.1970.

[88] BVerwG, Urt. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11, juris Rn. 25 ff.; VGH München, Urt. v. 24.01.2011 – 22 A 09/40092, juris Rn. 99 f.; VGH Kassel, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T, juris, Rn. 270; VGH Mannheim., Urt. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05 , juris, Rn. 130.

[89] Bodanowitz, NJW 1997, 2351 (2353).

Die Zuordnung der Gebiete mit ihren Nutzungen zu den jeweiligen Immissionsrichtwerten bestimmt sich gemäß Ziff. 3.2 AVV Baulärm nach den Festsetzungen eventuell vorhandener Bebauungspläne und in Ermangelung solcher Pläne nach den tatsächlichen Verhältnissen.

Eine schalltechnische Untersuchung zur Beurteilung des Bauwerks hat die Vorhabenträgerin nicht vorgelegt. Dies ist nicht zu beanstanden. Eine generelle Pflicht zur prognostischen Untersuchung von Baulärmimmissionen besteht nicht, weil sich Baulärm aufgrund der Unregelmäßigkeiten des Baustellenbetriebs regelmäßig nur schwer prognostizieren lässt[90]. Gemäß Nebenbestimmung 1.1.5.1.2 ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen durch Baulärm die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unter Ziff. 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

Die Vorhabenträgerin wurde mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.3 verpflichtet, Staubemissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse durch geeignete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu minimieren. Verschmutzungen von Gebäuden und Grundstücken im Nachbereich der Baustelle durch Staubemissionen wird auf diese Weise so weit wie möglich vorgebeugt. Die getroffenen Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit hin laufend zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.

Dem in Einwendungen geltend gemachten Forderungen hinsichtlich Lärm- und Staubbelastungen durch den Baustellenbetrieb wird damit hinreichend Rechnung getragen.

2.2.3.6.4 Luftschadstoffe

Das Straßenbauvorhaben Ortsumgehung Wunstorf ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren.

Während für den Bereich der Verkehrslärmimmissionen über § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV verbindliche Grenzwerte bestehen, fehlen derartige normative Festlegungen für Schadstoffimmissionen. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu beachten. Diese dient der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinien der Europäischen Union. Sie enthält für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte, deren Überschreitung zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG führt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat allerdings schon zu der Vorgängerverordnung, der 22. BImSchV, entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde die Einhaltung dieser Grenzwerte nicht vorhabenbezogen sicherstellen muss. Die Verwirklichung von Straßenbauvorhaben ist deshalb selbst dann nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn prognostisch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde muss allerdings die auf das Straßenbauvorhaben und den auf ihm stattfindenden Verkehr zurückzuführenden Luftschadstoffe im Rahmen der Abwägung berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde wird dem Abwägungsgebot deshalb dann nicht mehr gerecht, wenn sie ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhaltungsplanung zu sichern[91]. Ist hingegen die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte auch bei Realisierung des Vorhabens ohne zusätzliche Maßnahmen der Luftreinhaltung prognostisch nachgewiesen, so ergibt sich für die Planfeststellung kein Hindernis. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG sind dann nicht veranlasst. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde genügt es in einem solchen

[90] BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10, BVerwGE 139, 150 (183); VGH Kassel, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09.T –, juris, Rn. 272.

[91] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – A 39/07, BVerwGE 133, 239 (275); BVerwG, Beschl. v. 01.04.2005 – 9 VR 7/05, NuR 2005, 709; BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03, BVerwGE 121, 57 (60 ff.).

Fall, die tatsächlich eintretende Veränderung der Luftschadstoffbelastung abwägend zu berücksichtigen.

Gemessen hieran kann die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass auch nach Realisierung des Vorhabens alle maßgeblichen Grenzwerte für die Luftreinhaltung eingehalten werden können.

Der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde liegt das „Luftschadstoffgutachten zur geplanten Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co.KG vom März 2009 (Unterlage 11.LuS) sowie dessen Stellungnahmen „Aktualisierte Aussagen zu Luftschadstoffgutachten zur Planung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ vom 16.05.2014 und vom 08.06.2015 zugrunde. Das Luftschadstoffgutachten ermittelt die Belastung der von der Planung betroffenen Wohnbereiche mit den Schadstoffen Stickoxiden (NO_2) und Feinstaubpartikel (PM_{10}). Vorgenommen wird ein Vergleich der Schadstoffbelastung im Prognosenullfall mit dem Planfall. Zu prüfen ist, ob sich die Schadstoffkonzentrationen durch die Planung der Ortsumgehung unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in unzulässiger Weise erhöhen und die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Die Hintergrundbelastung ist die Schadstoffbelastung, welche aus anderen Quellen (Industrie, Gebäudeheizung, Landwirtschaft und nicht betrachteter Straßenverkehr) stammt. Die im Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens maßgeblichen Grenzwerte der 22. BImSchV für NO_2 und Feinstaubpartikel (PM_{10}) von jeweils 40 µg/m³ im Jahresmittel (= der über das Jahr gemittelte Konzentrationswert) sind identisch mit den in der im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses geltenden 39. BImSchV festgelegten Grenzwerten (§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 4 der 39. BImSchV), so dass die Ergebnisse des Gutachtens Bestand haben.

Neben den Schadstoffen NO_2 und Feinstaubpartikel werden durch den Kfz-Verkehr weitere Schadstoffe wie Benzol, Blei, Schwefeldioxid (SO_2) und Kohlenmonoxid (CO) ausgestoßen. Aufgrund der Emissionswerte und der derzeitigen Luftkonzentration sind diese Schadstoffe jedoch von untergeordneter Bedeutung. Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden erfahrungsgemäß am ehesten bei den Parametern NO_2 und PM_{10} erreicht, so dass diese ein ausreichender Indikator sind. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen methodischen oder sonstigen Fehler des Luftschadstoffgutachtens darin, dass andere Schadstoffe nicht weiter untersucht wurden[92]. Auch eine Untersuchung der Schadstoffe Ruß und Stickstoffmonoxid war nicht erforderlich, da die einschlägigen Rechtsvorschriften keine Beurteilungs- oder Grenzwerte für diese Parameter enthalten.

Die Ermittlung der durch das Vorhaben verursachten Luftschadstoffimmissionen erfolgte nach dem fachlich anerkannten Berechnungsverfahren PROKAS[93]. Die 39. BImSchV, bzw. zuvor die 22. BImSchV, legt kein bestimmtes Verfahren für die Anfertigung von Schadstoffprognosen fest. Das Luftschadstoffgutachten führt begründet aus, dass das „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne Randbebauung“ (MLuS 02) für die vorliegende Untersuchung nicht geeignet ist, da die Ermittlung der Schadstoffbelastung in den Wohngebieten von Wunstorf hiermit nicht möglich ist (Unterlage 11.LuS, S. 9 f.). Auf Basis der Verkehrsuntersuchung des Büros PGT wurden für das Prognosejahr 2020 die von Kfz erzeugten Schadstoffemissionen und -immissionen ermittelt. Herangezogen wurden weiterhin das „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA), Version 2.1 (UBA, 2004) sowie für den Feinstaubpartikel PM_{10} die Ergebnisse von Forschungsarbeiten (vgl. im weiteren zur Methodik des Gutachtens Unterlage 11.LuS, S. 9 ff.).

Die Untersuchung der Stickstoffdioxid-Immissionen an sieben ausgewählten Untersuchungspunkten (Unterlage 11.LuS, Abb. 2.2) hat ergeben, dass im Prognoseplanfall die Grenzwerte für den Jahresmittelwert deutlich unterschritten werden und die Belastung im innerstädtischen Bereich deutlich abnimmt (Unterlage 11.LuS, S. 32 und Abb. 6.1, 6.2). Die höchste Belastung

---

[92] Ebenso: BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, juris Rn. 109.

[93] Vgl. auch OVG Lüneburg, Urt. v. 12.05.2011 – 12 LC 139/09, juris; BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08, juris Rn. 121 ff.

liegt mit 35 µg/m³ am Untersuchungspunkt 4 (Südstraße) vor, die geringste an den Untersuchungspunkten 3 (Winterstraße) und 6 (Düendorfer Weg) mit 17 µg/m³. Der Wert von 35 µg/m³ stellt gemessen am Bewertungsschlüssel des Landesamts für Umweltschutz, Baden-Württemberg (Unterlage 11.LuS, Tab. 3.2) eine „erhöhte Konzentration" dar. An der Südstraße reduziert sich im Planungsfall die Stickstoffdioxidbelastung um 7 µg/m³ auf 28 µg/m³. Zu weiteren Entlastungen kommt es an den Untersuchungspunkten 2 (Lange Straße) und 7 (Hochstraße). In der Nähe der Trasse der Ortsumgehung Wunstorf erhöhen sich hingegen die NO_2-Immissionen geringfügig. So steigt die Belastung am Untersuchungspunkt 1 (Am Hohen Holz) um 1 µg/m³ auf 19 µg/m³ und am Untersuchungspunkt 3 (Winterstraße) ebenfalls um 1 µg/m³ auf 18 µg/m³. Diese Emissionen sind nach o.g. Bewertungsschlüssel als „mittlere Konzentrationen" einzustufen. An den Untersuchungspunkten 5 (Barnestraße) und 6 (Düendorfer Weg) bleiben die NO_2-Immissionen unverändert. Sämtliche Werte liegen deutlich unterhalb des Grenzwerts von 40 µg/m³ im Jahresmittel. Auch die berechneten NO_2-Kurzzeitbelastungen liegen an allen Untersuchungspunkten unter dem Grenzwert von 130 µg/m³.

Die Untersuchungen zu dem Feinstaubparameter PM_{10} führt zu ähnlichen Ergebnissen (Unterlage 11.LuS, S. 36 und Abb. 6.4, 6.5). Der Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird an keinem Untersuchungspunkt überschritten, im innerstädtischen Bereich kommt es zu deutlichen Entlastungen. Die höchste Feinstaubbelastung liegt im Prognosenullfall am Untersuchungspunkt 4 (Südstraße) mit 29 µg/m³ vor. Im Planungsfall reduziert sich die Belastung geringfügig auf 28 µg/m³. Die PM_{10}-Belastung liegt hier nur wenig unter dem Äquivalenzwert für den Kurzzeitgrenzwert. Dieser besagt, dass ab einem Jahresmittelwert von 29 µg/m³ der Kurzzeitgrenzwert überschritten wird (s. hierzu Unterlage 11.LuS, S. 10 f.). Ebenfalls zu geringfügigen Entlastungen kommt es am Untersuchungspunkt 2 (Lange Straße) von 26 µg/m³ auf 24 µg/m³, Untersuchungspunkt 5 (Barnestraße) von 25 µg/m³ auf 24 µg/m³ und Untersuchungspunkt 7 (Hochstraße) von 25 µg/m³ auf 24 µg/m³. Eine geringfügige Erhöhung der Schadstoffkonzentration wurde für den Untersuchungspunkt 1 (Am Hohen Holz) ermittelt. Hier steigt die Belastung um 1 µg/m³ von 24 µg/m³ auf 25 µg/m³. Gleich bleibt die Belastung hingegen am Untersuchungspunkt 6 (Düendorfer Weg) mit 24 µg/m³.

Die im Jahr 2014 vorgenommene Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens bestätigt diese Ergebnisse. Da zwischenzeitlich das Umweltbundesamt das „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA) aktualisiert hat (Version 3.1, 2010), wurden die Schadstoffemissionen auf Grundlage der neuen Emissionsfaktoren neu berechnet. Ein Vergleich mit den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens 2009 zeigt, dass sowohl im innerstädtischen Bereich als auch entlang der Trasse der Ortsumgehung um ca. 10% bis 20% geringere Emissionen für NO_x und PM_{10} berechnet wurden („Aktualisierte Aussagen zu Luftschadstoffgutachten zur Planung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441" vom 16.05.2014, S. 2 ff.). Grund hierfür ist, dass die Emissionsfaktoren der aktualisierten Version des HBEFA durch die fortlaufenden Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie geringere Schadstoffausstöße der Fahrzeuge berücksichtigen konnten. Aufgrund der geringeren Emissionen sind auch die Luftschadstoffimmissionen geringer. Eine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV im Bereich von Wohnbebauung ist somit in keinem Fall zu erwarten, zumal die Immissionsbelastung mit zunehmendem Abstand von der Ortsumgehung abnimmt.

Die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 08.06.2015 berücksichtigt die im Juli 2014 aktualisierte Fassung des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA 3.2) sowie nicht motorbedingte Freisetzungen von Feinstaubpartikeln (Abrieb und Aufwirbelungen). Auch wurden die Messdaten umliegender Messstationen aktualisiert. Der Fachgutachter kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass mit den aktuellen Emissionsfaktoren des HBEFA 3.2 und den aktualisierten Messdaten für das Prognosejahr 2020 entlang der bestehenden B441 sowie der geplanten Ortsumfahrung keine nennenswerten Erhöhungen der Emissionen gegenüber der Prognose des Luftschadstoffgutachtens aus dem Jahr 2009 zu erwarten sind.

Da die am 06.08.2010 in Kraft getretene 39. BImSchV in § 5 Abs. 2 erstmals einen Grenzwert (Jahresmittelwert von 25 µg/m³) für die Feinstaubfraktion $PM_{2,5}$ festlegt, war das Luftschadstoffgutachten um weitere Untersuchungen zu ergänzen (vgl. „Aktualisierte Aussagen zu Luftschadstoffgutachten zur Planung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441“ vom 16.05.2014, S. 5). Die Planfeststellungsbehörde hat die Unterlage geprüft und für schlüssig befunden. Messdaten von $PM_{2,5}$-Immissionen liegen für Wunstorf nicht vor. Nach aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnissen besteht eine Korrelation zwischen den Feinstaubfraktionen PM_{10} und $PM_{2,5}$. Datenauswertungen ergaben ein Verhältnis von $PM_{2,5}$ zu PM_{10} zwischen 0,5 und 0,8 bzw. von etwa 0,6 an Verkehrsstationen und ca. 0,5 an Hintergrundstationen[94]. Anhand dieser Erkenntnisse lässt sich die $PM_{2,5}$-Belastung für das Untersuchungsgebiet überschlägig abschätzen. Gemäß Luftschadstoffgutachten sind für den Planungsfall im innerörtlichen Bereich am Untersuchungspunkt 4 (Südstraße) die höchste PM_{10}-Immissionen von 28 µg/m³ prognostiziert. Im Verhältnis lassen sich daraus $PM_{2,5}$-Immissionen unter 25 µg/m³ herleiten. Da nach den Ergebnissen der aktualisierten Emissionsberechnungen 2014 und 2015 geringere Immissionen sowohl im innerstädtischen Bereich von Wunstorf als auch im Bereich der Ortsumgehung im Vergleich zur Prognose des Luftschadstoffgutachtens zu erwarten sind, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Planungsfall weder im unmittelbaren Nahbereich der Ortsumgehung noch an angrenzender Wohnbebauung mit Überschreitungen des Jahresmittel-Grenzwerts von 25 µg/m³ für $PM_{2,5}$ zu rechnen. Da dieser Wert unterschritten wird, ist die Belastung mit Feinstaub und die daraus möglicherweise resultierende Gesundheitsgefährdung dem allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen.

Eine weitere Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens, ausgerichtet auf den Prognosehorizont 2030, ist nicht erforderlich (s. Abschnitt 2.2.3.3.2 dieses Beschlusses).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehung Wunstorf die Gesamtbelastung für die Schadstoffparameter NO_2 und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) zwar leicht erhöhen werden. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden aber in keinem Fall überschritten, überwiegend deutlich unterschritten. Die Immissionssituation im Bereich der der Ortsumgehung am nächsten gelegenen Wohnbebauung wird sich gegenüber dem Ist-Zustand aber nur geringfügig verändern, da eine ausreichend große Entfernung zur Trasse besteht. Zudem ist diesen leichten Belastungszunahmen die deutliche Verringerung der Immissionen im Innenstadtbereich von Wunstorf gegenüberzustellen. Damit einhergehend ist eine deutliche Verringerung der derzeit bestehenden Gesundheitsrisiken durch Luftschadstoffe, insbesondere Feinstaub, zu erwarten. Diese Reduzierungen der Schadstoffbelastungen werden letztlich die Nachteile durch Steigerungen der Immissionsbelastung entlang der Trasse überwiegen, da die Wohnbebauung im innerstädtischen Bereich dichter ist und unmittelbar bzw. jedenfalls näher an die Straßen angrenzt. Daher sind Nebenbestimmungen oder Schutzauflagen zur Luftreinhaltung nicht erforderlich.

2.2.3.7 Natur und Landschaft

2.2.3.7.1 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[95]. Hierfür liefert die UVP (siehe oben, Abschnitt 2.2.2) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus ent-

[94] Lahl, Feinstaub – eine gesundheitspolitische Herausforderung, Manuskript zum Vortrag vom 17.03.2005 vor der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie, S. 4; Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie (Hrsg.)*;* Eigenforschungsprojekt Korngrößendifferenzierte Feinstaubbelastung in Straßennähe in Ballungsgebieten Sachsens, 2005, verfügbar unter www.umwelt.sachsen.de.

[95] Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1/06, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26).

hält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

2.2.3.7.2 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 Ausgleichs- 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.

Der Anwendungsbereich der Eingriffsregelung ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Mit Blick auf die hier erforderliche Planfeststellung und die bereits mehrfach genannten anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima, Luft und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie auf das Landschaftsbild liegen die o.g. Eingriffsvoraussetzungen ohne Weiteres vor.

Ist demnach der Anwendungsbereich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung eröffnet, so konkretisiert § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG die Verursacherpflichten zunächst dahingehend, dass vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sind. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen verbleiben, ist der Verursacher nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, diese durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzten (Ersatzmaßnahmen).

2.2.3.7.2.1 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[96]. 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 12.3.3 beschreiben mit den Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen V01 bis V04 sowie den Schutzmaßnahmen S01 bis S09 geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun. Vorgesehen sind insbesondere

- Bauzeitenbeschränkungen,
- Installation von mobilen Amphibienschutzzäunen,
- Höhlenbaumkontrollen,
- Gehölzschutz,
- Anlage von Gebüschstreifen als Kollisionssschutz für Vögel,
- sukzessives „Vor-Kopf-Verfüllung“ des alten Gewässerabschnittes der Westaue,

[96] BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10/96, BVerwGE 104, 144 (146 f.).

- Umsiedlung geschützter und gefährdeter Tierarten,
- Anlage eines temporären Sandfanges,
- Anlage eines Immissionsschutzstreifens,
- Anlage von Amphibiendurchlässen und -leiteinrichtungen,
- Errichtung von Fledermaus-Querungshilfen,
- Anlage einer Berme unter der Brücke über die Westaue, die beim 10-jährlichen Hochwasser nicht überflutet wird,
- Errichtung von Überflughilfen auf der Brücke auf die Westaue.

2.2.3.7.2.2 Ausgleich und Ersatz

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

Anders als nach der bis zum 01.03.2010 geltenden Rechtslage stehen ausweislich § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG Ausgleich und Ersatz nunmehr gleichberechtigt nebeneinander. Daraus, dass das BNatSchG nach wie vor zwischen Ausgleich und Ersatz begrifflich unterscheidet, kann kein Vorrang des Ausgleichs geschlossen werden[97]. Das NAGBNatSchG weicht hiervon ebenfalls nicht ab. Im Übrigen muss zwischen der jeweiligen Beeinträchtigung und dem Ausgleich oder Ersatz ein funktionaler Zusammenhang bestehen[98]. Da indessen weder das BNatSchG noch das NAGBNatSchG weitergehende Vorgaben zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz enthalten, kommt der Planfeststellungsbehörde insoweit ein fachlicher Beurteilungsspielraum zu[99]. Insoweit hat sich die Planfeststellungsbehörde dem Vorgehen der Vorhabenträgerin angeschlossen und eine verbal-argumentative Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz vorgenommen[100]: In der Tabelle „Vergleichende Gegenüberstellung von Konflikten und Maßnahmen“ auf den Seiten 68 ff. der Unterlage 12.1 (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan) werden die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dargestellt, bewertet und den jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugeordnet. Indem jeweils auch die Größe der betroffenen bzw. maßnahmengegenständlichen Flächen angegeben wird, erfolgt zudem eine gewisse Quantifizierung.

2.2.3.7.2.2.1 Ausgleichsmaßnahmen

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[101]. Gleichwohl geht es hierbei nicht darum, den Zustand vor dem Eingriff nachzubilden, sondern die Ausgleichspflicht beschränkt sich entsprechend den tatsächlichen Möglichkeiten darauf, Rahmenbedingungen zu schaffen, unter denen sich infolge natürlicher Entwicklungsprozesse auf Dauer gleichartige Verhältnisse herausbilden können[102]. Gleiches gilt auch mit Blick auf das

[97] Lau, NuR 2011, 762 (763); Hendler/Brockhoff, NVwZ 2010, 733 (735).
[98] Scheidler, UPR 2010, 134 (137).
[99] BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11/03, BVerwGE 121, 72 (84).
[100] Zur Rechtmäßigkeit solchen Vorgehens BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 11/03, BVerwGE 121, 72 (83 f.).
[101] BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2/10, 3/10, NuR 2010, 646 (Rn. 23).
[102] OVG Münster, Urt. v. 10.11.1993 – 23 D 52/92.AK, NVwZ-RR 1995, 10 (13).

Landschaftsbild. Insoweit ist bei Bauwerken regelmäßig ein Sichtschutz ausreichend, der das Bauwerk nicht mehr als beherrschend in das Blickfeld des Betrachters treten lässt[103]. Der Umstand, dass der Eingriff nach wie vor noch optisch wahrnehmbar ist, steht dem Ausgleich nicht entgegen, sofern nur in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand geschaffen wird, der das optische Beziehungsgefüge des vor dem Eingriff vorhandenen Zustands in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe der wesentlichen Faktoren in weitest möglicher Annäherung fortführt[104].

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 12.3.3 beschreiben mit den Maßnahmen A01 bis A16 sowie G01 bis G03 geeignete Ausgleichsmaßnahmen. Vorgesehen sind

- Entsiegelung von Flächen,
- Pflanzung von Straßenbäumen,
- Entwicklung von Brachflächen mit Laichgewässern für Erdkröten,
- Anlage von Gebüschstreifen,
- Anlage von Brachestreifen und Feldlerchenfenstern,
- Entwicklung trockener Säume als Heuschrecken-Lebensraum,
- Entwicklung von Saum- und Ruderalvegetation,
- Entwicklung eines Weißstorch-Nahrungshabitats,
- naturnahe Gestaltung eines neuen Fließgewässerabschnittes,
- Entwicklung von Brachflächen auf Ackerland,
- Anbringen von Nistkästen für den Kleiber,
- Schaffung von Alt-/Totholzinseln,
- Verbreiterung von Gewässerrandstreifen,
- Pflege und Erhalt von Kopfbäumen,
- Schaffung von Nisthilfen für die Waldohreule.

Die in der Unterlage 12.3.3. als „Gestaltungsmaßnahmen“ bezeichneten Maßnahmen G01 bis G03 haben in Bezug auf das Landschaftsbild die Funktion von Ausgleichsmaßnahmen, da sie zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Planungsraumes beitragen.

Die Ausgleichsflächen befinden sich in den beiden Naturräumen, in denen auch der Eingriff stattfindet. Mit den vorgenannten Maßnahmen werden die erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden und Wasser sowie des Landschaftsbildes überwiegend ausgeglichen. Für das verbleibende Defizit sind zwei Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

2.2.3.7.2.2.2 Ersatzmaßnahmen

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. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriff.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 12.3.3 beschreiben mit den Maßnahmen E01 und E02 geeignete Ersatzmaßnahmen. Vorgesehen sind:

---

[103] OVG Lüneburg, Urt. v. 21.11.1996 – 7 L 5352/95, NuR 1997, 301 (302).
[104] BVerwG, Urt. v. 27.09.1990 – 4 C 44/87, NuR 1991, 124 (127).

- Waldentwicklung durch Sukzession und Initialpflanzungen,

- Entwicklung einer Sukzessionsfläche.

Die Ersatzflächen befinden sich in den beiden Naturräumen, in denen auch der Eingriff stattfindet.

Die vorgenannten Maßnahmen dienen vorrangig der Kompensation von Bodenversiegelungen, fördern aber auch betroffene Tierarten und das Landschaftsbild. Zusammen mit den Ausgleichsmaßnahmen wird auf diese Weise eine hinreichende Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes erreicht. Alle mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden vollständig ausgeglichen.

2.2.3.7.2.2.3 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Die an den Ausgleich bzw. Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt[105]. Mithin lassen sich sämtliche durch Bau, Anlage und Betrieb des Vorhabens bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermeiden oder jedenfalls ausgleichen und ersetzen, so dass es auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht ankommt und demzufolge auch keine Ersatzzahlungen gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i.V.m. § 6 NAGBNatSchG festgesetzt werden müssen.

Sodann ist zu beachten, dass hier für den Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft z.T. auf Privatgrundstücke zurückgegriffen wird. Insoweit werden aber die Eigentümerbelange hinreichend gewahrt: Der Zugriff auf privates Grundeigentum muss das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Der Schutz des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 GG gebietet es, Kompensationsmaßnahmen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücken oder auf Grundstücken zu verwirklichen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen[106]. Ausgangspunkt für die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist gleichwohl nicht die Flächenverfügbarkeit, sondern eine möglichst optimale Kompensation der mit dem betreffenden Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft[107]. Daher ist auch mit Blick auf Art. 14 Abs. 1 GG zunächst unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ein Kompensationskonzept zu entwickeln und dieses erst nachfolgend im Hinblick auf die hiermit einhergehenden Eigentumsbetroffenheiten zu optimieren[108]. Im Rahmen dieser Optimierung ist abwägend darüber zu befinden, ob die Flächeninanspruchnahme den betroffenen Eigentümern zugemutet werden kann. In diese Abwägung ist nicht das Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens selbst, sondern lediglich das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einzustellen[109]. Hier bieten aber keine weiteren Ausweichmöglichkeiten auf freihändig zu erwerbende bzw. bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befindliche, unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ebenfalls noch geeignete Flächen an. Alle Flächen, die für den Bau der Straße sowie für Kompensationsmaßnahmen benötigt wurden, sind in dem planungsbegleitenden Arbeitskreis der Flurbereinigung erfasst worden. Die Auswahl der Kompensationsflächen wurde mit der Flurbereinigungsbehörde im Vorfeld der 2. Auslegung 2011 abgestimmt. Die Planung der Ausgleichsmaßnahmen folgte dem generellen Grundsatz, schlecht nutzbare (bezüglich Größe und Zuschnitt) landwirtschaftliche Restflächen, die durch den Bau der Ortsumgehung in deren Umfeld entstehen, vorrangig für Ausgleichsmaßnahmen heranzuziehen[110]. Weiterhin wurden, soweit vorhanden und die Eignung vorlag, öffentliche Flächen der Stadt Wunstorf und des Landkreises Schaumburg in Anspruch genommen. Dabei handelt es sich um Flächen der Stadt Wunstorf mit den Maßnahmen A03 (Teilfläche), A05

---

[105] Lau, NuR 2011, 762 (766 f.).
[106] OVG Lüneburg, Urt. v. 22.02.2012 – 7 KS 71/10, juris, Rn. 36; BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3/10, NuR 2011, 501 (Rn. 48).
[107] Fischer-Hüftle/Schumacher, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 15 Rn. 61.
[108] BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3/10, NuR 2011, 501 (Rn. 54 f.).
[109] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 40/07, NuR 2010, 41 (Rn. 34).
[110] BVerwG, Urt. v. 09.04.2003 – 9 A 37/02, juris Rn. 34.

(Brachestreifen 8 + 9) und A09 (komplett) sowie Flächen der Maßnahmen A12, A13 und A16 mit jeweiligen Nutzungsbeschränkungen für den Landkreis Schaumburg. Für die übrigen Flächen ist die Inanspruchnahme des Eigentums privater Dritter notwendig, da die fachliche Notwendigkeit der Durchführung der Maßnahme an dieser Stelle besteht und keine anderen freihändig zu erwerbenden Flächen oder Flächen der öffentlichen Hand vorhanden sind. Zudem wiegt hier das Interesse am Ausgleich bzw. Ersatz der zu kompensierenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gegenüber den Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme für die Betroffenen schwerer. Zu berücksichtigen ist hier zudem, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht nur der Wahrung der ökologischen Gesamtbilanz im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG dienen, sondern teilweise als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (CEF-Maßnahmen). Dies betrifft die Maßnahmen S05, A05 und A09. Die Durchführung dieser CEF-Maßnahmen ist räumlich alternativlos, da sie der Sicherstellung der ökologischen Funktionalität im räumlichen Zusammenhang mit beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Dieser Umstand verleiht dem hier in Rede stehenden Kompensationsinteresse eine gesamteuropäische Bedeutung und stärkt damit dessen Gewicht in der Abwägung mit den Belangen der betroffenen Grundstückseigentümer.

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen. Vor diesem Hintergrund wurde für die Kompensation vorrangig geprüft, ob Möglichkeiten der Flächenentsiegelung bestehen. Dieses ist in einem Umfang von 1,1 ha der Fall (Maßnahme A01). Weiterhin ist durch die Option der Anlage von Feldlerchenfenstern (Maßnahme A05) eine produktionsintegrierte Kompensation unter Beibehaltung der ackerbaulichen Nutzung vorgesehen. Bei den aus naturschutzfachlichen Gründen unvermeidbar in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Flächen wurde im Rahmen des Kompensationskonzeptes darauf geachtet, dass Bewirtschaftungsschläge nicht unnötig zerschnitten werden, indem weitest möglich vorhandene Randstrukturen (zum Beispiel Graben- und Wegeränder) aufgegriffen werden. Inwieweit eine gleichfalls noch geeignete, die Belange der Landwirtschaft aber weniger beeinträchtigende Kompensationslösung hätte gefunden werden können, ist nicht ersichtlich und wurde auch weder seitens der Einwender noch seitens der Träger öffentlicher Belange dargetan. Die Vorhabenträgerin ist dem o. g. Rücksichtnahmegebot gegenüber agrarstrukturellen Belangen gerecht geworden (vgl. zu Landwirtschafts- und Eigentumsbelangen auch Abschnitt 2.2.3.18 und 2.2.3.10 des Beschlusses).

Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL sind vom Vorhaben nicht betroffen. Insofern sind Betrachtungen zur Enthaftung nach § 19 BNatSchG in Verbindung mit dem USchadG in Bezug auf natürliche Lebensräume verzichtbar. Bezüglich der Betroffenheit von Arten des Anhanges IV der FFH-RL sei auf Abschnitt 2.2.3.7.6 (Artenschutz) verwiesen. Eine Betroffenheit von Arten des Anhanges II der FFH-RL wurde nicht festgestellt. Mögliche Betroffenheiten von Steinbeißer, Neunaugen und der Grünen Flussjungfer werden durch die Schutzmaßnahme S07 vermieden.

2.2.3.7.2.3 Verfahrensrechtliches

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen.

Die Benehmensherstellung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 26 NAGBNatSchG mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) erfolgte am 18.12.2008, 08.04.2009, 30.07.2010, 08.04.2011, 25.02.2013 und am 20.10.2014. Die Stellungnahmen der Naturschutzbehörde vom 07.07.2009 und 14.10.2013 wurden im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses gewürdigt.

2.2.3.7.2.4 Einwendungen zu dem Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans

Zur Vermeidung und Kompensation der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hat die Vorhabenträgerin das vorstehend aufgeführte Maßnahmenkonzept entwickelt. Im Anhörungsverfahren wurden gegen einzelne Maßnahmen Einwendungen erhoben. Soweit ihnen nicht stattgegeben wurde oder sie sich in sonstiger Weise erledigt haben, sind sie zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Maßnahmen S05 und G03 wurde gefordert, dass Anpflanzungen nicht an den Kopfenden der Bewirtschaftungsflächen angelegt werden, sondern parallel zur Bewirtschaftung. Der Abstand der Bepflanzungen zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie den Wirtschaftswegen solle unter Einhaltung der in § 50 NNachbG aufgeführten Abstände mindestens 2,5 m betragen. Hierdurch könne die Intensität der Pflegemaßnahmen an den Ausgleichspflanzungen reduziert werden. Diese Einwendung ist zurückzuweisen. Heckenpflanzungen im Bereich des Straßenkörpers erfüllen jeweils eine bestimmte Funktion: Die Anpflanzungen zwischen Bau-km 4+650 und 6+080 dienen dem Schutz überfliegender Weißstörche vor Kollisionen. Die Anpflanzungen zwischen Bau-km 6+120 und 7+190 sollen die Straße gegenüber dem westlich gelegenen Wohngebiet (Wunstorf) abschirmen. Insofern kann der Empfehlung, Anpflanzungen nur an den Kopfenden von Bewirtschaftungsflächen anzulegen, nicht gefolgt werden. Die für eine Heckenanlage im Straßenraum vorgesehenen Flächen weisen zum überwiegenden Teil nur eine Breite von 3 m auf. Es ist daher nicht möglich, die Empfehlung von einem Abstand von 2,50 m zu genutzten Flächen und Wirtschaftswegen zu berücksichtigen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass im Rahmen der Ausführungsplanung versucht wird, den Abstand zwischen den Gehölzen und angrenzenden Nutzflächen zu optimieren. Diese Aussage wird in Abschnitt 1.1.5.2.1, Ziffer 5, für verbindlich erklärt.

Hinsichtlich der Maßnahme S09 (vormals: S08) wurde die zunächst vorgesehene Unterhaltungspflege als unzureichend kritisiert. Der Einwand wurde berücksichtigt und die geänderte Unterhaltungspflege im planfestgestellten Maßnahmenblatt S09 der Unterlage 12.3.3 festgesetzt. Die Mahd erfolgt abschnittsweise zur Verhinderung von Gehölzaufwuchs alle zwei Jahre nach dem 01.09. Auf Düngung wird verzichtet.

Gegen die Ausgleichsmaßnahme A01 wurde eingewandt, dass der Flächenumfang der Maßnahme von 1,1 ha nicht nachvollziehbar sei. Der Flächenumfang der Entsiegelungsmaßnahmen wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde richtig ermittelt, sodass der Einwand zurückzuweisen ist. Entsiegelt werden insgesamt 11.180 m² (von West nach Ost: B 441 alt 5.250 m², B 442 920 m², Knoten K 333 Leinechaussee 1.810 m², Knoten K 333 Manhorner Straße 1.540 m², Anschlussstelle Luthe 1.660 m²). Keine Kompensationswirkung kann bei der Aufhebung von versiegelten Straßen und Wegen erzielt werden, wenn diese in eine ackerbauliche Nutzung überführt werden. Der Einwand unzureichender Berücksichtigung der Aufhebung von Wegen im Rahmen der Maßnahme A01 ist daher zurückzuweisen.

Einwendungen wurden gegen die Maßnahmen A03 erhoben. Gefordert wurde, die Lage der geplanten Ersatzlaichgewässer zu ändern. Dieser Forderung kann nicht nachgekommen werden. Die Lage ergibt sich aus der räumlichen Situation. Die Ersatzlaichgewässer müssen nördlich der Ortsumgehung liegen, um ihre Funktion erfüllen zu können. Die räumliche Nähe zur geplanten Straße stellt für die Erdkröten nach fachlich nachvollziehbarer Bewertung der Vorhabenträgerin kein Problem dar, weil die Leiteinrichtung (Maßnahme V01) verhindert, dass Tiere auf die Straße gelangen könnten. Die Kritik an der Anlage von Bracheflächen entlang eines zukünftigen Hauptweges für Hundehalter wurde von der Vorhabenträgerin berücksichtigt. Die zur östlichen Teilfläche der Maßnahme A03 gehörende Brachfläche wurde im Zuge der 1. Planänderung verkleinert, die Ausgleichsfunktion für die Feldlerche durch andere Maßnahmen (A05, A09) erreicht, die sich in größerer Entfernung zur B 441 befinden. Dieses ist in den planfestgestellten Deckblättern der Unterlagen 12.3.1 und 12.3.2 festgesetzt. Neben der Maßnahme A03 wurden zum Schutz der sehr großen Erdkrötenpopulation, deren Gesamtlebensraum durch das Vorhaben zerschnitten wird, die Maßnahmen V01 und E01 planfestgestellt. Alle Maßnahmen wurden mit der Fachbehörde für Naturschutz des NLWKN und der

Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) abgestimmt. Die Effizienz der Laichgewässer ist durch ein Monitoring zu belegen.

Der Eigentümer des für die Maßnahme E01 benötigten Grundstücks (Aufgabe des Ackerbaus und Entwicklung einer Waldfläche als Landlebensraum der Erdkröte) hat Einwände gegen die Inanspruchnahme erhoben. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Inanspruchnahme privaten Eigentums für die Maßnahme E01 ist erforderlich und gerechtfertigt. Die Maßnahme ist zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zwecks geeignet. Sie ist Teil des Gesamtkonzeptes zum Amphibienschutz im Zuge des Baus der Ortsumgehung. Die Ackerflächen werden aus der Bewirtschaftung genommen, mit Laubbäumen bepflanzt und zu Landlebensräumen der Erdkröte entwickelt. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsverpflichtung erforderlich. Andere, zur Erreichung der Kompensationsziele gleichermaßen geeignete Flächen, die einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden oder im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, sind nicht vorhanden. Die Lage dieser Laubbaumanpflanzungen ist alternativlos. Der Landlebensraum muss in unmittelbarer räumlicher Nähe zu dem als Laichgewässer dienenden Baggersee und im Hauptwanderungskorridor der Erdkrötenpopulation entwickelt werden. Aufgrund der in der Amphibienuntersuchung festgestellten Wanderbewegungen der Erdkröten zwischen dem Waldgebiet Hohes Holz und dem Baggersee ist auch die Lage nordwestlich des Baggersees vorgegeben. In diesem Bereich liegt der Hauptwanderkorridor der Tiere, so dass in diesem Abschnitt (ca. Bau-km 2+400 bis 2+530) auch die meisten Amphibiendurchlässe errichtet werden (Unterlage 12.1, S. 33, sowie Anhang 10, Abb. 25 u.a.). Eine Verlagerung der Maßnahme auf weiter östlich gelegene Flächen würde den erforderlichen Kompensationserfolg nicht gewährleisten. Das Ziel der Maßnahme, die Wanderung von Erdkröten zum Waldgebiet Hohes Holz zu verhindern, lässt sich nur an dieser Stelle verwirklichen. Auch stehen die mit der Maßnahme E01 verbundenen nachteiligen Folgen nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Die Schwere der Beeinträchtigung ist dem betroffenen Grundstückseigentümer vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe zumutbar[111]. Der Grundstückseigentümer führt keinen landwirtschaftlichen Betrieb mehr, die Fläche ist nach seinen Angaben verpachtet. Eine Existenzgefährdung ist daher ausgeschlossen. Abgesehen davon würde eine kleinräumige Verschiebung – sofern überhaupt möglich – nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine Minderung der Betroffenheit der Grundeigentümer durch die nachfolgende Flurbereinigung zu erwarten ist. Die Befürchtung, durch die Anpflanzung von Gehölzen gemäß Maßnahme E01 würden große Wildschweinpopulationen aus dem Hohen Holz näher an landwirtschaftliche Flächen südlich der Ortsumgehung geführt, ist unbegründet. Ein Wildschutzzaun an der Nordseite der Ortsumgehung verhindert den Wildwechsel in diesen Bereich.

Gefordert wurde weiterhin, dass im Rahmen der Maßnahme A03 sicherzustellen sei, dass die Funktionsfähigkeit der Laichgewässer während der Laichzeit der Amphibien durch einen ausreichenden Wasserstand auch in Trockenphasen erhalten bleibt. Notfalls seien die Gewässer mit Wasser aus externen Quellen (beispielsweise aus dem Angelteich an der Senator-Meier-Straße) zu befüllen. Der Wasserstand müsse so lange aufrechterhalten werden, bis die Metamorphose der Amphibien abgeschlossen sei. Infolge dieses Einwands wurde das Maßnahmenblatt A03 geändert. Durch geeignete Maßnahmen wird gewährleistet, dass die Funktionsfähigkeit der Laichgewässer während der Laichzeit der Amphibien durch einen ausreichenden Wasserstand auch in Trockenphasen erhalten bleibt. Notfalls werden die Gewässer mit Wasser aus externen Quellen (beispielsweise aus dem Angelteich an der Senator-Meier-Straße) befüllt (vgl. planfestgestelltes Maßnahmenblatt A03, Unterlage 12.3.3).

Mehrere Einwendungen richteten sich gegen die ursprüngliche Planung der Maßnahme A05 und die dort vorgesehene Anlage von Feldlerchenfenstern. Die Einwände wurden im Zuge der

[111] BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2/10 u.a., Rn. 27, juris; Vgl. BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 40/07, Rn. 27, juris.

1. Planänderung berücksichtigt. Die Maßnahme A05 wurde in den Raum Bokeloh verlagert, unter anderem um deren Abstand zu den Windkraftanlagen zu vergrößern. Es kommen nunmehr neben den fest installierten Brachstreifen auch mobile Feldlerchenfenster zum Einsatz (vgl. . Unterlagen 12.1, 12.3.1 und 12.3.2 . Die Lage und Ausführung der Maßnahme wurde nach einem intensiven Diskussionsprozess festgelegt, an dem Vertreter der Straßenbauverwaltung, der Landwirtschaftskammer, des Landvolks, des Amtes für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (vormals GLL) und die betroffenen Landwirte teilgenommen haben. Über die Änderung der Maßnahme A05 wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) das Benehmen hergestellt.

Einwänden gegen die vorgesehene einschürige Mahd der Flächen im Rahmen der Unterhaltungspflege kann hingegen nicht nachgekommen werden. Ihre Funktion als Nahrungs- und Brutplatz für Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel können die Brachflächen nur erfüllen, wenn sich die auflaufende Ruderalvegetation ungestört entwickeln kann. Deshalb wird nach Abschluss der dreijährigen Aushagerungsphase nur einmal im Jahr gemäht. Dem möglicherweise vorhandenen erhöhten Druck durch Beutegreifer stehen verbesserte Versteckmöglichkeiten und Nahrungshabitate gegenüber. Oft brüten die Feldlerchen auch nicht in den Brachestreifen, sondern nutzen diese nur zum Anflug der Brutplätze und zur Nahrungssuche, so dass ein eventueller erhöhter Prädationsdruck durch die verbesserten Habitatbedingungen mehr als aufgewogen wird. Auch Brachstreifen in Kombination mit Feldlerchenfenstern hatten trotz des erhöhten Räuberdrucks einen positiven Effekt auf die Feldlerche, wie ein Forschungsprojekt des NABU gezeigt hat. Zur Überprüfung und zum Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahme bezüglich der Feldlerche wird ein dreijähriges Monitoring durchgeführt (vgl. Maßnahmenblatt A05 Unterlage 12.3.3).

Die Brachstreifen werden nicht entlang bestehender oder im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens neu anzulegender Wege angelegt. Störungen durch Menschen und Hunde sind deshalb nicht zu befürchten. Dem Einwand, die Brachstreifen würden sich quasi automatisch zu Trampelpfaden für Hundebesitzer und Spaziergänger entwickeln, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Es handelt sich um unbefestigte, schlecht begehbare Streifen mit Ruderalvegetation und Partien mit offenem Boden. Boden und Vegetation können sich zudem nicht verfestigen, weil die Streifen alle drei Jahre gepflügt werden. Das als Alternative vorgeschlagene Flurstück „Krumme Wiese“ westlich der Bahnlinie wurde im Sommer 2008 avifaunistisch untersucht. Es wurden keine Feldlerchen und andere Offenlandvögel festgestellt, was weniger auf die Ackernutzung als auf die gehölzgeprägten Randstrukturen zurückzuführen war. Insofern ist sie als Ausgleichsfläche für den Lebensraumverlust der Feldlerche nicht geeignet.

Weitere Einwände richten sich gegen die Schaffung einer etwa 4 ha großen Abgrabungsfläche als Ersatzretentionsraum im Rahmen des Hochwasserschutzes (vgl. Abschnitt 2.2.3.8.1.1.1 dieses Beschlusses). Es wurde vorgebracht, dass die Abgrabungsfläche eine ökologische Aufwertung darstelle, so dass sie als Kompensationsmaßnahme einzustufen sei, um andere Kompensationsmaßnahmen reduzieren zu können. Diese Einwendung ist als unbegründet zurückzuweisen. Bei der Abgrabungsfläche handelt es sich eine wasserbauliche Maßnahme, durch die das durch die Straßendämme verlorene Retentionsvolumen im Überschwemmungsgebiet wiederhergestellt wird. Es ist keine Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG, zumal die Folgenutzung keiner naturschutzfachlich begründeten Einschränkung unterliegt.

2.2.3.7.2.5 Sonstige Einwendungen zur Eingriffsregelung

Gegen die Aussagen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1., 12.2 und 12.3,) wurden Einwände erhoben. Soweit ihnen nicht stattgegeben wurde oder sie sich in sonstiger Weise erledigt haben, sind sie zurückzuweisen.

Einwände gegen den landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 12.1, 12.2 und 12.3) werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.. Die Abarbeitung der Eingriffsregelung

entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Vermeidbare oder verminderbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes wurden im zumutbaren Rahmen vermieden oder vermindert (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), verbliebene erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sachgerecht ermittelt und bewertet (§ 14 Abs. 1 BNatSchG) sowie die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in hinreichendem Umfang festgelegt (§ 15 Abs. 2 BNatSchG), so dass eine vollständige Kompensation der Eingriffe erfolgt. Dabei wurde auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht genommen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG). Das Vorhaben ist nicht mit nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren Eingriffen verbunden.

Soweit in Einwendungen kritisiert wurde, dass der Umweltschutzgedanke von untergeordneten behördlichen Ebenen über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geregelt werde und Landschaftsrahmen- und Raumordnungspläne den „Bedürfnissen“ der Vorhabenträgerin angepasst würden, sind diese Einwendungen zurückzuweisen.

Die Aufstellung und inhaltliche Ausgestaltung von Landschaftsrahmen- und Raumordnungsplänen sind in §§ 10 ff. BNatSchG, § 3 Abs. 2 NAGBNatSchG und §§ 8 ff. ROG, §§ 3 ff. NROG geregelt. Aufgabe der Landschaftsrahmenpläne und Raumordnungsplänen ist die Festlegung überörtlicher Ziele, Erfordernisse und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Raumordnung. Die Zuständigkeit liegt vorliegend bei der Region Hannover. Unabhängig davon wird im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG über die Zulässigkeit und die Kompensation konkreter vorhabenbedingter Eingriffe in Natur und Landschaft entschieden. Die planfestgestellte Ortsumgehung Wunstorf entspricht den Vorgaben der Raumordnung (vgl. Abschnitt 2.2.3.4 dieses Beschlusses). Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft wurden von der Vorhabenträgern fachlich korrekt und den rechtlichen Anforderungen entsprechend untersucht, beschrieben und bewertet. Sie hat mit den vorgelegten Unterlagen 12.1, 12.2 und 12.3 die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung sachlich und rechtlich korrekt abgearbeitet.

Ebenso unberechtigt ist die Kritik, die Planung sei unvereinbar mit den Plandarstellungen des Landschaftsplanes der Stadt Wunstorf vom Oktober 2002, insbesondere mit Blick auf Erholungsgebiete. Die Pläne für den Straßenbau waren bei der Aufstellung des Landschaftsplanes bekannt, die Trasse ist in diesem Plan in der Karte „Ziele und Maßnahmen“ nachrichtlich dargestellt. Der Landschaftsplan enthält keine planerischen Aussagen zu Erholung und Fremdenverkehr und hat keine bindende Wirkung. Im Übrigen wird auf das Regionale Raumordnungsprogramm von 2005 verwiesen. Dort werden Vorsorgegebiete für Erholung und die geplante Straße überlagernd dargestellt.

Soweit in Einwendungen die gewählte Trasse abgelehnt wurde, weil sie die aus ökologischer Sicht denkbar ungünstigste Variante sei, sind diese Einwendungen als unbegründet zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde hat erkannt, dass die gewählte Trasse hinsichtlich der Umweltauswirkungen tatsächlich ungünstiger abschneidet als die Variante Verlängerte Hochstraße (siehe Abschnitt 2.2.3.5.2.2.2 dieses Beschlusses). Die Aussagen des Variantenvergleichs stellen jedoch nur ein sektorales Fazit dar, welches im Rahmen der gesamtplanerischen Beurteilung um weitere Bewertungsfaktoren (insbesondere verkehrliche und städtebauliche Aspekte) ergänzt wurde und ergänzt werden muss. Neben dem Umwelt- und Naturschutz wurde auch den verkehrlichen Wirkungen der beiden Varianten sowie städtebaulichen Belangen eine sehr hohe Bedeutung in der Abwägung beigemessen. Im Vergleich zu den Belangen verkehrliche Wirkungen und städtebauliche Belange hält die Planfeststellungsbehörde die Umwelt- und Naturschutzbelange für weniger gewichtig. Unter Berücksichtigung und entsprechender Gewichtung aller entscheidungsrelevanter Kriterien hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der fachplanerischen Alternativenprüfung festgestellt, dass die Nordumgehung vorzugswürdig und planfestzustellen ist. Es wird im Übrigen verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit in Einwendungen der Straßenbau abgelehnt wurde, weil zu viel Natur, Tierlebensräume, Wildwechsel und Landschaftsbild zerstört sowie Tiere getötet und die Zugänglichkeit

der freien siedlungsnahen Landschaft eingeschränkt und Erholungsgebiete geschädigt würden, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Durch die neue Straße werden zum weitaus überwiegenden Teil naturferne, intensiv genutzte Ackerflächen überbaut.

Soweit in Einwendungen auf die Störung des südlichen Randes des Waldgebietes Hohes Holz mit der Ausflugsgaststätte „Alten's Ruh" für die Naherholung und die Schädigung des Landschaftsbildes hingewiesen wird, sind diese Einwendungen ebenfalls zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sachgerecht ermittelt und die erforderlichen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, so dass sich kein Versagenstatbestand ergibt. Ortsumfahrungen belasten zwangsläufig die ortsnahe Landschaft, die zumeist eine Bedeutung für die Naherholung hat wie im Bereich der Ausflugsgaststätte „Alten's Ruh". Insofern impliziert die Entscheidung für eine Ortsumfahrung auch Beeinträchtigungen wohnortnaher Erholungsgebiete. In der raumordnerischen Entscheidung ist dieser Belang nicht als vorrangig gegenüber anderen städtebaulichen und verkehrlichen Belangen gesehen worden. Beeinträchtigungen von Erholungsgebieten unterliegen nicht der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Im Übrigen wird auf Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen. Weiterhin hat die Vorhabenträgerin in der Unterlage 12.4 nachgewiesen, dass für europäisch geschützte Arten kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko entsteht. Wildwechsel sind nur für den Bereich südlich des Hohen Holzes bekannt. Dort sind Wildschutzzäune geplant, um Tierunfälle zu vermeiden.

Die Einwendungen gegen eine Verlegung der Westaue werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Vorhabenträgerin hat den mit der Verlegung des Westaue verbundenen Eingriffstatbestand erkannt und sieht mit der Maßnahme A10 einen geeigneten und hinreichenden Ausgleich vor. Eine Trassenverschiebung mit Querung des Gewässers in einem benachbarten Abschnitt würde die Eingriffssituation nicht verändern, abgesehen davon, dass Trassierungsgrundsätze der Straße mit vorgegebenen Kurvenradien einzuhalten sind.

Eingewandt wurde, dass es durch das Vorhaben zur Zerstörung von Nistplätzen des Rebhuhnes komme. Diese Einwendungen sind unberechtigt und zurückzuweisen. Vorhabenbedingt kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Rebhuhnes (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Durch geeignete Vorkehrungen werden Beeinträchtigungen jedoch im zumutbaren Umfang vermieden (Maßnahme S01) und ansonsten vollständig ausgeglichen (Maßnahmen S05, A03, A04, A05, A11, A13, A14, A15 und E01). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände liegen überdies nicht vor, weil für das Rebhuhn ausreichend Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen.

Soweit in Einwendungen Beeinträchtigungen von Wiesenvögeln bemängelt wurden, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Weißstorches, des Wiesenpiepers, der Schafstelze und der Wachtel wurden von der Vorhabenträgerin erkannt. Durch geeignete Vorkehrungen werden Beeinträchtigungen im zumutbaren Umfang vermieden (Maßnahmen S01, V03 und S05) und ansonsten vollständig ausgeglichen (Maßnahme A09). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände liegen überdies nicht vor, weil die Maßnahmen V03 und S05 sicherstellen, dass für den Weißstorch keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Tötungsgefahr besteht. Für die Arten Wiesenpieper, Schafstelze und Wachtel stellen die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 sicher, dass die ökologische Funktion der vom dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Die Bedenken, dass das Vorhaben negative Einflüsse auf die Feldlerche habe, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht nachzuvollziehen. Die Vorhabenträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die Feldlerche fachlich korrekt ermittelt und bewertet. Durch geeignete Vorkehrungen werden Beeinträchtigungen im zumutbaren Umfang vermieden (Maßnahme S01) und ansonsten vollständig ausgeglichen (Maßnahmen A05 und A09). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände liegen überdies nicht vor, weil die Maßnahme S01 sicherstellt, dass für diese Art keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Tötungsgefahr besteht. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 vermeiden erhebliche Störwirkungen

und bieten den Tieren die Möglichkeit, neue Lebensstätten (Nester) zu bauen, so dass die ökologische Funktion der vom dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit in Einwendungen auf vorhabenbedingte negative Einflüsse auf Fledermäuse hingewiesen wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch geeignete Vorkehrungen vermieden (Maßnahmen V02 und S03) werden. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände liegen überdies nicht vor, weil die Maßnahmen V02 und S03 sicherstellen, dass für Fledermäuse keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Tötungsgefahr besteht.

Eingewandt wurde, das Vorhaben habe negative Einflüsse auf Frösche. Diese Einwendungen sind als zurückzuweisen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Froscharten sind mit dem Vorhaben nicht verbunden, wie die von der Planfeststellungsbehörde geprüfte und nachvollzogene Bestandsaufnahme der Amphibien und die Analyse der Daten gezeigt hat.

Die Forderungen, Baumfällungen - beispielsweise an der Straße Am Hohen Holz - zu minimieren, ist zurückzuweisen. Schon der Vermeidungsgrundsatz des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 13 Satz 1 BNatSchG) gebietet, den Verlust an Bäumen so gering wie möglich zu halten. Dem trägt die Planung Rechnung. Die Baumfällungen an der Straße Am Hohen Holz sind nicht vermeidbar, weil hier die Straße verbreitert werden muss. Hier fallen insgesamt 15 überwiegend junge Bäume. Der alte Baumbestand rund um den Baggersee bleibt bis auf einen Ahornbaum am Südwestrand des Gewässers erhalten. Der Verlust an Bäumen wird durch Pflanzung neuer Bäume ausgeglichen, beim Verlust älterer Bäume wird im Verhältnis 1:2 kompensiert (Maßnahme A02). Die Baumpflanzungen werden naturschutzfachlich und -rechtlich zulässig an anderer Stelle vorgenommen, da die Verhältnisse an der Straße Am Hohen Holz zu beengt sind.

Soweit in Einwendungen der Verlust wertvollen Ackerlandes in einem Umfang von 70 ha insbesondere auch in dessen Funktion als Bau(-erwartungs)land bzw. allgemein von Flächen in einem Umfang von 70 ha bemängelt wurde, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Durch die geplanten Verkehrsanlagen werden auf 13,1 ha Boden versiegelt und auf 20,5 ha Boden durch Auf- und Abtrag entwertet. Der Gesamtbedarf an Grund und Boden für das Vorhaben beträgt 58 ha. Darin eingeschlossen sind aber auch begrünte Straßenseitenräume sowie Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Insofern ist die Darstellung, 70 ha wertvolles Ackerland oder allgemein 70 ha Fläche gingen unwiederbringlich verloren, unzutreffend. Die Versiegelung und Überformung von Böden wird durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert (insbesondere Maßnahmen A01 und E02).Soweit in Einwendungen bemängelt wurde, dass die Lebensraumfunktion des Baggersees an der Hagenburger Straße nicht hinreichend ermittelt und gefordert wurde, dass der Baggersee unberührt zu belassen sei, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Das gilt auch für die Einschätzung in den Einwendungen, wonach die Amphibienleiteinrichtungen und Fledermausquerungshilfen keine hinreichende Wirksamkeit entfalten würden. Der Baggersee liegt mehr als 200 m von der geplanten Straße entfernt, so dass der Lebensraum der dort siedelnden Arten nicht verloren geht. Der Baggersee wird durch die geplante Straße nicht erheblich beeinträchtigt. Die Effektivität der Querungshilfen für Fledermäuse wird durch Effizienzanalysen nachgewiesen. Leiteinrichtungen und Amphibien-Tunnel entsprechen dem erprobten Stand der Technik und ermöglichen eine gefahrlose Unterquerung der Straße und werden durch die Anlage von Laichgewässern sowie von Gehölzflächen als Landhabitate ergänzt.Soweit in Einwendungen die Planung abgelehnt wurde, weil die Überquerung der Straße nur an sechs Verkehrsbrennpunkten für Tiere möglich sei, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht. Durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen wird die Zerschneidungswirkung vermindert und im Übrigen ausgeglichen.

Die Kritik an der vermeintlich fehlenden Begrünung der Trasse zur landschaftlichen Einbindung ist zurückzuweisen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan verfolgt ein differenziertes Konzept der Begrünung für die Straßenränder. Der Charakter der betreffenden Landschaft und

somit die Eigenart des jeweiligen Landschaftsbildes wird dabei berücksichtigt. Im Bereich der Leineaue und auch nördlich der Wunstorfer Kernstadt (Ausläufer der Bördelandschaft) ist der Landschaftscharakter traditionell ein offener. Hier würden Gehölzpflanzungen eine zusätzliche Zäsur bedeuten, Sichtbeziehungen unterbrechen und die Zerschneidungswirkungen für die Tierwelt noch verstärken (beispielsweise im Feldlerchen-Lebensraum). Hier wurde deshalb überwiegend eine Begrünung mit Saum- und Ruderalvegetation gewählt. Linienhafte Gehölzpflanzungen sind in den Bereichen geplant, die bereits durch Gehölze geprägt sind: südlich des Hohen Holzes, Straße Am Hohen Holz, nördlich und östlich Blumenau – hier auch als Überflughilfe für den Weißstorch – sowie auf dem Lärmschutzwall bei Luthe, der den bestehenden gehölzbewachsenen Lärmschutzwall an der B 441 fortsetzt. Ein Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegt bereits im unmittelbaren Nahbereich der geplanten Straße. Der Planung weiterer Maßnahmen am Straßenrand sind Grenzen gesetzt: Es ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen im Bereich der Immissionsbänder (10 m breit) nicht zur Kompensation angerechnet werden können. Auch können beispielsweise Nahrungshabitate für den Weißstorch nicht direkt neben der Straße entwickelt werden, weil sonst ein Unfallrisiko bestünde (Falleneffekt). Auch meiden viele Tierarten die verlärmten Randbereiche der Straße.

Soweit in Einwendungen bemängelt wurde, dass der Flächenumfang der Kompensationsmaßnahmen 10 ha niedriger ausfalle als im Vorentwurf veranschlagt, vermag die Planfeststellungsbehörde dies nicht nachzuvollziehen. Es ist richtig, dass das Kompensationsflächenkonzept im Zuge der Planung mehrfach verändert werden musste. Diese Veränderungen waren erforderlich, weil sich zunächst vorgesehene Flächen im weiteren Planungsprozess als nicht verfügbar erwiesen. Dies betrifft insbesondere Flächen an der alten Südaue südwestlich Blumenau, in denen der Verlust von Weißstorch-Nahrungshabitaten und Feldlerchenlebensräumen ausgeglichen werden sollte. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur ersten Planauslegung im Jahr 2009 enthaltene Ausgleichsfläche für den Weißstorch südlich Blumenau musste aufgrund der durch die Flächeninanspruchnahme folgenden Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes aufgegeben werden. Die planfestgestellten Ausgleichsflächen für den Weißstorch liegen zwar in 1,5 bis 2 km Entfernung zum Horst, jedoch mitten in seinem Hauptnahrungsgebiet (vgl. Unterlage 12.1, Anhang 7 Beobachtungen zum Weißstorch in Blumenau). Die Planfeststellungsbehörde hat daher keinen Zweifel an der Geeignetheit der Ausgleichsmaßnahme. Bezüglich der Feldlerche wurde das Kompensationskonzept geändert. Nach neueren fachlichen Erkenntnissen kann eine intensiv genutzte Ackerlandschaft in kleinflächigen Teilbereichen mit Brachstreifen angereichert und auf diese Weise insgesamt als Feldlerchen-Lebensraum aufgewertet werden. Entscheidend für die Siedlungsdichte der Feldlerche ist das Angebot an Insektennahrung zur Zeit der Jungenaufzucht, das auf kleinflächigen Brachen, Extensivgrünland und ähnlichen Strukturen gegeben ist. In der Unterlage 12.1 wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und nachvollziehbar hergeleitet, dass die Anlage kleinflächiger Brachen von insgesamt 1 ha Größe die umgebende Ackerlandschaft in einer Größenordnung von 10 ha als Feldlerchen-Lebensraum aufwertet. Hieraus erklärt sich die Reduktion des Gesamtumfangs an Ausgleichs- und Ersatzfläche gegenüber dem ursprünglichen Kompensationsflächenkonzept.

Der Einwand, durch das Vorhaben werde der Wachtelkönig erheblich beeinträchtigt, ist als unbegründet zurückzuweisen. Der Wachtelkönig ist in den avifaunistischen Untersuchungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht festgestellt worden. Zweifel an der Methodengerechtigkeit der Untersuchungen bestehen nicht. Zwar gibt es Hinweise, dass der Wachtelkönig in der Leineaue nordwestlich von Luthe sporadisch während der Brutzeit festgestellt wurde. Der Bereich, der nördlich und östlich von Blumenau für die Straße in Anspruch genommen wird, ist durch die vielen Gemüseanbauflächen und die dadurch bedingten Störungen für den Wachtelkönig jedoch wenig als Brutplatz geeignet. Im Zuge der ökologischen Baubegleitung wird unmittelbar vor Baubeginn das Vorhandensein von Gelegen des Wachtelkönigs untersucht und eine Zerstörung vermieden.

Entgegen vorgetragener Einwendungen ist eine Zerstörung des Lebensraumes des Feldhasen durch die geplante Straße nicht zu erwarten. Der Feldhase kann als sehr anpassungsfähiger Kulturfolger in der intensiv genutzten Agrarlandschaft ausweichen und die verschiedenen Über- und Unterführungen der Straße zur Überwindung der Barriere nutzen. Von der Anlage von Brachen und Sukzessionsbereichen im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen profitiert der Feldhase, weil er in diesen Bereichen Deckung findet.

Die Untere Naturschutzbehörde (Region Hannover) hat in ihrer Stellungnahme zur 3. Planänderung gefordert, dass eine zusätzliche Bilanzierung des Eingriffes durch die Verbreiterung der Ausweichen vor Überführungsbauwerken zu erfolgen habe. In der aktualisierten Unterlage 12.1 wird die Bilanz in aktualisierter Form dargestellt. Die zusätzliche Versiegelung (Konflikt KBV) durch die Aufweitungen ist mit 200 m^2 geringfügig. Die Gesamtfläche mit Bodenveränderungen durch Auf- und Abtrag (Konflikt KBA) ändert sich nicht. Die Gesamtgröße für die Straßenanlage erhöht sich aufgrund der zusätzlichen Pflanzstreifen um 0,5 ha. Dafür werden Ackerflächen in Anspruch genommen, ohne dass es auf den Standorten zu Bodenveränderungen kommt. Kompensationspflichtig sind somit lediglich die zusätzlichen 200 m^2 versiegelte Fläche. Die Kompensation dieses Eingriffs ist gewährleistet, denn für die Schutzgüter Boden und Biotope stehen insgesamt mehr Ausgleichs- und Ersatzflächen zur Verfügung als es erforderlich ist (Überkompensation: 0,3 ha).

2.2.3.7.3 Natura 2000-Gebiete

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen.

Die mit dem Vorhaben einher gehenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG und Art. 6 Abs. 3 FFH-RL zulässig.

Folgendes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist durch die Vorhabenträgerin einer Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens unterzogen worden: Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (DE 3021-331).

Eine Verträglichkeitsuntersuchung für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (DE 3021-331) ist von der Vorhabenträgerin mit der Aktualisierung der Unterlage 12.1.1. im Zuge der 1. Planänderung 2011 vorgelegt worden. Gegen die mit dem Antrag auf Planfeststellung 2009 zunächst vorgelegte FFH-Vorprüfung wurde der Einwand erhoben, dass diese mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ nicht berücksichtige.

Nach den sachgerechten Feststellungen des Gutachters in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung kann eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden. Diese Feststellung ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung ist der o.g. Einwand damit als unbegründet zurückzuweisen.

So werden zunächst die Erhaltungsziele – mangels ihrer ausdrücklichen Benennung in einer Schutzverordnung im Sinne von § 34 Abs. 1 BNatSchG – anhand der Angaben im Standarddatenbogen sowie ergänzender Hinweise der Fachbehörde für Naturschutz abgeleitet. Wertbestimmend sind demnach die prioritären Lebensraumtypen 6230, 7210, 91D0 und 91E0, die sonstigen Lebensraumtypen 2310, 2330, 3130, 3150, 3160, 3260, 3270, 4030, 5130, 6410, 6430, 6510, 7140, 9110, 9130, 9160, 9190 und 91F0 sowie die Arten Biber, Fischotter, Bechsteinfledermaus, Teichfledermaus, Großes Mausohr, Kammmolch, Rapfen, Steinbeißer, Groppe, Schlammpeitzger, Bitterling, Lachs, Flussneunauge, Bachneunauge, Meerneunauge, Große Moosjungfer und Grüne Flussjungfer.

Für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung sind die möglichen Auswirkungen durch den geplanten Bau und den Betrieb der Ortsumgehung Wunstorf in einer der Fragestellung angemessenen Tiefe untersucht worden. Die für die Erhaltungsziele relevanten Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Da das Vorhaben in einer Entfernung von mindestens 1 km zum Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung realisiert werden soll, ergeben sich keine direkten Flächenbetroffenheiten und auch Störwirkungen und stoffliche Emissionen reichen nicht bis in diese Entfernung. Denkbar ist allenfalls eine indirekte Beeinträchtigung der Fließgewässer des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung, weil die vom Vorhaben zu querende Westaue nördlich von Wunstorf-Liethe in das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung eintritt und etwa 2,4 km unterhalb des Kreuzungsbauwerkes mit der B 441n in die Leine mündet. Theoretisch könnten Tierarten der Leine Teilhabitate in der Westaue haben. Somit ist vorhabenbedingt allenfalls eine Betroffenheit der Tierarten des Anhanges II FFH-RL aus der Leine denkbar, also von Biber, Fischotter, Steinbeißer, Bitterling, Bach-, Fluss- und Meerneunauge, wie in der Unterlage 12.1.1 nachvollziehbar hergeleitet wird.

Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ist bei allen Arten unter Einbeziehung der Schutzmaßnahmen V04, S06, S07 und S08 auszuschließen.

Biber und Fischotter: Ein besonderes Gefährdungspotenzial für Fischotter und Biber könnte sich im Bereich der Westaue-Querung ergeben. Das Brückenbauwerk weist mit 60 m eine erhebliche Breite auf, so dass die Randstreifen im Vergleich zur Breite des Flusses sehr breit angelegt werden können und ausreichend Raum im Uferbereich der Westaue für beide Tierarten zur Verfügung steht, um den Bereich der Brücke auf ihren möglichen Wanderungen zu passieren. Zusätzlich sieht die Maßnahme V04 die Anlage einer Trockenberme mit Leiteinrichtung unter der Brücke vor, die dem Fischotter ein ungehindertes Durchwandern auch bei Hochwasser ermöglicht. Für die wassergebundenen Säugetiere sind somit keine Barrierewirkungen oder erhöhte Kollisionsrisiken zu befürchten. Das Brückenbauwerk führt deshalb zu keinen Änderungen der Erhaltungszustände von Biber und Fischotter und steht auch einer Entwicklung zu einem günstigen Erhaltungszustand nicht entgegen.

Steinbeißer, Bitterling, Bach-, Fluss- und Meerneunauge: Die Schutzmaßnahmen S06 bis S08 stellen sicher, dass es während der Bauphase zu keiner Gefährdung der Fisch- und Rundmäulerarten kommt. Anlage- und betriebsbedingte Vorhabenwirkungen sind auszuschließen, weil die Brücke über die Westaue von den Arten problemlos gequert werden kann und eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung der Wasserqualität nicht zu befürchten ist.

Da nicht einmal unerhebliche vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung zu befürchten sind, erübrigt sich eine Recherche nach Projekten und Plänen mit kumulativen Wirkungen.

Das Vorhaben führt somit zusammengefasst zu keiner Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.

2.2.3.7.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine per Gesetz, Verordnung oder Satzung ausgewiesenen Nationalparke, Nationalen Naturmonumente, Biosphärenreservate, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbestandteile. Vom Vorhaben betroffen sind aber die beiden Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG, § 19 NAGBNatSchG) „Hohes Holz“ (LSG H4) und „Mittlere Leine“ (LSG H27), die an zwei Stellen in den Wirkraum des Vorhabens hinein reichen. Gleiches gilt für den Naturpark (§ 27 BNatSchG, § 20 NAGBNatSchG) „Steinhuder Meer“ (NP NDS9).

Die Schutzgebietsverordnung für das Landschaftsschutzgebiet „Hohes Holz“ vom 02.08.1967, zuletzt geändert am 05.02.2004, verbietet in § 2 Abs. 1 alle Handlungen, die geeignet sind, die Landschaft zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen. Nach § 2 Abs. 3 der Verordnung können „in besonderen Fällen“ Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden. Im vorliegenden Fall stellt die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes eine Schädigung der Natur und eine Beeinträchtigung des Naturgenusses dar, so dass es einer Ausnahme von den Verboten bedarf. Eine entsprechende Ausnahme kann erteilt werden. Es liegt ein besonderer Fall i.S.d. § 2 Abs. 3 der Verordnung vor, da das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird verwiesen (vgl. Abschnitt 2.2.3.1 dieses Beschlusses).

Die Schutzgebietsverordnung für das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ vom 03.05.1968, zuletzt geändert am 11.06.2004, verbietet in § 2 Abs. 1 alle Handlungen, die geeignet sind, die Landschaft zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen. Nach § 2 Abs. 3 der Verordnung können „in besonderen Fällen“ Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden. Im vorliegenden Fall stellt die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen des Landschaftsschutzgebietes eine Schädigung der Natur und eine Beeinträchtigung des Naturgenusses dar, so dass es einer Ausnahme von den Verboten bedarf. Eine entsprechende Ausnahme kann erteilt werden, da dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist. Ein besonderer Fall i.S.d. § 2 Abs. 3 der Verordnung ist gegeben. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird verwiesen (vgl. Abschnitt 2.2.3.1 dieses Beschlusses).

Für den Naturpark „Steinhuder Meer“ existiert keine gesonderte Schutzgebietsverordnung oder -satzung. Vielmehr erfolgt der Schutz des Naturparkes im Wirkraum des Vorhabens über das Landschaftsschutzgebiet „Hohes Holz“. Es gelten die Ge- und Verbote der Schutzgebietsverordnung des Landschaftsschutzgebiets. Wie vorstehend dargelegt, liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme gem. § 2 Abs. 3 der Schutzgebietsverordnung für das Landschaftsschutzgebiet „Hohes Holz“ vor.

Die geäußerten Bedenken hinsichtlich der Zerstörung der Masch beziehungsweise der Landschaft nordöstlich sowie nordwestlich von Blumenau als typisch niedersächsische Landschaftsform als Landschaftsschutzgebiet werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Landschaftsschutzgebiete sind jeweils nur an ihrem südlich Rand betroffen. Durch die Trassenführung am südlichen Rand wird die Beeinträchtigung des Schutzgebietes jeweils so gering wie möglich gehalten. Die Untere Naturschutzbehörde (Region Hannover) hat gegen die Trassenführung keine Bedenken geäußert, soweit die planfestgestellten Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierzu ist die Vorhabenträgerin rechtlich verpflichtet. Vor diesem Hintergrund lässt der Planfeststellungsbeschluss eine Ausnahme von den Verboten der beiden Schutzgebietsverordnungen zu. Die in den Einwendungen behauptete fehlende Kompensationsfähigkeit des Eingriffes ist zurückzuweisen. Tatsächlich weist die Vorhabenträgerin nach, dass alle erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes ausgeglichen werden.

2.2.3.7.5 Gesetzlicher Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können, verboten. Die Liste der gesetzlich geschützten Biotope wird durch § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG noch hinsichtlich der hochstaudenreichen Nasswiesen, Bergwiesen sowie der natürlichen Höhlen und Erdfälle ergänzt.

Im vorliegenden Fall sind vom Vorhaben keine gesetzlich geschützten Biotope betroffen. Soweit in Einwendungen die Zerstörung eines gesetzlich geschützten Biotops in Form einer Trockenwiese in der geplanten Abgrabungsfläche zur Schaffung von Retentionsraum bemängelt

wurde, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Unzutreffend ist, dass im Bereich der Abgrabungsfläche ein gesetzlich geschütztes Biotop nach § 30 BNatSchG oder § 24 NAGB-NatSchG vorkommt. Die Kartierung ergab hier Äcker sowie Gemüse- und sonstige Gartenbauflächen und eine Ruderalflur mittlerer Standorte. Diese Biotope unterliegen nicht dem gesetzlichen Biotopschutz.

§ 22 Abs. 4 NAGBNatSchG stellt im Außenbereich gelegene Flächen, die keiner wirtschaftlichen Nutzung unterliegen (Ödland) oder deren Standorteigenschaften bisher wenig verändert wurden (sonstige naturnahe Flächen) als geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne von § 29 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG gesetzlich unter Schutz. Im vorliegenden Fall werden vorhabenbedingt 34.707 m² Ruderalfluren, halbruderale Gras- und Staudenfluren, Hecken, mesophile und Ruderalgebüsche sowie mesophile Grünländer umgewandelt, die nach § 22 Abs. 4 NAG-BNatSchG als geschützte Landschaftsbestandteile geschützt sind.

Die Untere Naturschutzbehörde (Region Hannover) hat in ihrer Stellungnahme zur 3. Planänderung darauf hingewiesen, dass sich aufgrund einer neuen Erlasslage die Mindestgrößen für pauschal geschützte Landschaftsbestandteile nach § 22 NAGBNatSchG geändert hätten. Da in § 22 NAGBNatSchG keine Größenbeschränkung enthalten ist, wurden von der Vorhabenträgerin alle Biotopflächen, die als Ödland oder sonstige naturnahe Flächen anzusprechen sind, ohne Flächenbeschränkung vorsorglich als geschützte Landschaftsbestandteile eingestuft. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Methodik an.

Zwar erfolgt vorliegend keine Umwandlung der geschützten Landschaftsbestandteile in Acker- oder Intensivgrünland, gleichwohl wird vorsorglich eine Befreiung von den Verboten des § 29 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt. Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Ge- und Verboten dieses Gesetzes, in einer Rechtsverordnung aufgrund des § 57 BNatSchG sowie nach dem Naturschutzrecht der Länder auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Eine Befreiung von den Verboten des § 29 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kann vorliegend zugelassen werden, da Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen (vgl. Abschnitt 2.2.3.1 dieses Beschlusses), keine sonstigen öffentlichen Belange entgegenstehen und die Beeinträchtigungen kompensiert werden können, so dass in mindestens gleichem Flächenumfang neue Flächen entstehen, die zukünftig dem Schutz nach § 22 Abs. 4 NAGBNatSchG unterliegen.

2.2.3.7.6 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich auch im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Die allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 1 BNatSchG können in der Fachplanung schon insoweit außer Betracht bleiben, als diese nur bestimmte Beeinträchtigungen „ohne vernünftigen Grund“ untersagen. Im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG vernünftig sind indessen alle Gründe, die nach Fachplanungs- oder Bauplanungsrechts erforderlich sind[112]. Der im Übrigen nicht von vornherein auszuschließenden, insbesondere baubedingten Verwirklichung der weitergehenden allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 5 und 6 BNatSchG wird durch die Nebenbestimmung 1.1.5.2.1, Ziffer 3, Rechnung getragen.

Größere Aufmerksamkeit muss demgegenüber dem besonderen Artenschutzrecht in Gestalt der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG geschenkt werden. Das besondere Artenschutzrecht sieht einen – im Übrigen grundsätzlich individuenbezogenen – Schutz allerdings nur für die besonders und streng geschützten Arten vor. Zu den besonders geschützten Arten zählen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG die europäischen Vogelarten, die in den Anhängen A oder B der EU-Artenschutzverordnung[113], in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV) aufgeführten

[112] Louis, NuR 2004, 557.

[113] Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels v. 09.12.1996, ABl. EU L 61, S. 1, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1332/2005 der Kommission v. 09.08.2005, ABl. EU L 215, S. 1.

Tier- und Pflanzenarten. Streng geschützt ist eine Teilmenge dieser besonders geschützten Arten. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind das die in Anhang A der Europäischen Artenschutzverordnung, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV) aufgeführten Arten.

Ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, kennt das besondere Artenschutzrecht indessen nicht. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist in der Planfeststellung gleichwohl eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung erforderlich, aber auch ausreichend[114]. Was genau ermittelt werden muss, hängt dabei von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von den zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens ab[115]. Die Bestandsaufnahme muss keinesfalls erschöpfend sein, insbesondere ist keine Erstellung eines lückenlosen Arteninventars gefordert. Sie muss vielmehr nur so weit reichen, dass die Intensität und Tragweite der Beeinträchtigung angemessen erfasst werden kann[116]. Das impliziert auch, dass dem grundsätzlich individuenbezogenen Schutzansatz der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Rechnung zu tragen ist, wozu Daten erforderlich sind, denen sich in Bezug auf das Vorhabengebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen[117]. Zumindest in der Straßenplanung ist daher regelmäßig sowohl die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse als auch eine Bestandserfassung vor Ort geboten[118]. Erst eine aus diesen beiden Quellen gewonnene Gesamtschau verschafft in der Regel die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage[119]. Soweit allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zulassen, können daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gezogen und der späteren Beurteilung zugrunde gelegt werden[120]. Ebenso kann mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und – sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann – mit Worst-Case-Annahmen gearbeitet werden[121]. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ ohne konkrete Anhaltspunkte für das Vorkommen geschützter Arten sind nicht gefordert[122]. Ebenso kann von Untersuchungen Abstand genommen werden, von denen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind[123]. Auch dürfen und müssen insoweit Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angestellt werden. Untersuchungen, deren Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn steht, sind zu unterlassen[124].

Der von der Vorhabenträgerin vorgelegte artenschutzrechtliche Fachbeitrag genügt diesen Voraussetzungen und wurde deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die eigene Prüfung herangezogen. So sind im Rahmen der Erstellung des Artenschutzbeitrages

---

[114] BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 37); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 9 A 39/07 –, NVwZ 2010, 44 (Rn. 43).
[115] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).
[116] BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299 (Rn. 243).
[117] BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12/07 –, NVwZ 2010, 123 (Rn. 44); BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 –, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).
[118] BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 44).
[119] BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 44).
[120] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).
[121] BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276 (Rn. 38); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 45).
[122] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 54).
[123] BVerwG, Beschl. v. 13.03.2008 – 9 VR 10/07, NuR 2008, 495 (Rn. 33).
[124] OVG Münster, Urt. v. 30.01.2009 – 7 D 11/08.NE, NuR 2009, 421 (424); VGH Kassel, Beschl. v. 02.01.2009 – 11 B 368/08.T, NuR 2009, 255 (277).

u.a. die vorhandenen Daten zu den in Niedersachsen besonders oder streng geschützten Arten[125], der Landschaftslan Wunstorf (PGL, 2002) sowie der Landschaftspflegerische Begleitplan und die im Rahmen der Bearbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgten Bestandserfassungen einzelner Arten und Artengruppen (Unterlage 12.1 samt Anhängen) ausgewertet; ebenso wurden die im Verfahren gegebenen Hinweise der anerkannten Vereinigungen berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden für das Gebiet von 1999 bis 2012 regelmäßig detaillierte faunistische Erfassungen vorgenommen. Hervorzuheben sind hier die Untersuchungen zur Erfassung der Avifauna 2004, 2005, 2011 und 2012, der Fledermausfauna (2011, 2012) sowie von Libellenlarven in der Westaue im Jahr 2009 (vgl. Unterlage 12.1 samt Anhängen; Unterlage 12.4, S. 15 f.). Aufgrund des langen Verfahrensverlaufes erfolgte zur Sicherstellung der erforderlichen Aktualität der naturschutzfachlichen Unterlagen in der Kartiersaison 2011 eine vollständige Biotopkartierung und erneut im Sommer 2014 eine Überprüfung der Biotoptypenausstattung im Untersuchungsgebiet. Dabei wurden nur geringfügige Änderungen festgestellt (vgl. Unterlage 12.1, S. 11 f.). Zwischenzeitlich sind keine so gravierenden Änderungen aufgetreten, dass die gewonnenen Erkenntnisse nicht mehr die tatsächlichen Gegebenheiten wiedergeben[126]. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass sich auch die faunistische Ausstattung des Untersuchungsraumes nicht nennenswert verändert hat, zumal insbesondere die Daten zu Avifauna und Fledermäusen fortlaufend aktualisiert und ergänzt wurden. Hinsichtlich der relevanten Brutvogelarten wurde vorsorglich ein Worst-Case-Ansatz gewählt, da die Bestandserfassungen in 2004 und 2011 teilweise erhebliche Schwankungen der Jahrespopulationen und räumlichen Verteilung zeigten. Die Vorhabenträgerin hat daher der Konfliktanalyse und -bewertung den höchsten ermittelten Bestandswert der Erfassungsjahre 2004 und 2011 zugrunde gelegt. Diese Vorgehensweise ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da der Worst-Case-Ansatz einen weitestgehenden Schutz der betroffenen Arten gewährleistet.

Insgesamt liegen damit über eine lange Zeitspanne hinweg erhobene Daten zur Bestandssituation im Untersuchungsraum vor. Vor dem Hintergrund dieser Datengrundlage, vorhandener Informationen zur Verbreitung besonders und streng geschützter Arten in Niedersachsen[127] sowie unter Berücksichtigung der naturräumlich-standörtlichen und nutzungsbedingten Lebensraumbedingungen des Untersuchungsraumes wurde mittels einer Relevanzprüfung das artenschutzrechtlich zu behandelnde Artenspektrum abgeschätzt (Unterlage 12.4, S. 7 ff.). Die Untersuchung beschränkte sich dabei mit Blick auf § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatSchG und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG derzeit noch nicht gibt, auf die europäischen Vogelarten und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie. Dies ist nicht zu beanstanden.

Als im Untersuchungsraum (siehe hierzu oben 2.2.2.2.1.1) relevante Arten bzw. Artengruppen wurden diverse europäische Vogelarten, Fledermäuse, die Grüne Flussjungfer sowie die Kreuzkröte identifiziert. Ein Vorkommen weiterer im vorgenannten Sinne zu berücksichtigender Arten innerhalb des Einwirkungsbereichs des Vorhabens kann aufgrund der vorliegenden Kartierungsergebnisse bzw. der Lebensraumbedingungen und vorhandenen Kenntnisse zur Verbreitung der Arten in Niedersachsen nachvollziehbar ausgeschlossen werden.

Nach Erscheinen einer neuen Roten Liste der Brutvögel Niedersachsens (Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 4/2015, tatsächlich erschienen im April 2016) hat sich die Planfeststellungsbehörde vergewissert, dass sich aus den Veränderungen der Einstufungen der Gefährdungsgrade keine entscheidungserheblichen neuen Sachverhalte ergeben. Eine im Vergleich zur Roten Liste 2007 erhöhte Gefährdung besteht für die Vogelarten Bluthänfling,

---

[125] Theunert, Verzeichnis der in Niedersachsen besonders oder streng geschützten Arten, Teil A und B, 2008.

[126] BVerwG, Urt. v. 25.06.2014 – 9 A 1/13, juris Rn. 37 f.; BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25/12, juris Rn. 63, 91; BVerwG, Beschl. v. 14.04.2011 – 4 B 77/09, juris Rn. 66.

[127] Theunert, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 2008, 153 ff.

Gelbspötter, Goldammer, Kernbeißer, Rebhuhn, Star und Stieglitz. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Änderungen bei den Gefährdungsgraden keine Auswirkungen auf die Zulässigkeit des Vorhabens haben (vgl. „Stellungnahme zur Roten Liste Brutvögel (Stand 2015) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundesstraße 441“, PlanungsGruppe Landespflege, August 2016). Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Bewertung zu Eigen. Die Arten Bluthänfling, Rebhuhn und Star wurden bereits auf Grundlage der Roten Liste 2007 einer detaillierten artenschutzrechtlichen Prüfung unterzogen (Unterlage 12.4, S. 33, 39 ff.). Die Arten Kernbeißer und Stieglitz sind vom Vorhaben nicht betroffen. Die Arten Gelbspötter und Goldammer zählten nach der Roten Liste 2007 zu den allgemein häufigen Arten, so dass zulässigerweise im Artenschutzbeitrag keine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt wurde. Da die beiden Arten in der Roten Liste 2015 erstmals mit dem Gefährdungsgrad V (Vorwarnliste) enthalten sind, holte die Vorhabenträgerin vorsorglich eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung nach („Stellungnahme zur Roten Liste Brutvögel (Stand 2015) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundesstraße 441“, Planungs-Gruppe Landespflege, August 2016, S. 2 f.). Im Ergebnis können Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Ausgehend hiervon konnte beurteilt werden, inwieweit artenschutzrechtliche Betroffenheiten zu erwarten sind, ob also das Vorhaben die Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach sich zieht.

Aufgrund der Stellungnahme der Aktion Fischotterschutz e.V. vom 23.10.2015, mit der eine unzureichende Berücksichtigung der Anhang IV-Art Fischotter gerügt wurde (s.u. Abschnitt 2.5 des Beschlusses), hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin zu einer ergänzenden Stellungnahme zur Betroffenheit dieser Art aufgefordert, welche mit Datum vom 15.01.2016 vorgelegt wurde. Deren Ergebnis ist in die Unterlagen 12.1 und 12.3.3 sowie Unterlage 12.4 vom Januar 2016 eingeflossen und wurde von der Planfeststellungsbehörde bei der Beschlussfassung berücksichtigt.

Bei der Konfliktanalyse und -bewertung wurden auch die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen einbezogen, denn es macht keinen Unterschied, ob die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von vornherein artenschutzkonform sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass entsprechende Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden[128]. Im Einzelnen:

2.2.3.7.6.1 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot

§ 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. Nachstellen meint dabei sämtliche Handlungen, die einen Fang, eine Verletzung oder eine Tötung unmittelbar vorbereiten[129]. Fangen meint den Zugriff auf ein lebendes Tier, bei dem der Fänger dem Tier nicht alsbald und am Ort des Zugriffs die Freiheit wiedergibt bzw. wiederzugeben beabsichtigt[130]. Das BVerwG hat bislang offen gelassen, ob das Fangen wild lebender Tiere neben dem Entzug der Bewegungsfreiheit als solchem eine gewisse Dauer des Entzugs voraussetzt und mithin Bergungs- und Umsiedlungsmaßnahmen zum Schutz vor vorhabenbedingten Tötungen und Verletzungen unter das Fangverbot fällt[131]. Eine Verletzung liegt bei einer Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit und Gesundheit eines geschützten Tieres vor. Tötung ist grundsätzlich jeder unmittelbare Zugriff auf das Leben eines geschützten Tieres. Tötungen

[128] So für das Habitatschutzrecht BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20/05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 53).
[129] Kratsch, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. (2011), § 44 Rn. 14.
[130] Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 8.
[131] BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25/12, juris Rn. 92; BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22/11, juris Rn. 143; BVerwG, Urt. v.14.07.2011 – 9 A 12/10, juris Rn. 130.

sind jedenfalls Straßenbauvorhaben indessen nur zuzurechnen, wenn das Vorhaben das Tötungsrisiko der im Vorhabenbereich vorkommenden besonders geschützten Arten in signifikanter Weise erhöht[132]. Das ist nicht der Fall, wenn die Gefahr von Tötungen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind[133]. Dies gilt nicht nur für die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, sondern auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen[134].

Daneben erfasst § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch die Entwicklungsformen besonders geschützter Arten und verbietet, diese aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Aus der Natur entnommen werden Entwicklungsformen besonders geschützter Arten, wenn sie durch eine menschliche Handlung ihrem Aufenthaltsort auf nennenswerte Dauer entzogen werden[135]. Eine Beschädigung einer Entwicklungsform der besonders geschützten Arten liegt vor, wenn diese nicht nur ganz unerheblich in ihrer Substanz, ihrer äußeren Erscheinung oder ihrer Form verletzt und dadurch die Entwicklung des betreffenden Tieres beeinträchtigt wird[136]. Ein Substanzeingriff ist hierfür nicht erforderlich; es genügt jede körperliche Einwirkung, wenn damit eine nachhaltige Beeinträchtigung der Entwicklung des betreffenden Exemplars einhergeht[137]. Zerstört ist eine Entwicklungsform der besonders geschützten Arten, wenn diese so weitgehend beschädigt wurde, dass ihre Funktion völlig aufgehoben ist, was letztlich einer Tötung gleichkommt[138].

Fledermäuse

Die Untersuchung zu fällender Höhlenbäume auf Fledermausquartiere vor Beginn der Fällarbeiten (Maßnahme S03) stellt sicher, dass in den Baumhöhlen gegebenenfalls vorhandene Fledermäuse nicht verletzt oder getötet werden. Sollten tatsächlich Tiere aufgefunden werden, darf der Baum erst gefällt werden, wenn die Tiere ausgeflogen sind. Relevant ist die Maßnahme für die Arten Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler und Zwergfledermaus.

Die Errichtung von drei Fledermausquerungshilfen (Maßnahme V02) stellt sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Kollisionen von Fledermäusen mit dem Straßenverkehr zu befürchten sind. Relevant ist die Maßnahme für die Arten Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus. Als Nebenbestimmung 1.1.5.2.2, Ziffer 2, wird die Höhe der Irritationsschutzwände aufgrund nachvollziehbarer Einwendungen auf 4 m über der Fahrbahnoberkante festgesetzt, damit kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko besteht. Durch eine im Maßnahmenblatt V02 näher beschriebene Testphase und ein dreijähriges Monitoring wird die Wirksamkeit der Maßnahme kontrolliert. Sofern der Erfolg der Maßnahmen nicht hinreichend sicher nachgewiesen werden kann, ist stattdessen ein Brückenbauwerk mit Begrünung und einem seitlichen Blendschutz zu errichten.

---

[132] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 90 f.); BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 219).

[133] BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4/13, BVerwGE 149, 31-52, Rn. 99; ähnlich EuGH, Urt. v. 20.05.2010 - Rs. C-308/08 - Slg. 2010, I-4281 Rn. 57 f.; BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/0, BVerwGE 131, 274 (Rn. 91).

[134] BVerwG, Urt. v. 08.01.2014 – 9 A 4/13, BVerwGE 149, 31-52, Rn. 99; BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 - 9 A 12/10, juris Rn. 123, 127.

[135] KG Berlin, Beschl. v. 04.05.2000 – 2 Ss 344/99 u.a., NuR 2001, 176 (177).

[136] Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 10.

[137] Vgl. KG Berlin, Beschl. v. 04.05.2000 – 2 Ss 344/99 u.a. –, NuR 2001, 176 (177).

[138] Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 10.

Fischotter

Eine großzügige Dimensionierung des Brückenbauwerkes über die Westaue und die Anlage einer Trockenberme unter der Brücke mit Leiteinrichung (Maßnahme V04) stellen sicher, dass der Fischotter selbst bei Hochwasser den Querungsbereich ungehindert unterwandern kann. Somit besteht keine Gefahr, dass der Fischotter über die Straße wechselt und dabei durch die Kollision mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommt. Mithin entstehen keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Gefahren durch den zukünftigen Straßenverkehr auf der Umgehungsstraße.

Avifauna

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme S01 sowie ergänzende Nebenbestimmung zum Rückschnitt, zur Fällung und zur Rodung von Gehölzen im Abschnitt 1.1.5.2.1) stellen sicher, dass keine Eier zerstört oder Jungvögel, die sich noch nicht durch Flucht entziehen können, getötet werden. Dieses betrifft die Feldvögel Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze sowie allgemein verbreitete Brutvogelarten der Wälder und Gehölze, der Stauden- und Ruderalfluren und des landwirtschaftlich geprägten Offenlandes.

Für die Arten Weißstorch und Waldohreule sorgen die Maßnahmen V03 und S05 dafür, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Kollisionen der Tiere mit dem Straßenverkehr zu befürchten sind. Für die sonstigen im Wirkraum des Vorhaben lebenden Vogelarten zeichnen sich keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Gefahren durch den zukünftigen Straßenverkehr auf der Umgehungsstraße ab.

Amphibien

Die Maßnahmen V01 (Amphibienquerungshilfe) und S02 (bauzeitliche Installation von Amphibienschutzzäunen) stellen sicher, dass es betriebs- und baubedingt in Bezug auf die Kreuzkröte keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste gibt.

Libellen

Im Zuge der Erfassung von Libellenlarven in der Westaue wurden Larven dieser Art etwa 1 km unterhalb der vorgesehenen Straßenquerung in Höhe der Ortslage Liethe nachgewiesen. Im Rahmen der Verlegung der Westaue vermeidet die Maßnahme S08 (Anlage eines temporären Sandfanges) die Tötung oder Schädigung von Libellenlarven, da der größte Teil der Sedimentfracht unmittelbar unterhalb der Baustrecke abgefangen wird. Im Bereich der Querungsstelle ist aktuell kein Vorkommen der Art nachgewiesen. Baubedingte Tötungen und Umsiedlungen sind aktuell daher ausgeschlossen. Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass bei Baubeginn auch die Querungsstelle der Westaue von der Grünen Flussjungfer besiedelt sein könnte, sieht die Maßnahme S07 vor, dass eine Umsiedlung von Libellenlarven erfolgt. Das weiche Sediment der Gewässersohle wird vollständig mit Keschern nach Libellenlarven durchsucht. Dadurch ist sichergestellt, dass nahezu 100 % der Larven gefangen und umgesiedelt werden könnten. Gefundene Larven würden in ein mit Flusswasser gefülltes Gefäß gesetzt und zeitnah in der Westaue mindestens 500 m unterhalb des zu verlegenden Flussabschnitts wieder ausgebracht. Durch das nahezu vollständige Aufsammeln möglicherweise vorhandener Libellenlarven ist sichergestellt, dass das baubedingte Tötungsrisiko unterhalb der Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos liegt.

Sollten bei Baubeginn tatsächlich Larven der Grünen Flussjungfer aufgefunden werden, bedarf es nach derzeitiger Rechtslage für den Fang und das Umsetzen vorsorglich einer artenschutzrechtlichen Ausnahme, die dann im Bedarfsfall einzuholen ist. Aufgrund der derzeit nur – zweifach – hypothetischen Möglichkeit der Verwirklichung des Fangverbots ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich. Um dem planungsrechtlichen Konfliktbewältigungsgebot sowie den Anforderungen des europäischen Artenschutzrechts gerecht zu werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde in einer Vorausschau auf das Vorliegen der

Ausnahmevoraussetzungen davon überzeugt, dass die Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen würden. Für das planfestgestellte Vorhaben sprechen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Zumutbare Alternativen zum Fang und Umsetzen möglicherweise bei Baubeginn vorhandener Libellenlarve an der Querungsstelle bestehen nicht (siehe Unterlage 12.4, S. 51 ff.). Der Erhaltungszustand der Population würde sich nicht verschlechtern, da durch die Maßnahme S07 sichergestellt ist, dass nahezu alle vorhandenen Libellenlarven gefangen und umgesiedelt werden könnten. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass im Bedarfsfall eine solche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden könnte. Um zu klären, ob eine solche Ausnahme tatsächlich einzuholen ist, hat vor Baubeginn zu geeigneter Jahreszeit eine gründliche Nachsuche nach Exemplaren der Grünen Flussjungfer durch eine fachkundige Person zu erfolgen. Sollten dabei entsprechende Nachweis erbracht werden, ist gemäß Nebenbestimmung 1.1.5.2.2, Ziffer 3 eine artenschutzrechtliche Ausnahme bei der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) zu beantragen, sofern die Rechtsprechung zu diesem Zeitpunkt nicht zu dem Ergebnis gekommen ist, dass entsprechende Umsiedelungen nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG unterliegen. Vor Erteilung der Ausnahme darf mit dem Fang und der Umsiedelung gefundener Libellenlarven und den Baumaßnahmen zur Verlegung der Westaue nicht begonnen werden.

Eine vorhabensbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Vögel, Fledermäuse, Fischotter, Kreuzkröte und Grüne Flussjungfer ist nicht zu erwarten.

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. Für solche Arten sind Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen (zum Beispiel Erdkröte, Maßnahmen V01, S02, A03).

2.2.3.7.6.2 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. Die Störung ist gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG erst dann erheblich, wenn sich durch sie der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert. Eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG ist jede unmittelbare Einwirkung auf ein Tier, die eine Verhaltensänderung des Tieres bewirkt. Sie kann durch jedwede Form der Vergrämung, z.B. durch Schall, Licht, Wärme oder sonstige Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, aber durchaus auch durch Zerschneidungs-, Trenn- und Barrierewirkungen ausgelöst werden[139]. Nicht erfasst sind hingegen alle von einer unmittelbaren Einwirkung auf die betroffenen Tiere losgelösten nachteiligen Einwirkungen, wie das etwa grundsätzlich bei der Inanspruchnahme von Jagd- oder sonstigen Nahrungshabitaten der Fall ist[140]. Andernfalls wäre die Differenzierung bei § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Fortpflanzungs- und Ruhestätten einerseits und sonstige Lebensstätten andererseits letztlich hinfällig.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich, wenn Verhaltensweisen, die für das Überleben der betreffenden Art notwendig sind, spürbar beeinträchtigt werden und infolge dessen ein Verbreitungsrückgang der Art nicht auszuschließen ist[141]. Kann die betroffene Population bei Störungen jedoch auf bestehende oder eigens hierfür hergestellte Habitate ausweichen, wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG

[139] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 105).
[140] BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 5/08, NuR 2010, 558 (Rn. 118); anders noch BVerwG, Urt. v. 13.03.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 230).
[141] Lüttmann, NuL 2007, 236 (239 f.).

nicht überschritten[142]. Die insoweit maßgebliche lokale Population ist anhand der Autökologie und der Raumansprüche der betreffenden Art abzugrenzen bzw. – soweit dies nicht möglich oder nicht sinnvoll ist – anhand der jeweiligen Landschaftsstruktur[143]. Letzteres ist insbesondere bei wandernden Arten (Vögel, Fische, Rundmäuler) bedeutsam. Aus Praktikabilitätsgründen kann sich aber ggf. auch auf das jeweilige Untersuchungsgebiet beschränkt werden[144], jedenfalls wenn fachlich sichergestellt ist, dass das Untersuchungsgebiet eine Teilmenge der maßgeblichen lokalen Population ausmacht und – was dann regelmäßig der Fall sein wird – die Unbedenklichkeit auf dieser Ebene die Unbedenklichkeit auf der Ebene der lokalen Population impliziert. Eine nähere Betrachtung kann darüber hinaus gänzlich unterbleiben, wenn es sich um weit verbreitete bzw. häufige Arten mit relativ geringen Raumansprüchen handelt, was insbesondere bei den geschützten europäischen Vogelarten, die auch sämtliche Allerweltsarten umfassen, häufig der Fall ist. Insoweit hat die Planungspraxis gezeigt, dass trotz laufender Zunahme potenzieller Störquellen und -intensitäten für diese Arten keine Abnahme zu verzeichnen ist, die zu einer bundes- oder landesweiten Gefährdungseinstufung geführt hat[145]. Alles andere wäre schon vom Ermittlungsaufwand her gemessen an den hiervon zu erwartenden Erkenntnissen unverhältnismäßig.

Gemessen daran kommt es hier nicht zu einer erheblichen Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG:

Fledermäuse

Baumhöhlenkontrollen (Maßnahme S03) stellen sicher, dass bei Fällungs- und Rodungsarbeiten keine in den Bäumen möglicherweise vorhandenen Fledermäuse erheblich gestört werden. Relevant ist die Maßnahme für die Arten Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler und Zwergfledermaus.

In Bezug auf Fledermäuse stellen die drei Fledermausquerungshilfen (Maßnahme V02) sicher, dass funktional wesentliche Jagdhabitate nicht abgeschnitten werden und somit in dieser Beziehung keine erhebliche Störung eintritt. Relevant ist die Maßnahme für die Arten Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus.

Fischotter

Da der Betrachtungsraum im Bereich der Westaue nur als Wanderroute des Fischotters einzustufen ist und die Tiere die Straße infolge der großzügig bemessenen Brücke und der Anlage einer Trockenberme mit Leiteinrichtung (Maßnahme V04) problemlos unterwandern können, entstehen keine erheblichen Störungen. Auch baubedingt sind keine erheblichen Störungen zu befürchten.

Avifauna

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme S01 sowie die ergänzende Nebenbestimmung zum Rückschnitt, zur Fällung und zur Rodung von Gehölzen im Abschnitt 1.1.5.2.1) stellen sicher, dass erhebliche Störungen während der besonders sensiblen Brutzeit der Vögel vermieden werden und die Tiere kleinräumig ausweichen können. Dieses betrifft die Feldvögel Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze sowie allgemein verbreitete Brutvogelarten der Wälder und Gehölze, der Stauden- und Ruderalfluren und des landwirtschaftlich geprägten Offenlandes.

---

[142] BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 258).
[143] Ausführlich hierzu Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 13 f.
[144] Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes *bei* Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmend es Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 24.
[145] Vgl. BVerwG, Urt v. 14.04.2010 – 9 A 5/08, NuR 2010, 558, (Rn. 128 a.E.); Trautner/Jooss, NuL 2008, 265 (270 f.).

Eine Störung von Nahrungs- und Jagdlebensräumen erfüllt nur dann einen Verbotstatbestand im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, wenn es sich dabei um einen funktional wesentliches Jagd- oder Nahrungshabitat handelt. In Bezug auf den Weißstorch stellt die vorgezogen durchzuführende Ausgleichsmaßnahme A09 mit der Entwicklung neuer Nahrungshabitate gleichzeitig eine geeignete Vorkehrung dar, um sicherzustellen, dass vorhabenbedingte erhebliche Störungen vermieden werden, denn eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Durch die Verlagerung der Nahrungshabitate des Weißstorches in Folge der vorgezogen durchzuführenden Ausgleichsmaßnahme A09 können die Tiere den vorhabenbedingten Störungen ausweichen.

In Bezug auf die Arten Feldlerche, Wachtel, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze stellen die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 mit der Anlage von Brachestreifen und Feldlerchenfenster (A05) beziehungsweise die Anlage von mesophilem Grünland (A09) gleichzeitig eine geeignete Vorkehrung dar, um sicherzustellen, dass vorhabenbedingte erhebliche Störungen vermieden werden, denn eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Durch die Verlagerung der Brutplätze der genannten Arten in Folge der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09 können die Tiere den vorhabenbedingten Störungen ausweichen.

In Bezug auf die Waldohreule stellt die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A16 mit dem Ausbringen von Nisthilfen gleichzeitig eine geeignete Vorkehrung dar, um sicherzustellen, dass vorhabenbedingte erhebliche Störungen vermieden werden, denn eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Durch die Verlagerung der Brutplätze der Waldohreule in Folge der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A16 können die Tiere den vorhabenbedingten Störungen ausweichen.

In Bezug auf den Kleiber stellt die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A12 mit dem Aufhängen von Nistkästen gleichzeitig eine geeignete Vorkehrung dar, um sicherzustellen, dass vorhabenbedingte erhebliche Störungen vermieden werden, denn eine erhebliche Störung liegt nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Durch die Verlagerung der Brutplätze des Kleibers in Folge der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A12 können die Tiere den vorhabenbedingten Störungen ausweichen.

Das Rebhuhn, die Nachtigall, sonstige in Gehölzen oder Säumen brütende Vogelarten sowie allgemein verbreitete Brutvogelarten des landwirtschaftlich geprägten Offenlandes sowie der Siedlungen und Grünanlagen können angesichts der nur geringen Flächenbetroffenheit kleinräumig ausweichen, da Ausweichlebensräume in hinreichendem Umfang vorhanden sind und mittelfristig durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen (S05, A03, A04, A11, A13, A14, A15 und E01) sogar noch weiter vermehrt werden. Da eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur dann vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert, dieses aber bei den genannten Arten nicht zu befürchten ist, ist der Störungsverbotstatbestand nicht erfüllt.

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Vögel, Fledermäuse und Fischotter durch Störungen ist nicht zu erwarten.

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.

2.2.3.7.6.3 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. Fortpflanzungsstätten sind all diejenigen Stätten, die – begonnen bei der Paarung bis hin zum Abschluss der Aufzucht der Jungtiere – für eine erfolgreiche Fortpflanzung vonnöten sind[146]. Ruhestätten sind diejenigen Bereiche, in die sich die Tiere zur Wärmeregulierung, zur Rast, zum Schlaf oder zur sonstigen Erholung, als Versteck, zum Schutz oder als Unterschlupf für die Überwinterung zurückziehen[147]. Nicht erfasst sind nur potenzielle Fortpflanzung- oder Ruhestätten sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore[148]. Ausreichend, aber auch erforderlich ist vielmehr, dass diese Stätten regelmäßig benutzt werden[149]. Dementsprechend sind z.B. regelmäßig genutzte Nistplätze auch während der winterlichen Abwesenheit von Zugvögeln geschützt. Geschützt sind ferner regelmäßig genutzte Brutreviere von Vogelarten, die zwar ihre Neststandorte nicht aber ihre Brutreviere regelmäßig wechseln. Nicht erfüllt ist der Verbotstatbestand in dieser Konstellation, wenn zwar der bisherige Neststandort zerstört wird, jedoch weiterhin Nistmöglichkeiten im Revier verbleiben.[150]

Der Begriff der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist zudem auf einzelne Objekte und Strukturen beschränkt[151]. Geschützt ist demnach nur der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand wie etwa Nester, Höhlenbäume etc. sowie die diesen unmittelbar zugrunde liegenden Strukturen[152] wie etwa Horstbäume, Brutfelsen, Wandflächen, Dachrinnen etc., grundsätzlich nicht jedoch auch das weitere räumliche Umfeld[153].

Die unter Verbot gestellten Tathandlungen sind dieselben wie in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf die Entwicklungsformen besonders geschützter Arten. Nur mittelbare Beeinträchtigungen können mithin keine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten begründen. Aufgrund funktionaler Erwägungen ist von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte jedoch nicht nur dann auszugehen, wenn sie physisch vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabenbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist[154].

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzrechts für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach Satz 2 liegt bei Betroffenheit der in Anhang IV Buchst. a FFH-RL gelisteten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solcher Arten, die in einer – bislang nicht existenten – Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf die damit verbundenen

---

146 Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 9.

147 Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 9.

148 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 - 9 A 14/07, juris Rn. 100; BVerwG, Beschl. v. 13.03.2008 - 9 VR 9/07, juris Rn. 30; BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 222); BVerwG, Beschl. v. 08.03.2007 - 9 B 19/06, juris Rn. 8; vgl. BVerwG, Urt. v. 11.01.2001 - Az. 4 C 6/00, juris Rn. 15.

149 BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66).

150 BVerwG, Urt. v. 21.06.2006 - 9 A 28/05, juris Rn. 33, BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 - 9 A 39/07, juris Rn. 66; BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 - 9 A 64/07, juris Rn. 68; LANA, Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 8 f.

151 BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66).

152 Vgl. VGH Kassel, Urt. v. 17.06.2008 – 11 C 1975/07.T, NuR 2008, 785 (800).

153 BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276 (Rn. 68); BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12/07, NVwZ 2010, 123 (Rn. 40); BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 66); BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 100).

154 BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 - Az. 9 A 39/07, juris Rn. 77.

unvermeidbaren Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot des Absatzes 1 Nr. 1[155] nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dabei können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ (sog. CEF-Maßnahmen – continuous ecological functionality-measures) festgesetzt werden. Ob die ökologische Funktion beeinträchtigter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, hängt davon ab, ob trotz der Einwirkung auf die betreffenden Lebensstätten davon ausgegangen werden kann, dass es zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten der betroffenen lokalen Population kommt[156]. Für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art muss die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleiben, indem entweder im jeweiligen Revier weitere geeignete Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zur Verfügung stehen oder durch entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt und von den betreffenden Individuen aller Voraussicht nach auch angenommen werden[157]. Entscheidend ist, ob der verbleibende und/oder neu geschaffene Lebensraum die beeinträchtigten Funktionen für die betroffenen Exemplare auffängt, so dass es nicht zu einer Minderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. des Energiehaushalts der Exemplare der betreffenden Population kommt[158].

Da es sich hier um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben handelt (siehe oben Abschnitt 2.2.3.7.2 des Beschlusses), sind vorliegend die Privilegierungen nach § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 5 BNatSchG anwendbar. Im Einzelnen:

Fledermäuse

Die Maßnahme S03 stellt sicher, dass sich bis zur Bauausführung gegebenenfalls entwickelnde Fledermausquartiere erkannt und bei Bedarf durch das Ausbringen von Ersatzquartieren in hinreichendem Umfang (zwei Ersatzquartiere für ein verloren gehendes Quartier) vorgezogen ausgeglichen werden. Die Maßnahme S03 stellt somit für den Fall des Auffindens von Fledermausquartieren gleichzeitig eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG dar, die sicherstellt, dass die ökologische Funktion der vom dem Vorhaben betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Relevant ist die Maßnahme für die Arten Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler und Zwergfledermaus.

Fischotter

Der Wirkraum des Vorhabens hat für den Fischotter nur die Funktion einer Wanderroute. Wanderkorridore unterliegen jedoch nicht dem Lebensstättenschutz[159]. Unabhängig davon stellen die großzügig bemessene Brücke und die Anlage einer Trockenberme mit Leiteinrichtung (Maßnahme V04) sicher, dass der Fischotter die Straße problemlos unterwandern kann. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Fischotters sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden.

---

[155] S. aber zur Europarechtwidrigkeit dieser Privilegierung BVerwG, Urt. v.11.07.2014 – 9 A 12/10, juris Rn. 119.

[156] Hierzu Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmen des Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 15 ff.

[157] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, NVwZ 2010, 44 (Rn. 67).

[158] Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276 (Rn. 73); Fellenberg, in: Kerkmann, Naturschutzrecht in der Praxis, 2. Aufl. (2010), § 7 Rn. 124.

[159] BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 - 9 A 14/07, juris Rn. 100; BVerwG, Beschl. v. 13.03.2008 - 9 VR 9/07, juris Rn. 30; BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3/06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 222); BVerwG, Beschl. v. 08.03.2007 - 9 B 19/06, juris Rn. 8; vgl. BVerwG, Urt. v. 11.01.2001 - Az. 4 C 6/00, juris Rn. 15.

Avifauna

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme S01) stellen sicher, dass keine Vogelnester während der Brutsaison beschädigt oder zerstört werden. Dieses betrifft die Feldvögel Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze sowie allgemein verbreitete Brutvogelarten der Wälder und Gehölze, der Stauden- und Ruderalfluren und des landwirtschaftlich geprägten Offenlandes. 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.

Das Rebhuhn, die Nachtigall, sonstige in Gehölzen oder Säumen brütende Vogelarten sowie allgemein verbreitete Brutvogelarten des landwirtschaftlich geprägten Offenlandes sowie der Siedlungen und Grünanlagen können angesichts der nur geringen Flächenbetroffenheit mit Ausnahme von Waldohreule, Kleiber, Feldlerche, Wachtel, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze kleinräumig ausweichen, da geeignete Ausweichlebensräume bereits jetzt in hinreichendem Umfang vorhanden sind und mittelfristig durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen (S05, A03, A04, A11, A13, A14, A15 und E01) sogar noch weiter vermehrt werden. 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.

In Bezug auf Waldohreule und Kleiber ist angesichts der speziellen Habitatansprüche (Erfordernis von alten Krähen- oder Elsternnestern beziehungsweise Höhlenbäumen als Brutplatz) nicht sichergestellt, dass in hinreichendem Umfang Ausweichhabitate existieren. Daher werden durch die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A16 beziehungsweise A12 eben solche Brutplätze künstlich in hinreichender Anzahl (20 Nisthilfen für die Waldohreule und 10 Nistkästen für den Kleiber) außerhalb der von vorhabenbedingten Störungen betroffenen Flächen ausgebracht, so dass auch für diese Arten ein Ausweichen möglich ist. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt somit 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.

In Bezug auf die Feldlerche führt das Vorhaben dazu, dass es in Folge des Meideverhaltens der Tiere zu einem Ausfall von elf Brutpaaren kommt. Damit werden indirekt elf Lebensstätten der Feldlerche untauglich gemacht und damit zerstört. Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden, sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG vorgesehen. Im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme A05 werden in einem Raum von 60,4 ha Brachestreifen angelegt, die eine Fläche von 1,83 ha umfassen und damit den Gesamtraum als Feldlerchen-Habitat aufwerten und eine höhere Siedlungsdichte als bisher ermöglichen. Alternativ werden 60 Feldlerchenfenster zu je 20 m² angelegt. Eine weitere vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (A09) schafft 5,3 ha mesophiles Grünland und ermöglicht auf diese Weise die Erhöhung der Siedlungsdichte der Feldlerche. Somit geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich die Siedlungsdichte der Feldlerche in diesem Raum um elf Paare erhöht, so dass die ökologische Funktion der vom dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Wachtel (ein Brutpaar betroffen) und Wiesenschafstelze (zwei Brutpaare betroffen) sowie Rebhuhn (zwei Brutpaare betroffen) profitieren in gleicher Weise von der Maßnahme A05, der Wiesenpieper (ein Brutpaar betroffen) und die Wiesenschafstelze von der Maßnahme A09, so dass auch für diese Arten die ökologische Funktion der vom dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Für das Rebhuhn bestehen ohnehin in hinreichendem Umfang Ausweichlebensräume.

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Vögel und Fledermäuse ist nicht zu erwarten. Europäisch geschützte Pflanzenarten sind vom Vorhaben nicht betroffen.

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.

2.2.3.7.6.4 Einwendungen zum Artenschutzrecht

Im Anhörungsverfahren wurden gegen die artenschutzrechtliche Prüfung und Bewertung sowie einzelne Maßnahmen zum Artenschutz Einwendungen erhoben. Soweit ihnen nicht stattgegeben wurde oder sie sich in sonstiger Weise erledigt haben, sind sie zurückzuweisen.

Aufgrund von Einwänden gegen die Bewertung der vorhabenbedingten Betroffenheit von Fledermäusen durch Kollisionen und Fällung von Bäumen sowie die Eignung der vorgesehen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und die Erfassung des Bestandes ist der Artenschutzbeitrag grundlegend überarbeitet worden (Unterlage 12.4). Die nun vorliegenden Maßnahmen V02 und S03 in Verbindung mit den Nebenbestimmungen unter Abschnitt 1.1.5.2.2 dieses Beschlusses zu der Maßnahme V02 stellen sicher, dass das Vorhaben keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Tötungsgefahr für Fledermäuse mit sich bringt und keine geschützten Lebensstätten zerstört werden oder dieses zumindest vorgezogen ausgeglichen wird, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf Fledermäuse nicht erfüllt sind.

Eingewandt wurde eine unzureichende Konfliktbewältigung in Bezug auf den Verlust von Weißstorch-Nahrungshabitaten im Rahmen der Maßnahme A09. Die Einwendung ist zurückzuweisen. Nahrungshabitate unterliegen grundsätzlich nicht den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Im Übrigen werden für den Weißstorch mit der Maßnahme A09 Nahrungshabitate neu geschaffen. Die im ursprünglichen Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltene Ausgleichsfläche für den Weißstorch südlich Blumenau musste aufgrund von Einwendungen im Rahmen der 1. Planänderung 2011 verlegt werden, weil durch sie ein erheblicher Teil der Fläche des hier wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebes in Anspruch genommen worden wäre. Geeignete und aufwertbare Flächen in Horstnähe und außerhalb des Trassenumfeldes konnten nicht gefunden werden. Die nunmehr planfestgestellten Ausgleichsflächen für den Weißstorch liegen zwar in 1,5 bis 2 km Entfernung zum Horst, jedoch mitten in seinem Hauptnahrungsgebiet (siehe Unterlage 12.1, Anhang 7 Beobachtungen zum Weißstorch in Blumenau).

In einer Einwendung wurde bemängelt, dass der Artenschutzbeitrag von einem unrichtigen Rechtsverständnis ausgehe. Sofern eine Brutstätte auch in einem nachfolgenden Jahr wieder von der entsprechenden Art genutzt werde, sei der Verbotstatbestand bei einer Beseitigung der Brutstätte zunächst erfüllt. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Verwendung durch den Artenschutzbeitrag würden das Verbot der Zerstörung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten aufheben und seien deshalb mit vorrangigem Europarecht nicht vereinbar. Es sei überdies nicht nachvollziehbar, ob für die jeweiligen Arten im Detail geprüft wurde, ob überhaupt Ausweichstätten zur Verfügung stünden oder nicht von anderen Individuen derselben Art bereits besetzt seien. Es wird weiterhin bezweifelt, dass keine erheblichen Störungen der lokalen Populationen der betroffenen Vogelarten durch Lärm zu befürchten seien.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist hinsichtlich der Privilegierung des Zerstörungsverbots zweifellos europarechtskonform[160]. Im Übrigen unterliegen die Nester von Vögeln, die jährlich neue Nester bauen, nach Abschluss des Brut- und Jungenaufzuchtgeschäftes nicht mehr dem Lebensstättenschutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. In dem überarbeiteten Artenschutzbeitrag wird für jede Art dargestellt, inwiefern die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird. Bei entsprechendem Erfordernis sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die Habitate insoweit aufwerten, als zukünftig in den betreffenden Räumen höhere

[160] BVerwG, Urt. v. 14.07.2011 – 9 A 12/10, juris Rn. 119; BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 39/07, juris Rn. 69 f.

Siedlungsdichten als gegenwärtig möglich sind. Der Vermeidung von Verbotstatbeständen dienen zudem Nebenbestimmungen (insbes. Abschnitt 1.1.5.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) zu Gehölzbeseitigungen und zur Anwendung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen A05 und A09. In dem überarbeiteten Artenschutzbeitrag wird außerdem die Störempfindlichkeit durch Lärm und Beunruhigung (insbesondere durch Lichteffekte) nach den aktuellen Fachkonventionen für jede Art dargestellt. Eine erhebliche Störung, die negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population hätte, ist bei Umsetzung der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die in Bezug auf Störwirkungen als Vermeidungsmaßnahmen einzustufen sind, bei keiner Art gegeben.

Soweit in einer Einwendung erhebliche Auswirkungen auf die Kreuzkröte und ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko befürchtet wurden, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Gleiches gilt für den Einwand, die Kontrolluntersuchungen der Kreuzkröte in 2008 seien unzureichend gewesen. Die Kreuzkröte wurde mit acht Exemplaren während der Zaununtersuchung 2002 gezählt. Es ist keineswegs richtig, dass – wie behauptet – allein von der Existenz des FFH-Gebietes eine positive Wirkung ausgeht, weil hier geeignete Habitate für die Art fehlen. Bei den Kontrolluntersuchungen 2008 wurden keine Kreuzkröten festgestellt; Art und Ergebnis der Untersuchungen sind Unterlage 12.1, Anhang 11 zu entnehmen. Da sich seit der Bestandserfassung und Kontrolluntersuchung die tatsächlichen naturräumlichen Gegebenheiten nicht wesentlich geändert haben, kann davon ausgegangen werden, dass sich auch die Bestandssituation der Kreuzkörte nicht nennenswert verändert hat. Die Kreuzkröte ist eine Pionierart, die darauf spezialisiert ist, neu entstandene vegetationsarme Flachgewässer aufzusuchen. Daher zeigt die Art ein entsprechend ausgeprägtes Wanderverhalten. Als Landlebensräume werden ungenutzte Bereiche mit sandigen (grabbar), vegetationsarmen Böden benötigt. Geeignete Laichgewässer und Landlebensräume sind deshalb v.a. in Sand- und Kiesgruben zu finden. Geeignete Lebensräume (mit Nachweisen der Kreuzkröte) finden sich ausnahmslos nördlich der geplanten Straße: Sandgrube südwestlich des Hohen Holzes, Sandgrube südwestlich Liethe (östlich der Bahnlinie) und Sandgrube nordwestlich des Flugplatzes Wunstorf. Der nächste bekannte Lebensraum in Richtung Süden ist die Mergelgrube zwischen Kolenfeld und Dedensen in 6 km Entfernung. Um sie zu erreichen, müssten die Tiere jedoch das Stadtgebiet Wunstorf und den Mittellandkanal überwinden. Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass bei der Fangzaununtersuchung 2002 lediglich acht Tiere erfasst wurden. Die wenigen Beobachtungen lassen sich am ehesten als Funde „vagabundierender“ Individuen auffassen, die den Populationen der Sandgrube am Hohen Holz zuzuordnen sind. Der Straßenneubau stellt keine Gefährdung der lokalen Population dar, zumal sie von den umfänglichen Maßnahmen zur Sicherung der Erdkrötenpopulation (Amphibientunnel und Leiteinrichtungen, Maßnahme V01) profitiert. Auch bauzeitlich ist Vorsorge getroffen.

In Einwendungen wurde dargelegt, dass in Bereichen, die durch die Nordumgehung durchschnitten werden, wiederholt der Wachtelkönig gehört wurde. Hingewiesen wurde auf Sichtungen des Wachtelkönigs im Bereich Blumenau – Luthe. Zudem lebten hier außergewöhnlich viele Weißstörche. Insbesondere der Wachtelkönig gehöre zu den europaweit bedrohten Tierarten, und sei sehr lärmempfindlich. Gefordert wurden bis zum möglichen Baubeginn jährliche Untersuchungen zum Wachtelkönig. Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Der Wachtelkönig ist in den avifaunistischen Untersuchungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht festgestellt worden. Es gibt aber Hinweise, wonach er in der Leineaue nordwestlich von Luthe sporadisch während der Brutzeit festgestellt wurde (vgl. Unterlage 12.4). Als Brutstandort bevorzugt er extensiv genutzte Wiesen und Brachen, wobei der den Brutplatz alljährlich wechselt. Der Bereich, der nördlich und östlich von Blumenau für die Straße in Anspruch genommen wird, ist durch die vielen Gemüseanbauflächen und die dadurch bedingten Störungen für den Wachtelkönig wenig geeignet. Sicherlich handelt es sich hierbei nicht um ein traditionelles Brutgebiet dieser Art, deren Verlust in der Eingriffsregelung oder vor dem Hintergrund der artenschutzrechtlichen Regelungen zu berücksichtigen wäre. Es ist vorsorglich aber vorgesehen, im Zuge der ökologischen Baubegleitung durch entsprechende Untersuchungen unmittelbar vor Baubeginn auszuschließen, dass ein Gelege des Wachtelkönigs zerstört wird.

Für zahlreiche Arten (Kuckuck, Waldohreule, Rabenkrähe, Eichelhäher, Elster, Eisvogel, Fledermäuse, Erdkröten, Wasservögel und Kleinsäugerwie Eichhörnchen) wurde in Einwendungen auf Vorkommen rund um den Baggersee an der Hagenburger Straße sowie zwischen Baggersee und Alten's Ruh hingewiesen. . Da für diese Arten artenschutzrechtliche Verbote nicht erfüllt werden, sind die Einwendungen zurückzuweisen. Es existieren zwar Vorkommen des Kuckucks, des Eisvogels, von Wasservögeln und Fledermäusen im Bereich des Baggersees, jedoch ist der Baggersee von der Baumaßnahme nicht betroffen. Insofern geht der Lebensraum der dort siedelnden Arten nicht verloren. Auch sind erhebliche Störungen durch den Betrieb der Straße dort nicht zu befürchten. Flugrouten von Fledermäusen, z.B. der Wasserfledermaus, zwischen Hohem Holz und Baggersee (regelmäßige Nahrungsflüge) werden vorhabenbedingt nicht beeinträchtigt. Da sich viele Fledermäuse in ihrem Flugverhalten an Leitlinien wie Gehölzreihen orientieren, werden durch den Straßenbau entstehende Lücken in diesen Leitstrukturen wieder geschlossen. Die Wirksamkeit der geplanten Fledermaus-Querungshilfen ist im Rahmen eines ökologischen Risikomanagements nachzuweisen. Zum Schutz überfliegender Fledermäuse sind als ein Element der Querungshilfe so genannte Irritationsschutzwände geplant, die die Tiere zu einem gefahrlosen Überqueren in ausreichender Höhe veranlassen. Die Nebenbestimmung unter Abschnitt 1.1.5.2.2, Ziffer 2, des Planfeststellungsbeschlusses legt die Höhe dieser Irritationsschutzwände fest, so dass davon auszugehen ist, dass für die Tiere kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko entsteht. Im aktualisierten Artenschutzbeitrag dokumentierte Nacherhebungen haben Brutvorkommen von Waldohreulen im Wirkraum des Vorhabens erbracht. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist daher eine zusätzliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (Maßnahme A16) vorgesehen. Eichelhäher, Rabenkrähen und Elstern brüten nach den vorliegenden Kartierungen nicht im Bereich der Trasse. Erhebliche Störungen durch den Betrieb der Straße sind nicht zu befürchten. Eine erhebliche Störung ist nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nur dann gegeben, wenn der Erhalt der lokalen Population beeinträchtigt wird. Erdkröten unterfallen nicht dem besondere Artenschutzrecht. Im Rahmen der Eingriffsregelung sind umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der großen Erdkrötenpopulation vorgesehen. Auch Kleinsäuger wie Eichhörnchen sind nicht europäisch geschützt, so dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht einschlägig sind, weil es sich um einen zulässigen Eingriff handelt. An der sachgerechten Anwendung der Eingriffsregelung mit Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen besteht kein Zweifel.

In einer Einwendung wurde gefordert, dass eine Nachsuche nach Schlingnatter und Zauneidechse wiederholt werde. Die Arten könnten sich in der Zwischenzeit wieder angesiedelt haben. Die Einwendung ist zurückzuweisen. Das nächste bekannte Vorkommen der Schlingnatter sind die Großenheidorner Wiesen (etwa 4 km von der Trasse entfernt). Im Umfeld der Ortsumgehung gibt es keine geeigneten Habitate. Ein Vorkommen dieser Art im Trassenbereich kann auch aktuell deshalb ausgeschlossen werden. Anders verhält es sich mit der Zauneidechse, sie wurde 1994 am Bahndamm des Gütergleises im Bereich des geplanten Zubringers Am Hohen Holz beobachtet. Deshalb wurde 2006 eine erneute Untersuchung durchgeführt. Bei keiner der insgesamt sechs Begehungen wurden Zauneidechsen festgestellt. Da sich seit der Bestandserfassung die tatsächlichen naturräumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum nicht wesentlich geändert haben, kann davon ausgegangen werden, dass sich auch die Bestandssituation der Zauneidechse nicht nennenswert verändert hat. Eine weitere Untersuchung am Rande der Bahngleise in Wunstorf im Jahr 2014 erbrachte ebenfalls keine Zauneidechsen-Nachweise, so dass auch von dort keine Neubesiedlung des Raumes eingetreten sein kann. Daher ist davon auszugehen, dass diese Art hier nicht mehr vorkommt.

Soweit in einer Einwendung eine Untersuchung der Vorkommen von Stör und Nordseeschnäpel gefordert wurde, ist die Einwendung zurückzuweisen. Stör und Nordseeschnäpel kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die Aussage aus dem Landschaftsplan Wunstorf

wird durch weitere Fachstudien bestätigt[161]. Die Durchführung von Bestandserfassungen für die beiden Arten ist nicht geboten, da von ihnen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind.

In einer Einwendung im Zuge der 1. Auslegung der Planunterlagen im Jahr 2009 wurde bemängelt, dass die Libellen unzureichend erfasst worden seien. Das Vorkommen der europäisch geschützten Arten Grüne Flussjungfer und Asiatische Keiljungfer sei nicht auszuschließen. In Bezug auf die Grüne Flussjungfer läge überdies eine Fernwirkung auf das FFH-Gebiet vor. Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. Da nicht ausgeschlossen war, dass europarechtlich geschützte Arten in der Westaue vorkommen, wurde 2009 eine ergänzende Untersuchung durchgeführt. Mit der Grünen Flussjungfer wurde eine europarechtlich geschützte Tierart in der Westaue nachgewiesen und zwar etwa 1 km unterhalb des Abschnittes, im dem eine Verlegung des Gewässerlaufes geplant ist. Die ebenfalls europarechtlich geschützte Asiatische Keiljungfer wurde hingegen nicht gefunden. Die geplanten Bauarbeiten am Gewässer könnten einen plötzlichen Schub an Sedimenten auslösen, verbunden mit einer Gefährdung von Individuen der Grünen Flussjungfer durch Übersanden. Durch die Anlage eines temporären Sedimentfanges (Maßnahme S08) unmittelbar unterhalb der Baustrecke wird diese Gefahr ausgeschlossen. Damit gibt es auch keine diesbezügliche negative Wirkung auf das FFH-Gebiet.

In einer Einwendung wurde auf einen großen Bestand der Weinbergschnecke an der Böschung zwischen Flur 8 Flurstück 29/0 und Flur 8 Flurstück 125/3 hingewiesen. Das Vorkommen im Bereich der Böschung der genannten Flurstücke ist bekannt. Eine Beeinträchtigung der Population ist nicht zu erwarten, weil ihr Lebensraum nicht überbaut oder während der Bauphase beeinträchtigt wird.

In einer Einwendung wurde auf Vorkommen von Mardern und Fledermäusen im Gebiet um das Blumenauer Wäldchen hingewiesen. Es ist bekannt, dass sich im Blumenauer Wäldchen zumindest ein Winterquartier des Großen Abendseglers befindet (siehe Landschaftsplan Wunstorf). Weitere Fledermausarten sind hier zu erwarten. Von den Fledermäusen ist bekannt, dass sie bevorzugt am südlichen Waldrand des Blumenauer Wäldchens jagen (Landschaftsplan Wunstorf). Intensives Jagdverhalten bis in den Bereich der geplanten Straße hinein ist nicht zu erwarten, da es hier an Gehölzreihen als Leitlinien des Fledermausflugs mangelt. Dass im Blumenauer Wäldchen der in Niedersachsen gefährdete Baummarder vorkommt, ist eher unwahrscheinlich, weil diese Art nur ausgedehnte Wälder besiedelt und menschliche Siedlungen meidet. Vermutlich handelt es sich bei dem Hinweis um den weit verbreiteten Steinmarder, der häufig in und in der Nähe menschlicher Siedlungen anzutreffen ist. Ein Bezug zur geplanten Straße besteht allerdings nicht, da für diese Art der Bau einer zusätzlichen Straße keine signifikante Erhöhung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos darstellt. Die Art ist nicht europäisch geschützt.

Der Einwand, geschützte Tierarten wie Eisvogel, Feldlerche, Haubenlerche und Wachtelkönig seien artenschutzrechtlich nicht berücksichtigt worden, ist zurückzuweisen. Von Eisvogel und Haubenlerche sind trotz mehrfacher systematischer Bestandserhebungen keine Vorkommen im Trassenbereich festgestellt worden. Demgegenüber wurden in Nähe des Lehmbüntegrabens insgesamt drei Brutpaare der Feldlerche festgestellt. Zum Schutz der Feldlerche werden Schutz- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ergriffen. So dürfen während der Brutzeit der Feldlerche keine Bauarbeiten begonnen werden, und der Verlust an Feldlerchen-Lebensraum wird durch die Anlage von Brachflächen bzw. Feldlerchenfenster und Extensivgrünland ausgeglichen.

In einer Einwendung wurde bemängelt, dass die Auswirkungen auf Fledermäuse nicht untersucht seien. Insbesondere im Bereich des Hohen Holzes hätten zahlreiche Fledermäuse ihr Revier. Die Planfeststellungsbehörde vermag sich dieser Auffassung nicht anzuschließen. Das

[161] vgl. z.B. Theunert, Verzeichnis der in Niedersachsen besonders oder streng geschützten Arten – Schutz, Gefährdung, Lebensräume, Bestand, Verbreitung – Teil A: Wirbeltiere, Pflanzen und Pilze. - Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 28, Nr. 3, 2008, S. 105.

Fledermausvorkommen und die regelmäßigen Nahrungsflüge beispielsweise der Wasserfledermaus vom Hohen Holz zum Baggersee sind bekannt. Da sich viele Fledermäuse in ihrem Flugverhalten an Leitlinien wie Gehölzreihen orientieren, werden durch den Straßenbau entstehende Lücken in diesen Leitstrukturen wieder geschlossen. Die Wirksamkeit der geplanten Fledermaus-Querungshilfen ist im Rahmen eines ökologischen Risikomanagements nachzuweisen. Zum Schutz überfliegender Fledermäuse sind als ein Element der Querungshilfe Irritationsschutzwände geplant, die die Tiere zu einem gefahrlosen Überqueren in ausreichender Höhe veranlassen. Die Nebenbestimmung in Abschnitt 1.1.5.2.2, Ziffer 2, dieses Planfeststellungsbeschlusses legt die Höhe dieser Irritationsschutzwände fest, so dass davon auszugehen ist, dass für die Tiere kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko entsteht.

Schließlich wurde pauschal eingewandt, das europäische Recht würde bei verschiedenen Tierarten missachtet, so bei Wachtelkönig, Weißstorch, Rotbauchunke, Kiebitz, Rebhuhn, Schafstelze, Feldlerche, Goldammer, Nachtigall, Fledermausarten, insbesondere Zwergfledermaus, Großer Abendsegler und Wasserfledermaus, Kreuzkröte. Schmetterlinge seien nicht überprüft worden. Feldhamster, Iltis und Fischotter könnten vorkommen. Die Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Heuschreckenhabitaten wurde in ihrer Funktionswirkung angezweifelt. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die genannten Arten sind mit Ausnahme der Rotbauchunke, deren Vorkommen hier ausgeschlossen werden kann, und des Iltisses, der nicht nach europäischem Recht geschützt ist, im Artenschutzbeitrag (Unterlage 12.4) behandelt worden. Durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bzw. durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist sichergestellt, dass es zu keinen Verstößen gegen das Artenschutzrecht kommt.

Für ein Vorkommen europarechtlich geschützter Schmetterlingsarten im Trassenumfeld finden sich keine Hinweise. Es kommen keine europäisch geschützten Heuschreckenarten in Niedersachsen vor. Der Eingriff in Heuschrecken-Lebensräume wird im Rahmen der Anwendung der Eingriffsregelung ausgeglichen. Der bestehende Heuschrecken-Lebensraum am Dammfeldweg wird nicht vollständig sondern nur zum Teil überbaut, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die betroffene Population auch am jetzigen Standort überleben kann. Einem Verlust von 300 m² stehen neu zu schaffende Heuschrecken-Biotope an südexponierten Böschungen in einer Größenordnung von 1,2 ha gegenüber, so dass sich die Lebensbedingungen für an warm-trockene Verhältnisse angepasste Heuschreckenarten im Planungsgebiet erheblich verbessern werden. Hinsichtlich des Wachtelkönigs wird auf die vorstehende Würdigung verwiesen.

2.2.3.7.6.5 Zusammenfassung

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG lassen sich durch geeignete Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG vollständig vermeiden.

2.2.3.8 Wasserwirtschaftliche Belange

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau in Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten, erfasst. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Ebenfalls ist das Vorhaben mit dem aus der WRRL folgenden Verbesserungsgebot und Verschlechterungsverbot vereinbar. Zur Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf wasserwirtschaftliche Belange wurden eine wassertechnische Untersuchung (Unterlage 13) sowie hydraulische Berechnungen aufgestellt, die die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar und methodisch fehlerfrei befunden hat und daher zur Grundlage ihrer Entscheidung macht. Im Laufe des Planfeststellungsvorhabens legte die Vorhabenträgerin den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie als Unterlage 15

vor, den die Planfeststellungsbehörde ebenfalls geprüft und zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht hat.

2.2.3.8.1 Gewässerausbau

Der Ausbau von Gewässern bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG definiert dabei „Gewässerausbau“ als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Hierzu gehört auch die Überbauung von Gewässern. Gewässerausbauten sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses gem. §§ 17 FStrG, 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m. § 68 WHG planfestzustellen.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht die Verlegung der Westaue, ein Gewässer II. Ordnung, nordwestlich von Blumenau vor. Zur Optimierung der Abmessungen des zur Querung der Westaue erforderlichen Brückenbauwerks und zur Reduzierung der Baukosten wird die Westaue auf einer Länge von 240 m in westliche Richtung verschwenkt und nach Plan mäandrierend verlegt. Östlich des verlegten Gewässers wird zur Gewährleistung des Hochwasserabflusses eine Flutmulde angelegt. Die Verlegung des Gewässerkörpers sowie die Anlage der Flutmulde stellen einen Gewässerausbau i.S.d. § 67 Abs. 2 WHG dar. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG, welche die Planfeststellungsbehörde im Zuge dieses Verfahrens mit erledigen kann und muss.

Als naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme werden Ersatzlaichgewässer für Amphibien angelegt. Da diese jedoch ohne Grundwasseranschluss hergestellt werden, sind sie kein Gewässer i.S.d. §§ 2 Abs. 1 Nr.1, 3 Nr. 1 WHG[162] und unterfallen daher nicht dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes. Zu beachten ist ferner § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG). Hiernach gilt das WHG nicht für Gräben, einschließlich Wege- und Straßenseitengräben als Bestandteil von Wegen und Straßen, die nicht dazu dienen, die Grundstücke mehrerer Eigentümer zu bewässern oder zu entwässern. Im Zuge der Ortsumgehung Wunstorf werden zahlreiche Gräben verlegt, überbaut oder neu hergestellt. Diese dienen überwiegend der ordnungsgemäßen Entwässerung der Fahrbahnfläche. Da die Gräben nicht zugleich auch der Be- oder Entwässerung der Grundstücke mehrerer Eigentümer dienen, sind sie gem. § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG vom Anwendungsbereich des WHG ausgenommen. Ausbaumaßnahmen an diesen Gewässern sind daher nicht gem. § 68 WHG planfeststellungsbedürftig. Bei folgenden Gräben handelt es sich hingegen nicht um Gräben i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 NWG, so dass sie gem. § 68 WHG planfeststellungspflichtig sind:

- Graben Bauwerk Nr. 14 (Unterlage 7, Blatt 1D; Unterlage 10),
- Graben entlang der Straße Altensruh (Unterlage 7, Blatt 3D1),
- Graben entlang des geplanten Wirtschaftsweges (Unterlage 7, Blatt 3D1),
- Graben entlang der Straße Am Hohen Holz (Unterlage 7, Blatt 3D1),
- Gräben entlang der Straße Am Hohen Holz (Unterlage 7, Blatt 3.1D2),
- Graben Bauwerk 58 (Unterlage 7, Blatt 4D2; Unterlage 10),
- alle Gräben entlang der K331 und entlang der Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 4D2),
- Graben entlang des Wirtschaftsweges (Unterlage 7, Blatt 5D1),
- alle Gräben entlang der Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 6D2),
- alle Gräben entlang K333, Frachtweg und Nordumgehung (Unterlage 7, Blatt 7D3),
- alle Gräben entlang der Manhorner Straße (Unterlage 7, Blatt 9D2).

[162] BVerwG, Beschl. v. 16.07.2003 – 7 B 61/03, juris Rn. 5.

Die Verlegung der Westaue und die Anlage der Flutmulde partizipieren ebenso wie die vorstehend aufgeführten Gräben in materiell-rechtlicher Hinsicht über den Umstand der Notwendigkeit für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf zugleich an den Gründen, die für das Straßenbauvorhaben sprechen und sind damit gerechtfertigt.

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG darf der Plan indessen nur festgestellt oder genehmigt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, nicht zu erwarten ist. Des Weiteren müssen gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG andere Anforderungen nach diesem Gesetz oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Zu diesen anderen Anforderungen nach dem WHG gehören insbesondere die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 bis 31, 44 und 47 WHG[163]. Diese Voraussetzungen liegen hier vor:

2.2.3.8.1.1 Keine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls

Infolge der geplanten gewässerbaulichen Maßnahmen kommt es nicht zur Beeinträchtigung des Allgemeinwohls; insbesondere kann eine nicht ausgleichbare Erhöhung des Hochwasserrisikos oder eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen ausgeschlossen werden.

2.2.3.8.1.1.1 Keine Erhöhung des Hochwasserrisikos und keine nicht ausgleichbare Zerstörung von Rückhalteflächen

Die Trasse der Ortsumgehung durchschneidet das gesetzlich festgelegte Überschwemmungsgebiet der Westaue und der Leine auf einer Länge von rd. 400 m. Zur Untersuchung der Auswirkungen auf das Hochwasserrisiko durch die Verschwenkung der Westaue sowie die Errichtung des Brückenbauwerks und von Straßendämmen im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet wurde eine „Hydraulische Untersuchung Westaue im Zuge der geplanten Ortsumgehung (B 441) Wunstorf“, L+N Ingenieurgemeinschaft, Oktober 2006, erstellt. Gegenstand des Gutachtens war die Analyse der derzeitigen Situation (Ist-Zustand) sowie der Vergleich verschiedener Planzustände, um eine Erhöhung der Wasserstände und eine Vergrößerung des Überschwemmungsgebiets infolge des Straßenbauvorhabens zu vermeiden. Die jeweiligen Hochwasserstände und die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Wassertiefe und die Wasserspiegelflächen wurden anhand hydraulischer Berechnungen für ein HQ_5 und HQ_{100} aufgezeigt. Die Untersuchungen ergaben, dass eine Gewässerverlegung der Westaue, Überführung der Straße über eine Zwei-Feld-Brücke mit lichter Weite ≥ 55,00 m und Straßendamm sowie Herstellung einer Flutmulde durch Abgrabung eines Vorlandstreifens östlich des Gewässers und Schaffung von Ersatzretentionsraum durch Abgrabung vorhandener landwirtschaftlich genutzter Flächen westlich des Gewässers die vorzugswürdige Lösung ist. Durch das Vorhaben gehen Retentionsflächen im Umfang von rd. 1.110 m³ bei einem HQ_5 und von rd. 5.800 m³ bei einem HQ_{100} verloren. Durch die Abgrabung im Bereich nördlich der Ortsumgehung zwischen verlegter K 333 Leinechaussee und Westaue wird ein Retentionsraum von rd. 5.300 m³ bei einem HQ_5 und von rd. 10.300 m³ bei einem HQ_{100} geschaffen, so dass das verloren gegangene Retentionsvolumen ausgeglichen wird und negative Auswirkungen auf Wasserspiegellage und -fläche vermieden werden. Die Wirksamkeit der Flutmulde wurde rechnerisch nachgewiesen. Nennenswerte Abweichungen zum Ist-Zustand können nach den nachvollziehbaren gutachterlichen Ausführungen ausgeschlossen werden (vgl. im Einzelnen „Hydraulische Untersuchung Westaue im Zuge der geplanten Ortsumgehung (B 441) Wunstorf“, S. 4 ff.). Das vom Gutachter als vorzugswürdig ermittelte Konzept wurde mit den zuständigen Behörden (u.a. Untere Wasserbehörde und Untere Naturschutzbehörde (Region Hannover), Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz ‚Betriebsstelle Hannover-Hildesheim) abgestimmt und hat deren Zustimmung gefunden.

[163] Czychowski/Reinhardt, WHG, 10. Aufl. (2010), § 68 Rn. 31.

Da im Rahmen der ersten Auslegung der Planunterlagen von zahlreichen Einwendern Bedenken hinsichtlich eines wirksamen Hochwasserschutzes erhoben und zudem seit der ersten Untersuchung 2006 die Überschwemmungsgebietsgrenzen der Westeaue und der Leine neu berechnet und festgesetzt wurden, holte die Vorhabenträgerin auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde und in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) zwei ergänzende hydraulische Untersuchungen ein („B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Leine für ein HQ_5“, L+N Ingenieurgemeinschaft, Februar 2010; „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ_5 und ein HQ_{100}“ der L+N Ingenieurgemeinschaft, August 2010).

Die Untersuchung „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Leine für eine HQ_5“ vom Februar 2010 analysiert, ob der zur Wiederherstellung unterbrochener Wegebeziehungen geplante Ersatzweg nördlich des entfallenden und hochwasserfreien Dammfeldwegs im Falle eines HQ_5-Hochwassers der Leine nutzbar sein wird, da er geländenah hergestellt werden soll. Die geländenahe Herstellung der geplanten Wirtschaftswege erfolgt aufgrund der Erfordernisse des Hochwasserschutzes. Methodisch nachvollziehbar schätzt das Gutachten die Hochwassersituation ab. Es kommt zu dem Ergebnis, dass der Ersatzweg bei den durchgeführten Berechnungszuständen für ein HQ_5 der Leine nicht überschwemmt wird (vgl. im Einzelnen „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Leine für eine HQ_5“, S. 7 ff.). Die gegen die Gradiente des Ersatzwegs vorgebrachten Einwände sind damit unbegründet. Der Ersatzweg kann nach abwägender Entscheidung der Planfeststellungsbehörde daher wie geplant geländenah hergestellt werden.

Die weitere ergänzende Untersuchung „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ_5 und ein HQ_{100}“ vom August 2010 berücksichtigt Änderungen der wesentlich Randbedingungen – Wasserstände der Westaue und der Leine für ein HQ_5 und ein HQ_{100} aufgrund neuerer Modellrechnungen des NLWKN für die Überschwemmungsgebiete – seit Erstellung des hydraulischen Gutachtens im Jahr 2006. Aufgrund von Einwendungen, in denen kritisiert wurde, dass die hydraulische Untersuchung aus dem Jahr 2006 ein Leine-Hochwasser mit einem HQ_{100} nicht berücksichtige, wurde zudem ein Auflaufen eines HQ_5- und HQ_{100}-Hochwasserabflusses der Westaue auf Wasserstände der Leine bei einem HQ_5- und HQ_{100}-Hochwasser der Leine für den Ist-Zustand und den Planfall untersucht. Gegen die angewandte Methodik bestehen fachlich keine Bedenken. Auch die aktualisierte hydraulische Berechnung unter Berücksichtigung eines HQ_{100}-Hochwassers der Leine kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Planung hinsichtlich des Wasserstands nennenswerte Abweichungen zum Ist-Zustand nicht zu erwarten sind. Die berechneten Wasserstände ergeben sich bei einem Vergleich von Ist- und Plan-Zustand sowohl bei einem HQ_5 als auch bei einem HQ_{100} in gleichen Größenordnungen. Die Abweichungen betragen maximal rd. +3 cm und beschränken sich auf den Bereich des Straßendamms. Das verloren gehende Retentionsvolumen von rund 5.800 m³ (HQ_{100}) kann durch die vorgesehene Abgrabungsfläche im Wesentlichen kompensiert werden (vgl. im Einzelnen „B 441 Ortsumgehung Wunstorf – Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ_5 und ein HQ_{100}“, S. 10 ff.). Die Untere Wasserbehörde (Region Hannover) hat die ergänzenden hydraulischen Berechnungen geprüft und im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 07.07.2011 zu der 1. Planänderung die gegen die im Jahr 2009 ausgelegten Planunterlagen teilweise erhobenen Bedenken für erledigt erklärt. Bei Berücksichtigung zweier Nebenbestimmungen hält die Untere Wasserbehörde (Region Hannover) das Vorhaben aus Hochwasserschutzgründen für unbedenklich. Die geforderten Nebenbestimmungen wurden in Abschnitt 1.1.5.4 festgesetzt. Der NLWKN nahm im Zuge der ergänzenden Öffentlichkeitsbeteiligung zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie auch zu den hydraulischen Berechnungen Stellung und äußerte nach weiterer Abstimmung mit der Vorhabenträgerin keine Bedenken.

Die Vorhabenträgerin hat auf Basis fachgutachterlicher Untersuchungen nachgewiesen, dass durch den Gewässerausbau eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls durch Beeinträchtigung dieser in § 68 Abs. 3 Nr.1 WHG explizit aufgeführten Belange ist daher ausgeschlossen. Die in den Einwendungen geäußerte Bedenken und Befürchtungen sind unbegründet.

2.2.3.8.1.1.2 Keine Beeinträchtigung sonstiger Belange des Wohls der Allgemeinheit

Andere dem Schutz des Allgemeinwohls dienende Vorschriften des WHG oder aus sonstigen Rechtsbereichen, etwa dem Naturschutzrecht (s. dazu Abschnitt 2.2.3.7), stehen dem Gewässerausbau im Zuge des Straßenbauvorhabens ebenfalls nicht entgegen. Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit durch die Verlegung der Westaue sind weder im Anhörungsverfahren vorgetragen worden noch sonst ersichtlich.

2.2.3.8.1.2 Keine Beeinträchtigung anderer Vorschriften des zwingenden materiellen Rechts

Dem als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens erforderlichen Gewässerausbau stehen gem. § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG auch nicht andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegen.

2.2.3.8.1.2.1 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der WRRL

Zu den zwingenden wasserrechtlichen Vorschriften, die bei der Planfeststellung eines Gewässerausbaus zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen WRRL (Art. 4 Abs. 1 WRRL) in deutsches Recht umsetzen.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein guter ökologischer sowie ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials uns ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). § 47 Abs. 1 WHG bestimmt, dass das Grundwasser so zu bewirtschaften ist, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Nr. 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung (Nr. 3).

Der Gewässerausbau durch Verlegung der Westaue ist mit den Bewirtschaftungszielen des § 27 Abs.1 und des § 47 Abs. 1 WHG sowie Art. 4 Abs. 1 der WRRL vereinbar. Er verstößt weder gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot, noch gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot. Eine sämtliche relevante Wirkfaktoren umfassende Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL erfolgt nachfolgend in Abschnitt 2.2.3.8.2. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf Abschnitt 2.2.3.8.2 verwiesen.

2.2.3.8.1.2.2 Vereinbarkeit mit sonstigem öffentlichen Recht

Sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Dies gilt insbesondere für zwingende Vorgaben des Naturschutzrechts (vgl. oben Abschnitt 2.2.3.7 dieses Beschlusses).

2.2.3.8.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG sowie dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot der WRRL

Die Vorhabenträgerin hat einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie für das Vorhaben vorgelegt („Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)“, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Kompetenzcenter – D22 Planung/Umweltmanagement, September 2016, Unterlage 15). Der Fachbeitrag WRRL überprüft, ob die Realisierung des Vorhabens den Anforderungen der WRRL bzw. den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG gerecht wird. Dabei erfolgt zum einen eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich einer möglichen Verschlechterung des chemischen Zustands oder des ökologischen Zustands des betroffenen Oberflächengewässers sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands des Grundwassers (Verschlechterungsverbot). Darüber hinaus wird geprüft, ob das Vorhaben im Widerspruch zu den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper steht und der gute chemische und ökologische Zustand des Oberflächengewässers bzw. der gute chemische und mengenmäßige Zustand des Grundwassers erreichbar bleiben (Verbesserungsgebot).

Der EuGH hat in einer grundlegenden Entscheidung[164] in einem vom BVerwG veranlassten Vorabentscheidungsverfahren zur sog. „Weservertiefung“ zu den in Art. 4 Abs. 1 WRRL geregelten Bewirtschaftungszielen für das Grund- und Oberflächenwasser (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) entschieden. Hiernach entfalten die Bewirtschaftungsziele des Art. 4 Abs. 1 WRRL verbindliche Wirkung[165]. Art 4. Abs. 1 WRRL beinhaltet nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes die Verpflichtung der Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es eine Verschlechterung des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers verursachen kann oder wenn es die Erreichung eines guten ökologischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet[166]. Eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a) lit. i WRRL liegt nach Auffassung des Europäischen Gerichtshofes vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar. Dies gilt auch für nur vorübergehende Verschlechterungen[167].

Die Planfeststellungsbehörde hat den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie geprüft und schließt sich dem Ergebnis des Fachbeitrages an, nach dem das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27 und 47 WHG vereinbar ist.

Als **Oberflächenwasserkörper** ist die Westaue (Oberflächenwasserkörper 21018 „Westaue Fluss“ im Bearbeitungsgebiet 21 Leine/Westaue im Flussgebiet Weser gem. NLWKN 2012) durch das Vorhaben betroffen. Das zur Umsetzung der WRRL erarbeitete Wasserkörperdatenblatt mit Handlungsempfehlungen zur Maßnahmenumsetzung (NLWKN, Stand November 2012) bezeichnet den Status des Gewässers (Gewässerpriorität 4) als „erheblich verändert“.

---

[164] EuGH, Urt. v. 01.07.2015, Rs. C-461/13, abrufbar unter juris.
[165] EuGH, Urt. v. 01.07.2015, Rs. C-461/13, Rn. 43.
[166] EuGH, Urt. v. 01.07.2015, Rs. C-461/13, Rn. 50.
[167] EuGH, Urt. v. 01.07.2015, Rs. C-461/13, Rn. 69.

Nach aktuellem Erkenntnisstand des NLWKN als zuständiger Fachbehörde (2016) ist der chemische Gesamtzustand „schlecht“, der ökologische Zustand und das ökologische Potential sind „unbefriedigend“. Der Zustand des Makrozoobenthos ist als „unbefriedigend“ bewertet. Fische und Makrophyten ges. sind in einem „mäßigen“ Zustand. Phythoplankton ist in der Westaue nicht relevant. Die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter werden nicht eingehalten. Orientierungswertüberschreitungen liegen bei pH-Wert, Temperatur sowie Phosphat (gesamt) vor. Hinsichtlich der Hydromorphologie wird die Westaue oberhalb von Wunstorf (bis Mesmerode) der Strukturgüteklasse 3 und 4 (mäßig bis deutlich verändert), die unterhalb gelegenen Abschnitte der Westaue der Strukturgüteklasse 5 und 6 (stark bis sehr stark verändert) sowie innerhalb von Wunstorf mit der Strukturgüteklasse 7 (vollständig verändert) zugeordnet. Als signifikante Belastungen wurden vom NLWKN morphologische Veränderungen, Abflussregulierungen und stoffliche Belastungen (v.a. Phosphat und Nährsalze) aus diffusen Quellen, insbesondere der Landwirtschaft, ermittelt. Die Belastung der Westaue durch Nährstoffeinträge ist überwiegend auf Punktquellen zurückzuführen. Die Belastung mit Quecksilber wird auf diffuse Quellen zurückgeführt (Unterlage 15, S. 2). Nach der Bewertung des NLWKN als zuständiger Fachbehörde sind zur Erreichung der in § 27 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Hydromorphologie und der linearen Durchgängigkeit erforderlich und im Maßnahmensteckbrief aufgeführt. Empfohlen werden weiterhin die Anlage von Gewässerrandstreifen und die Entwicklung und der Aufbau von Ufergehölzen. Zu überprüfen und reduzieren sind ferner die Einträge von Nährstoffen aus Punkt- und diffusen Quellen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich der chemische und ökologische Zustand der Westaue bzw. ihr ökologisches Potenzial durch das Vorhaben nicht verschlechtert (§ 27 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 Nr. 1 WHG). Auch die Erreichung eines guten ökologischen und eines guten chemischen Zustands bzw. eines guten ökologischen Potenzials wird nicht beeinträchtigt (§ 27 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 2 WHG). Bei der Beurteilung, ob eine Verschlechterung des Gewässerzustands bzw. eine Behinderung dessen Verbesserung vorhabenbedingt zu erwarten ist, sind Schutzvorkehrungen sowie vorgesehene kompensatorische Maßnahmen mit einzubeziehen[168].

Als relevante Wirkfaktoren mit potenziellen Auswirkungen auf die Westaue ermittelt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie baubedingt die Verlegung der Westaue (Auswirkungen auf die relevanten biologischen Qualitätskomponenten). Zu anlagebedingten relevanten Auswirkungen kann es grundsätzlich durch die Flächenversiegelung (Erhöhung Oberflächenabfluss mit Auswirkungen auf die Hydromorphologie), die Querung der Westaue (Wanderungshindernis für Makrozoobenthos und Fische sowie Auswirkungen auf die Hydromorphologie), die Verlegung der Westaue (Auswirkungen auf die relevanten biologischen Qualitätskomponenten, die allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter sowie die Hydromorphologie) und das Bauen im Überschwemmungsgebiet (Reduzierung des Retentionsraumes mit Auswirkungen auf die Hydromorphologie) kommen. Betriebsbedingt sind Einträge von Schadstoffen (Verbrennungsprozesse, Reifenabrieb) und Tausalzen in das Oberflächengewässer nicht auszuschließen, so dass es zu Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten, der allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter sowie den chemischen Zustand kommen kann (Unterlage 15, S. 4).

Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie untersucht und bewertet nachvollziehbar und dem aktuellen fachlichen Erkenntnisstand entsprechend die vorstehend benannten potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Bewirtschaftungsziele und Qualitätskomponenten der Westaue.

Die Verlegung der Westaue führt nicht zu einer Verschlechterung der in der Westaue relevanten biologischen Qualitätskomponenten (Fische, Makrozoobenthos, Makrophyten). Dem Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen und Verlusten geschützter Gewässerorganismen, insbesondere Fisch- und Rundmaularten, bei Aufhebung des alten Gewässerabschnitts dienen die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen S06 und S07, welche ein

[168] Gellermann, DVBl 2007, 1517 (1521).

sukzessives Vor-Kopf-Verfüllen des alten Gewässerabschnitts sowie die Umsiedlung ggf. gefundener Rundmäuler und Larven der Grünen Flussjungfer vorsehen. Durch Anlage eines temporären Sandfanges als landschaftspflegerische Maßnahme S08 werden Sedimentabdrift und Zuschlämmung des Lückensystems unterhalb liegender Sohlabschnitte vermieden. Anhand hydraulischer Berechnungen hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden zudem nachgewiesen, dass eine Verschlechterung der Hochwassersituation durch die Verlegung der Westaue nicht droht. Die naturnahe Gestaltung des verlegten Wasserkörpers (landschaftspflegerische Maßnahme A10) führt zu einer Verbesserung der Hydromorphologie im Sinne des Bewirtschaftungsziels (Unterlage 15, S. 6 f.).

Die Durchgängigkeit des Oberflächengewässers für Fische und Makrozoobenthos verschlechtert sich infolge der lichten Weite des Überführungsbauwerks von ≥ 55 m sowie der naturnahen Gestaltung der verlegten Westaue (landschaftspflegerische Maßnahme A10) nicht. Zum Schutz des Fischotters bei Hochwasserereignissen ist mit der planfestgestellten Maßnahme V04 die Anlage einer Querungshilfe (Berme) vorgesehen. Beeinträchtigungen von Austauschvorgängen und Wanderbewegungen im Gewässer und entlang der Ufer werden somit vermieden (Unterlage 15, S. 6). Die Hydromorphologie verbessert sich durch die naturnahe Gestaltung des verlegten Gewässerabschnitts.

Die mit dem Bau der Ortsumgehung Wunstorf einhergehende Flächenversiegelung führt zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses bei Regenereignissen. Das Entwässerungskonzept für das Straßenoberflächenwasser entspricht den RAS-Ew (Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung, FGSV 2005) und damit dem anerkannten Stand der Technik. Es wurde mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) abgestimmt. Das Straßenoberflächenwasser wird durch Versickerung im Bereich der Böschungen, Mulden und Gräben gereinigt. Zusätzlich sind Versickerungsbecken vorgesehen, um auch bei Starkregen die Entwässerung in das Grundwasser zu gewährleisten. Sofern eine Anlage von Versickerungsbecken nicht möglich ist, sind Regenrückhaltebecken geplant, deren Ablauf direkt oder indirekt über Gräben an die Westaue angeschlossen ist und die ebenfalls nur bei Starkregen in Anspruch genommen werden. Die Regenrückhaltebecken drosseln an den Einleitungsstellen die Abflüsse auf ein natürliches Maß (Unterlage 13.1). Eine unzulässige hydraulische Belastung des Gewässers und negative Auswirkungen auf hydromorphologische Komponenten werden dadurch vermieden (Unterlage 15, S. 5 f.).

Eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten, der allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter sowie der Hydromorphologie durch Eintrag von verkehrsbedingten Schadstoffen in das Oberflächengewässer und eine hydraulische Belastung der Westaue sind ebenfalls auszuschließen. Durch die Versickerung des Regenwassers im Bereich der Böschungen, Mulden und Gräben wird das Straßenoberflächenwasser gereinigt. Die Regenwasserbehandlung entspricht den Vorgaben der RAS-Ew, wodurch sichergestellt ist, dass eine ausreichende Behandlung erfolgt, die den Vorgaben der WRRL genügt und sicherstellt, dass es nicht zu Verschlechterungen des ökologischen und chemischen Zustands bzw. Potenzials des Oberflächengewässers kommt (Unterlage 15, S. 5).

Durch ein Tausalzgutachten wurde zudem untersucht, ob durch Einleitung der Straßenabwässer der in der Oberflächenwasserverordnung festgelegte Orientierungswert für Chlorid überschritten werden könnte. Chlorid wird beim Winterbetrieb durch das Tausalz auf die Straße aufgebracht und liegt in gelöster Form im Straßenoberflächenwasser vor, so dass es bei der Regenwasserbehandlung nicht zurückgehalten werden kann. Die Tausalzberechnung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verschlechterung der allgemeinen chemisch-physikalischen Parameter ausgeschlossen ist. Zu einer Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten wird es ebenfalls nicht kommen. Der Jahresmittelwert von Chlorid wird sich um ca. 0,4 mg/l nur sehr geringfügig erhöhen und der Orientierungswert für den guten Zustand nach der Oberflächenwasserverordnung von < 200 mg/l Cl wird unterschritten. Die Spitzenbelastung mit Tausalz überschreitet den maßgeblichen Orientierungswert für den guten Zustand nachweislich nicht, so dass negative Auswirkungen auch auf das im Wasserkörperdatenblatt als

„schlecht“ eingestufte Makrozoobenthos ausgeschlossen werden können (Unterlage 15, S. 7 i.V.m. Anlage 1).

Das Straßenbauvorhaben kreuzt das Überschwemmungsgebiet der Westaue und der Leine auf einer Länge von rd. 400 m. Der Straßendamm führt zu einer Verringerung des natürlichen Retentionsvolumens bei Hochwasserereignissen. Zum Ausgleich des Retentionsraumverlusts ist eine Abgrabungsfläche in unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle vorgesehen. Die Abgrabungsfläche wurde anhand hydraulischer Berechnungen sowohl für ein HQ_5 als auch ein HQ_{10} ausreichend dimensioniert. Die Hochwassersituation im Überschwemmungsgebiet der Westaue und der Leine verschlechtert sich damit vorhabenbedingt nicht. Negative Folgen für die Hydromorphologie der Westaue durch stärkere Erosionsprozesse sind ausgeschlossen (Unterlage 15, S. 7).

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu dem Verbesserungsgebot des § 27 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Nr. 2 WHG. Die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele vorgesehenen Maßnahmen werden nicht verhindert. Durch die landschaftspflegerische Maßnahme A10 wird der Gewässerverlauf naturnah hergestellt, so dass es in diesem Abschnitt der Westaue zu einer Verbesserung kommt. Die ökologische Durchgängigkeit des Brückenbauwerks und damit die Aufrechterhaltung von Austauschbeziehungen ist gewährleistet, Straßenoberflächenwasser wird nur in gereinigtem Zustand in das Gewässer eingeleitet und das Hochwasserrisiko wird nicht erhöht. Die weiteren im Wasserkörperdatenblatt vorgesehenen Maßnahmen, Anlage von Gewässerrandstreifen und Ufergehölzen, sind nicht auf den 250 m langen Bereich der vorhabenbedingten Gewässerquerung und -verlegung beschränkt, sondern beziehen sich auf den gesamten Gewässerverlauf der Westaue. Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen des § 27 WHG sind nicht erforderlich.

Neben der Westaue ist der in Umsetzung der WRRL definierte **Grundwasserkörper** 4_2016 „Leine Lockergestein links“ im Teilraum Leine durch das Vorhaben betroffen, so dass hier die Maßgaben des § 47 Abs. 1 WHG zur Anwendung gelangen. Der quantitative Zustand des Grundwasserkörpers wird nach den Angaben der Flussgebietsgemeinschaft (FGG) Weser (2015) als „gut“ beschrieben, der chemische Zustand hingegen als „schlecht“ (Nitrat: „schlecht“, Pflanzenschutzmittel, Schadstoffe Annex II, andere Schadstoffe: „gut“). Die Belastungen stammen hauptsächlich aus diffusen Quellen. Eine Trinkwasserentnahme erfolgt im Umfang von > 100 m³/d, der Grundwasserkörper hat eine Fläche von 606,5 km² (Unterlage 15, S. 3). Zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nach § 47 WHG werden hinsichtlich der Schadstoffbelastung aus diffusen Quellen Maßnahmen zur Reduzierung der auswaschungsbedingten Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft vorgeschlagen.

Als Wirkfaktoren mit potenziellen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper ermittelt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie baubedingt die Errichtung des Trogbauwerks zur Überführung der Bahnstrecke (Auswirkungen auf den quantitativen und qualitativen Zustand des Grundwasserkörpers). Die Flächenversiegelung infolge des Baus der Ortsumgehung Wunstorf kann sich negativ auf die Grundwasserneubildung und damit den quantitativen Zustand auswirken. Durch das Trogbauwerk sind zudem eine Änderung der Grundwasserströmung und der Eintrag von Schadstoffen nicht von vornherein auszuschließen (Auswirkungen auf den quantitativen und qualitativen Zustand des Grundwasserkörpers). Betriebsbedingt können Schadstoffe aus dem Straßenverkehr und Tausalze in das Grundwasser eindringen und seinen qualitativen Zustand verschlechtern. Innerhalb des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ besteht zudem die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser bei Havarien, ebenfalls verbunden mit nachteiligen Auswirkungen auf den qualitativen Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers.

Für die Errichtung des Trogbauwerks zur Überführung der Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven ist eine Wasserhaltung, verbunden mit einer Grundwasserabsenkung, erforderlich. Die Grundwasserabsenkung ist jedoch lokal eng begrenzt auf das zu errichtende Bauwerk. Aufgrund der Größe des Grundwasserkörpers von 606,5 km² sind Auswirkungen des Bauwerks auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers ausgeschlossen. Das Bauwerk selbst

hat ebenfalls keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse. Es kommt nur zu unwesentlichen Änderungen der Grundwasserfließrichtung und der Grundwasserstände im Bereich des Bauwerks. Durch eine grundwasserschonende Bauweise und Maßnahmen zur Vermeidung von Schadstoffeintrag durch die üblichen Schutzmaßnahmen werden nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers vermieden (Unterlage 15, S. 7).

Das Vorhaben hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers. Vorhabenbedingt werden etwa 7 ha des Einzugsgebiets des Grundwasserkörpers 4_2016 zusätzlich versiegelt. Dies entspricht 0,01 % des Einzugsgebiets von 606,5 km². Zudem wird der überwiegende Teil der Straßenabflüsse über Böschungen und Mulden versickert. Die Versickerung der Straßenabflüsse führt infolge der bereits beschriebenen Regenwasserbehandlung nach RAS-Ew nicht zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der Grundwasserkörper 4_2016 insbesondere durch Nitrat belastet ist, welches bei der Straßenentwässerung nicht relevant ist.

Im Bereich der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ sind die Vorgaben der RiStWag zur Entwässerung von Straßen verbindlich einzuhalten. Vorgesehen sind standfeste Bankette und Schutzeinrichtungen (Unterlage 13). Die geplanten Bauweisen entsprechen den Vorgaben der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWaG), Ausgabe 2016. Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers durch Schadstoffeintrag bei Havarien ist daher ausgeschlossen.

Die am Ziel des guten chemischen Grundwasserzustands orientierte Entwicklung des Grundwassers wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Unabhängig davon, ob bei dem betroffenen Grundwasserkörper ein signifikanter und anhaltender Trend ansteigender Schadstoffkonzentration besteht, würde ein solcher durch die vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzeptes nicht verschärft. Das Vorhaben steht einer Trendumkehrung nicht entgegen (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Auch gegen das Verbesserungsgebot des § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG wird nicht verstoßen. Der gute quantitative Zustand des Grundwassers verändert sich nicht, eine Verbesserung des chemischen Zustands wird aufgrund der getroffenen Vorsorgemaßnahmen im Rahmen des Entwässerungskonzepts nicht behindert. Ausnahmen von den Bewirtschaftungszielen des § 47 WHG sind nicht erforderlich.

<u>Einwendungen zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie</u>

Im Zuge der ergänzenden Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie hat der Wasser- und Bodenverband Leineniederung Neustadt a. Rbge. darauf hingewiesen, dass die Aufgaben und Anlagen des Verbands (Gewässer III. Ordnung und Sommerhochwasserdeiche) durch das Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden dürfen und sicherzustellen sei, dass der Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt werde. Hinsichtlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen A09 und A14, welche an den Verbandsgräben Nr. 2 und 4 verortet sind, sowie weiterer nicht konkret benannter Maßnahmen fordert der Verband, dass die Unterhaltung der Verbandsgräben wie bisher zu gewährleisten sei. Insbesondere müssten die Gräben maschinell unterhalten und zu diesem Zweck mit Maschinen befahren werden können. Ein Unterhaltungsstreifen sei an beiden Seiten der Gräben freizuhalten, das Mähgut müsse auch weiterhin auf die angrenzenden Flächen abgelegt werden können. Anpflanzungen an den Gräben und im Unterhaltungsstreifen seien nicht zulässig. Weiterhin seien Maßnahmen im Schutzbereich der Sommerdeiche und im Deichvorland grundsätzlich unzulässig. Bei Maßnahmen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet sei zu gewährleisten, dass der natürlich Abflussstrom der Leine nicht verändert werde.

Die Forderungen und Hinweise des Wasser- und Bodenverbands beziehen sich nicht unmittelbar auf die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL und sind in der Planung des Vorhabens bereits berücksichtigt. Weder durch die Verlegung der Westaue, noch durch die Querung des Fließgewässers mit einem Brückenbauwerk kommt es zu einer Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses der Westaue und der Leine oder einer

Beeinträchtigung des gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiets (s. vorstehend Abschnitt 2.2.3.8.1 sowie nachfolgend 2.2.3.8.3 und 2.2.3.8.4). Das entfallende Retentionsvolumen wird durch Abgrabungen ausgeglichen. Auch die Unterhaltung der Verbandsgräben ist künftig uneingeschränkt möglich. Die Maßnahme A09 sieht keinerlei Einschränkung der Unterhaltung des Grabens Nr. 2 vor. Gehölzpflanzungen an den Gräben sind weder bei Maßnahme A09, noch bei Maßnahme A14 vorgesehen. Im planfestgestellten Maßnahmenblatt zu Maßnahme A14 ist ausdrücklich festgelegt, dass die Randstreifen des Grabens zum Zwecke der Gewässerunterhaltung mit Maschinen befahren und das Mahdgut auf den Flächen abgelegt werden darf. Maßnahme A15 zielt auf den Erhalt von Kopfbäumen. Nur abgängige Bäume dürfen ersetzt werden. Auch hier ist eine Behinderung des Hochwasserabflusses ausgeschlossen.

Seitens privater Einwender hat der anwaltliche Vertreter der Einwender Nr. 103-107 und Nr. 175 mit gleichlautenden Einwendungsschreiben zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie Einwendungen erhoben. Gerügt wird, dass die Angaben zur Zustandsbeschreibung des Oberflächenwasserkörpers „Westaue Fluss“ im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie von den Angaben im Wasserkörperdatenblatt des NLWKN abwichen. Zudem verstoße das Straßenbauvorhaben gegen das Verschlechterungsverbot der WRRL.

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben der WRRL vereinbar, es kann auch ohne die Erteilung einer Ausnahme von den Bewirtschaftungszielen zugelassen werden. Der gerügte Widerspruch zwischen Wasserkörperdatenblatt und Angaben im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie besteht nicht. Das Wasserkörperdatenblatt hat den Stand November 2012. Zur Gewährleistung der erforderlichen Aktualität der Datengrundlagen wurde bei Erstellung des Fachbeitrags die aktuelle Bewertung des Oberflächenwasserkörpers beim zuständigen gewässerkundlichen Landesdienst des NLWKN (Betriebsstelle Hannover-Hildesheim) abgefragt und dem Fachbeitrag zugrunde gelegt (Stand: August 2016). Abweichungen der aktuellen Bewertung von den Angaben im Wasserkörperdatenblatt sind im Fachbeitrag unter Punkt 2.1 kenntlich gemacht und erläutert.

Eingewandt wird, dass die Querung der Westaue verschiedene Stoffeinträge (Salz, Reifenabrieb, Staub, Fahrzeugemissionen) zur Folge habe, die sich nachteilig auf das Gewässer auswirken würden. Das Brückenbauwerk habe zudem eine Barrierewirkung für die adulten Tiere verschiedener Arten wie z.B. Libellen, Stein- oder Köcherfliegen. Es führe deshalb zu einer erheblichen Verschlechterung für die Qualitätskomponente Makrozoobenthos. Hierbei wird Bezug genommen auf eine fachwissenschaftliche Studie von Kneitz und Oerter.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie untersucht mögliche Beeinträchtigungen der Westaue durch Stoffeinträge und kommt zu dem Ergebnis, dass Stoffeinträge nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands bzw. Potenzials führen werden oder einer Verbesserung entgegenstehen. Aufgrund der den Vorgaben der RAS-Ew und damit dem Stand der Technik entsprechenden Entwässerungsplanung kommt es nicht zu einer Verschlechterung des chemischen und ökologischen Zustandes bzw. Potenzials des Oberflächenwasserkörpers Westaue. Das anfallende Straßenoberflächenwasser wird überwiegend im Bereich der Böschungen, Mulden und Gräben sowie in Versickerungsbecken versickert und nicht in die Westaue eingeleitet. Nur dort, wo keine ausreichende Versickerung möglich ist, sind Regenrückhaltebecken vorgesehen, deren Ablauf direkt oder indirekt über Gräben an die Westaue angeschlossen ist. Allerdings läuft den Regenrückhaltebecken nur bei Starkregen Niederschlagswasser zu. Durch das erstellte Tausalzgutachten ist nachgewiesen, dass auch durch die Aufbringung von Tausalz im Winterbetrieb keine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten zu erwarten ist.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Bedenken hinsichtlich der Barrierewirkung des Brückenbauwerks über die Westaue nicht. Der Hinweis auf die Studie von Kneitz und Oerter (Kneitz/Oerter, „Minimierung der Zerschneidungseffekte durch Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen“, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 755, 1997) ist nicht geeignet, eine solche zu belegen.

Nach den Ergebnissen der Studie treten Beeinträchtigungen von Wanderbewegungen des Makrozoobenthos bei Brückenbauwerken mit geringem Lichteinfall und befestigter Gewässersohle ein. Bei Brücken mit großer Öffnungsweite und natürlich belassenem Gewässergrund konnten hingegen keine oder nur irrelevante Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos (Eintags-, Stein- und Köcherfliegen, die Köcherfliegenart Psychomyia pusilla, Libellenlarven) durch das Bauwerk festgestellt werden (Kneitz/Oerter, „Minimierung der Zerschneidungseffekte durch Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen“, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 755, 1997, S. 130). Die Barrierewirkung eines Brückenbauwerkes ist mithin von der Ausführung des Bauwerkes (Länge, Breite, Höhe), dem Ausbauzustand des Fließgewässers (naturnahes Bach-/Flussbett oder befestigte Sohle/Ufer) sowie der Umgebung des Bauwerkes (Offenland oder Wald) abhängig. Das Brückenbauwerk an der Westaue hat im Bereich des Gewässers und der Flutmulde eine lichte Höhe von 4,35 m bei einer Breite von 16,5 m und einer lichten Weite von 55 m. Da das Bauwerk südostexponiert ist und an beiden Seiten der Brücke Offenland angrenzt, ist ein vergleichsweise hoher Lichteinfall im überbrückten Bereich gegeben. Die Belichtung ist infolgedessen ausreichend für die Entwicklung von Vegetation am unbefestigten Flussufer und im Bereich der Flutmulde. Die Standorte sind auch hinreichend standortfeucht für die Entwicklung entsprechender Vegetation. Aufgrund der ausreichenden Belichtung unter dem Brückenbauwerk und der naturnahen Herstellung des Gewässerbetts (insbesondere keine Befestigung von Ufer und Sohle, vgl. Maßnahme A10) kann entsprechend der Ergebnisse der Studie von Kneitz und Oerter eine Barierrewirkung für das Makrozoobenthos (Eintags-, Stein- und Köcherfliegen, die Köcherfliegenart Psychomyia pusilla, Libellenlarven) durch das Brückenbauwerk ausgeschlossen werden. Das Forschungsvorhaben von Kneitz und Oerter belegt weiterhin, dass das Brückenbauwerk auch für adulte Libellen keine Barrierewirkung entfaltet, da die flugfähigen Stadien der Arten sich vorrangig an den Gewässerläufen orientieren und Bauwerke ab 2,50 m lichter Höhe unterflogen werden. Lichte Brückenräume wie bei der Westauequerung werden sogar zur Jagd und Fortpflanzung genutzt (Kneitz/Oerter, „Minimierung der Zerschneidungseffekte durch Straßenbauten am Beispiel von Fließgewässerquerungen bzw. Brückenöffnungen“, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 755, 1997, S. 100). Auch für die Larvalstadien von Eintags-, Stein- und Köcherfliegen sowie anderer Arten des Makrozoobenthos in einem Gewässerökosystem führt das Brückenbauwerk nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf das Ausbreitungsvermögen. Entscheidend für die lokale Population ist hierbei die Gegenstromwanderung, da nur auf diese Weise alle Abschnitte eines Gewässers besiedelt werden können. Die Strömungsverhältnisse nach dem Ausbau der Westaue verändern sich im Vergleich zur heutigen Situation nicht, da sich die Lauflänge der Westaue nur geringfügig verlängert. Das Vorhaben führt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung oder Verschlechterung der Qualitätskomponente Makrozoobenthos.

Weiterhin wird gerügt, dass sich durch die Verlegung der Westaue der Erhaltungszustand des Gewässers zumindest für eine Übergangsphase verschlechtere, da der neu geschaffene Gewässerabschnitt zunächst einmal lebensfeindlich sei und höchstens nach und nach wieder besiedelt werden könne. Möglicherweise kämen in dem zu verfüllenden Abschnitt der Westaue Kernbestände der relevanten Arten vor, die durch die Umlegung verloren gingen und eine Wiederbesiedlung des Gesamtgewässers zu späteren Zeiten verhinderten. Bei der Neuanlage des Gewässers komme es zudem zu verstärkten Abschwemmungen, was ebenfalls zu einer Verschlechterung führe. In diesem Zusammenhang sei die Art Psychomyia pusilla von besonderer Bedeutung und hätte untersucht werden müssen, was unterblieben sei.

Die Planfeststellungsbehörde weist diesen Einwand zurück. Zwar kommt es bei jeder Fließgewässerrenaturierung unvermeidlich temporär zu einer Beeinträchtigung des betroffenen Gewässerabschnittes, eine „lebensfeindliche“ Situation ist jedoch nicht zu erwarten. Da die Sohle des verlegten Gewässerabschnitts sandig sein und sich kaum von dem bestehenden Gewässerabschnitt unterscheiden wird, ist eine unmittelbare Besiedlung durch Makrozoobenthos (auch Psychomyia pusilla) zu erwarten. Ein submerser Pflanzenbewuchs der Sohle ist für die Besiedelung nicht erforderlich. In der Vegetationsperiode werden auch die Uferböschungen kurzfristig (Wochen bis Monate) bewachsen sein. Nach fachlicher Einschätzung kann anhand

der vorgefundenen wenig naturnahen Gewässerstrukturen im Umgestaltungsabschnitt außerdem davon ausgegangen werden, dass hier keine überdurchschnittlich bedeutsamen Arten vorkommen, die für eine Wiederbesiedlung anderer Abschnitte des Gewässers zwingend erforderlich sind. Über die bereits erfolgten Bestandserfassungen hinaus sind keine weiteren Untersuchungen des vorkommenden Makrozoobenthos erforderlich.

Anlockeffekte der Fahrzeugscheinwerfer sind nicht relevant, da sich diese Lichtobjekte schnell bewegen und damit anders als stationäre Lichtquellen nicht gezielt von den Tieren angeflogen werden können. Zudem strahlen die Scheinwerfer nicht zum Fließgewässer hin, von wo die flugfähigen Stadien des Makrozoobenthos kommen. Die als Überflughilfen vorgesehenen Stelen (Maßnahme V3) reduzieren zusätzlich Lichtemissionen in das Umland. Da Anlockeffekte durch die Fahrzeugscheinwerfer nicht zu besorgen sind, entstehen auch keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Kollisionsgefahren für die Tiere. Entsprechendes gilt für den Tagzeitraum. Die betreffenden Arten führen, wenn überhaupt, entlang des Fließgewässers gerichtete Flugbewegungen aus, da sie sich vom Gewässer leiten lassen. Aufgrund der lichten Höhe des Brückenbauwerks ist dies auch künftig durch ein Unterfliegen des Bauwerks möglich. Hinzu kommt, dass viele der relevanten Arten besonders aus der Gruppe der Eintags-, Stein- und Köcherfliegen nachtaktiv sind, so dass eine Kollisionsgefahr am Tag schon aus diesem Grunde nicht relevant ist.

Verstärkte Abschwemmungen während der Bauphase werden durch die Schutzmaßnahme S08 vermieden. Abschwemmungen werden durch einen Sandfang aufgefangen, der Schädigungen von Wasserorganismen durch Verdriftungen verhindert. Auch die Schutzmaßnahme S06 (Sukzessive Vor-Kopf-Verfüllung des alten Gewässerabschnitts) dient der Vermeidung einer Verschlechterung der ökologischen Qualitätskomponenten der Westaue, die Maßnahme S07 vermindert Individuenverluste bei Neunaugen und Libellen.

Schließlich sei die Vereinbarkeit des Brückenbauwerks mit dem Verbesserungsgebot fraglich. Das Datenkennblatt des NLWKN sehe die Notwendigkeit des Aufbaus von Gehölzsäumen entlang des Ufers vor. Das Brückenbauwerk verhindere dies und führe zu einer Unterbrechung der Begleitstrukturen.

Als Handlungsempfehlung sieht das vom NLWKN erstellte Wasserkörperdatenblatt für den Oberflächenwasserkörper „Westaue Fluss“ die Entwicklung von Gehölzsäumen an der Westaue vor, u.a. um die Beschattungssituation zu verbessern und die Substratverhältnisse zu diversifizieren. Das Brückenbauwerk steht der Verwirklichung dieses Ziels nicht entgegen. Zur Erreichung eines guten Gewässerzustands ist es nicht erforderlich, auf der gesamten Gewässerlänge ununterbrochen uferbegleitende Gehölzstrukturen anzulegen. Zudem ist der Brückenabschnitt nur ca. 16 m lang, eine relevante Unterbrechung von Begleitstrukturen ist nicht zu erwarten. Auch in dieser Hinsicht hat das Brückenbauwerk keine nachteiligen Auswirkungen auf den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potenzial der Westaue und steht einer Verbesserung nicht entgegen.

2.2.3.8.3 Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern

Das zur Querung der Westaue zu errichtende Brückenbauwerk ist gem. § 36 Satz 2 Nr. 1 WHG eine Anlage in, an, über und unter oberirdischen Gewässern. Gemäß § 57 Abs. 1 NWG bedarf die Herstellung und die wesentliche Änderung von Anlagen nach § 36 WHG der Genehmigung der Wasserbehörde. Diese Genehmigung wird infolge der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses als eingeschlossene Entscheidung mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 36 WHG i.V.m. § 57 NWG sind erfüllt. Schädliche Gewässerveränderungen oder Erschwernisse der Gewässerunterhaltung durch das Brückenbauwerk sind nicht zu erwarten.

2.2.3.8.4 Maßnahmen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten und Hochwasserschutz

Bei der fachplanerischen Abwägung wasserwirtschaftliche Belange ist die Gewährleistung eines ausreichenden Hochwasserschutzes neben der Prüfung im Rahmen des § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG auch als eigenständiger Belang zu berücksichtigen. Vorliegend sind die Anforderungen des Hochwasserschutzes besonders zu beachten, da das Straßenbauvorhaben das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Westaue mit einem Zwei-Feld-Brückenbauwerk mit einer lichten Weite von ≥ 55,00 m quert und Gewässerausbaumaßnahmen in dem Überschwemmungsgebiet stattfinden. § 78 WHG stellt für festgesetzte Überschwemmungsgebiete besondere Schutzvorschriften und Verbote auf. Da das Vorhaben jedoch die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst ausgeführt wird, kann die von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasste Genehmigung nach § 78 Abs. 3 WHG erteilt werden. Die durchgeführten hydrologischen Berechnungen haben ergeben, dass die Gewässerverlegung und das Brückenbauwerk einschließlich Straßendamm bei einem HQ_5 und HQ_{100} zu einer geringfügigen Erhöhung der Wasserstände im Vergleich zum Ist-Zustand führen (s. hierzu Abschnitt 2.2.3.8.1.1 dieses Beschlusses). Durch die Anlage einer gewässernahen Flutmulde (östlich des Gewässers), deren Wirksamkeit rechnerisch nachgewiesen wurde, wird diese Erhöhung jedoch wieder ausgeglichen. Durch den Bau der Ortsumgehung verloren gehendes Retentionsvolumen kann durch Abgrabung einer landwirtschaftlich genutzten Fläche ausgeglichen werden. Die Untere Wasserbehörde (Region Hannover) hat keine Bedenken gegen das Ausgleichskonzept der Vorhabenträgerin erhoben und sieht – unter Berücksichtigung der ergänzenden Untersuchungen aus 2010 – die Belange des Hochwasserschutzes bei Festsetzung von zwei Nebenbestimmungen als gewahrt an (vgl. Stellungnahme der Region Hannover vom 07.07.2011, S. 5). Die geforderten Nebenbestimmungen wurden unter Abschnitt 1.1.5.4 dieses Beschlusses festgesetzt. Das Überschwemmungsgebiet der Westaue und der Leine wird durch das Vorhaben daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht dauerhaft beeinträchtigt, da es vollständig erhalten bleibt. Belange des Hochwasserschutzes werden nicht beeinträchtigt, die Hochwassersituation verschlechtert sich nicht. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind durch das Bauvorhaben keine erheblichen Nachteile zu erwarten. Die §§ 72 ff. WHG stehen der Planung damit nicht entgegen.

2.2.3.8.5 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Ab Beginn der Baustrecke bis rd. Bau-km 2+800 verläuft das Straßenbauvorhaben innerhalb der Schutzzone III des ausgewiesenen Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Das Wasserschutzgebiet wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Bei der Planung der Bauweisen und Entwässerung im Wasserschutzgebiet wurden die Anforderungen der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWaG), Ausgabe 2002“ berücksichtigt. Die RiStWaG Ausgabe 2002 wurden zwischenzeitlich durch die RiStWaG Ausgabe 2016, in Niedersachsen eingeführt mit Datum vom 12.12.2016, ersetzt. Inhaltliche Änderungen hinsichtlich der Bauweisen und Entwässerungsmaßnahmen ergeben sich aus der Ausgabe 2016 nicht. Eine Anpassung der Planung an die neue Ausgabe der RiStWaG ist demnach nicht erforderlich. Die Forderung des Wasserverbands Nordschaumburg in seiner Stellungnahme vom 06.07.2009 nach Beachtung der RiStWag wurde damit bereits bei der Planung des Vorhabens berücksichtigt. Innerhalb der Schutzzone des Wasserschutzgebiets verläuft die Gradiente der Straße geländegleich, in leichter Dammlage oder in nur geringer Einschnittlage. Entsprechend der RiStWaG erhalten die Bankette bis zur Schutzeinrichtung eine standfeste Befestigung. Schutzeinrichtungen der Aufhaltestufe H 1 gemäß DIN EN 1317 werden außerhalb der Bereiche von Dämmen mit einer Höhe ≤ 2,00 m und einer Böschung flacher 1:4, geländegleicher Lage oder Einschnittlage hergestellt. Weitere bautechnische Maßnahmen sind nicht erforderlich. Im Bereich der Straße Am Hohen Holz und der Ortsumgehung

östlich des Kreisverkehrsplatzes Am Hohen Holz sind aufgrund der stärkeren Verkehrsbelastung Entwässerungsmaßnahmen der Stufe 2 vorgesehen. Versickerbecken werden hier nicht hergestellt. Im Abschnitt ab Beginn der Baustrecke bis zum Kreisverkehrslatz Am Hohen Holz sind Entwässerungsmaßnahmen der Stufe 1 ausreichend, da in diesem Bereich die Verkehrsbelastung geringer ist und der Grundwasserflurabstand bis über 10 m reicht (vgl. Unterlage 1, S. 88D3).

Eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets durch die Anlage von zwei Ersatzlaichgewässern (Ausgleichsmaßnahme A03) ist ausgeschlossen. Die Ersatzlaichgewässer werden ohne Grundwasseranschluss hergestellt und zum anstehenden Untergrund hin abgedichtet. Die Maßnahme ist mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) abgestimmt.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebiets werden vermieden, wenn die Maßgaben der RiStWaG zur Baudurchführung beachtet werden. Dies ist der Vorhabenträgerin mit Nebenbestimmung 1.1.5.4 aufgegeben.

In seiner im Zuge der Offenlage des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie abgegeben Stellungnahme fordert der Wasserverband Nordschaumburg, dass die Straßen- und Entwässerungsplanung nicht nur im Wasserschutzgebiet „Steinhude/Hohenholz“ nach den RiStWag durchgeführt werden müsse, sondern im gesamten Einzugsgebiet der Grundwasserentnahme des Wasserwerks Hohenholz. Es werde derzeit ein Antrag auf Festsetzung eines neuen Wasserschutzgebiets vorbereitet.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass nach Festsetzung des neuen Wasserschutzgebiets bzw. Erweiterung des bestehenden Wasserschutzgebiets die bautechnischen Maßnahmen nach den RiStWag im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Betroffen ist ein Streckenabschnitt von etwa 190 m Länge, beginnend an der Grenze des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ bei Bau-km 2+800 bis etwa Bau-km 2+990 (vgl. Abschnitt 1.1.5.4, Ziffer 4 dieses Beschlusses).

2.2.3.8.6 Einwendungen und Stellungnahmen zu wasserwirtschaftlichen Belangen

Der Unterhaltungsverband 53 „West- und Südaue“ hat in seiner Stellungnahme vom 29.06.2009 darum gebeten, an der Westaue beidseits Gewässerrandstreifen in einer Breite von 10 m vorzusehen, um eine in Grenzen naturnahe Entwicklung des Gewässers zu ermöglichen. Er hat darauf hingewiesen, dass er den Erwerb der Flächen im Zusammenhang mit dem vorgesehenen Flurbereinigungsverfahren gegebenenfalls finanzieren könnte.

Die Planfeststellungsbehörde hält eine durchgehende Breite der Gewässerrandstreifen von 10 m nicht für erforderlich. Gem. § 38 Abs. 3 WHG ist der Gewässerrandstreifen im Außenbereich 5 m breit. Auch die „Verordnung über die Unterhaltung der Gewässer II. und III. Ordnung und über die Schau der Gewässer III. Ordnung für das Gebiet der Region Hannover“ (Gewässerunterhaltungsverordnung) vom 04.03.2008 stellt für die erforderlichen Unterhaltungsabreiten auf einen Randstreifen von 5 m Breite ab (vgl. z.B. §§ 4 Abs. 2, 7 Abs. 28 Abs. 3 Gewässerunterhaltungsverordnung). Dieses wurde bei der Planung der Ortsumgehung Wunstorf berücksichtigt. Darüber hinaus sind über größere Längen breitere Gewässerrandstreifen vorgesehen, etwa im Bereich der ostseitigen Flutmulde oder des Gewässerrandstreifens westseitig am Außenbogen des Gewässers, der eine Breite von bis zu 30 m aufweist. Dies ermöglicht eine in Grenzen naturnahe Entwicklung des verlegten Gewässers. Ob und in welcher Weise darüber hinausgehende Gewässerrandstreifen in dem vorgesehenen Flurbereinigungsverfahren berücksichtigt werden können, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Der Wasser- und Bodenverband Leineniederung Neustadt a. Rbge. bringt in seiner Stellungnahme vom 29.06.2011 die Befürchtung zum Ausdruck, dass durch die Anlage eines Gewässerrandstreifens entlang des Seegrabens in Luthe im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A14 die Unterhaltung des Gewässers nicht mehr gewährleistet werden kann. Er weist zudem darauf hin, dass in gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten gem. § 78 Abs. 3 WHG Anpflanzungen unzulässig seien. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung zu der Stel-

lungnahme plausibel dargelegt, dass die Befürchtungen des Wasser- und Bodenverbands unbegründet sind. Zusätzliche Anpflanzungen sind in den Erweiterungsflächen der bestehenden Gewässerrandstreifen entlang des Seegrabens in der Maßnahme A14 nicht vorgesehen (vgl. Unterlage 12.3.3, Maßnahmenblatt A14). Bei den geplanten Gewässerrandstreifen handelt es sich vielmehr um Brachflächen, die nach Rückführung von Acker- in eine Grünlandnutzung der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Funktionen und der naturnahen Eigenentwicklung des Gewässers als Bestandteil des Naturhaushaltes dem Lebensraum von Tieren und Pflanzen dienen soll. Die Unterhaltung des Gewässers wird durch die Maßnahme nicht erschwert. Die für die Maßnahme A14 vorgesehenen Flächen dürfen zur Gewässerunterhaltung mit Maschinen befahren und das Mähgut auf den Flächen abgelegt werden (vgl. Unterlage 12.3.3, Maßnahmenblatt A14).

Im Anhörungsverfahren wurden Einwendungen gegen eine vermeintlich unzureichende Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange erhoben. Befürchtet wird insbesondere eine Verschlechterung der Hochwassersituation. Da die Hochwassersituation sich durch die Verlegung der Westaue, die Errichtung des Brückenbauwerks und des Straßendamms im Überschwemmungsgebiet der Westaue nicht verschlechtert, ist dieser Einwand unbegründet.

Für das maximal berechnete Hochwasser der Westaue (HQ_{100}) ergeben sich unter Berücksichtigung der lichten Weite des Brückenbauwerks, der herzustellenden Flutmulde sowie des abzugrabenden Ersatzretentionsraumes keine relevanten Änderungen der Wasserspiegellage und der überschwemmten Flächen. Im Bereich des neuen Brückenbauwerkes ist von einer Erhöhung des Wasserstandes bei einem HQ_{100} der Westaue von rd. 4 cm bzw. nach der aktualisierten hydraulischen Berechnung von rd. 3 cm auszugehen. Diese geringe Erhöhung nimmt im Oberlauf der Westaue, also südlich des Brückenbauwerkes der Ortsumgehung, rasch wieder ab. Am Zusammenfluss von Westaue und Alter Südaue, der den angrenzenden Bebauungen am nächsten liegt, ergibt sich keine Änderung der Wasserspiegellage gegenüber dem Ist-Zustand. Berücksichtigt wurden bei den Berechnungen auch Anlandungen im Bereich der Flutmulde bis zu einer Höhe von 20 cm. Durch die Nebenbestimmung in Abschnitt 1.1.5.4, Ziffer 3, hat die Planfeststellungsbehörde festgelegt, dass die Flutmulde und der Ersatzretentionsraum (Abgrabungsfläche östlich der Westaue) regelmäßig zu kontrollieren und zu unterhalten sind.

Aufgrund der wegen der fehlenden Berücksichtigung eines HQ_{100}-Hochwassers der Leine gegen die hydraulische Berechnung geltend gemachten Bedenken hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin aufgefordert, weitere Untersuchungen vorzunehmen. Mit der ergänzenden Unterlage vom August 2010 wurden die Bedenken ausgeräumt. Die Untersuchung legt nachvollziehbar dar, dass auch bei einem HQ_{100}-Hochwasser der Leine das Brückenbauwerk ausreichend dimensioniert und ein ausreichender Abfluss der Westaue bei Hochwasser gewährleistet ist. Auch die Hochwasserfreiheit des als Ersatz für den Dammfeldweg dienenden Wirtschaftsweges für ein HQ_5 der Leine wurde nachgewiesen (vgl. oben Abschnitt 2.2.8.1.1.1 dieses Beschlusses).

Der Forderung, anstelle des Dammbauwerks östlich des Brückenbauwerks eine zusätzliche Flutbrücke zu errichten, um geringere Standzeiten eines Hochwassers zu erreichen, da dieses bei einer Flutbrücke schneller ablaufen könne, war nicht nachzukommen. Das Dezernat 22 der NLStBV hat mit Stellungnahme vom 28.01.2013 schlüssig dargelegt, dass eine Flutbrücke im Vergleich zu einem Dammbauwerk keine Vorteile bringen würde, denn die Ackerflächen direkt nördlich von Blumenau weisen ein Gefälle in westliche Richtung auf. Bei einem zurückgehenden Hochwasser ist die natürliche Entwässerung in diesem Bereich nach Westen zur Westaue gerichtet. Durch die Ortsumgehung wird diese Entwässerungsrichtung nicht beeinträchtigt. Die Flächen nördlich des Schießstandes/Festplatzes von Blumenau weisen zwar auch ein Gefälle in nördliche Richtung zum Straßendamm der Ortsumgehung auf. Diese Flächen liegen aber zum einen in größerer Entfernung zur Bebauung von Blumenau. Zum anderen wird am südlichen Dammfuß eine Entwässerungsmulde bzw. ein Entwässerungsgraben hergestellt, die abfließendes Wasser von diesen Flächen aufnehmen und zur Westaue leiten.

Die Flächen werden entwässert, längere Standzeiten des Hochwassers durch das Dammbauwerk werden nicht erwartet.

Die Ergebnisse der hydraulischen Untersuchungen stehen nicht in Widerspruch zu den Hochwassergefährdungsstufen des LBEG. Die Auswertungskarte „Hochwassergefährdung“ des LBEG wurde nach dessen Angaben für einen generellen landesweiten Blick erstellt und kann damit nicht für Detailbetrachtungen herangezogen werden, wie sie im Fall der Ortsumgehung Wunstorf notwendig und durch die hydraulischen Untersuchungen erfolgt sind (vgl. Stellungnahme des Dezernats 22 der NLStBV vom 28.01.2013).

Im Erörterungstermin am 08.02.2012 wurde um Auskunft darüber gebeten, ob eine Verschiebung der zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes erforderlichen Abgrabungsfläche in südliche Richtung auf eine Fläche zwischen Westaue und Blumenauer Deichweg südwestlich der Kreuzung der Westaue mit der Bahnlinie möglich sei. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde und nach Rücksprache mit dem Gutachterbüro L+N Ingenieurgemeinschaft hat das Dezernat 22 der NLStBV als zuständiges Fachdezernat am 28.01.2013 Stellung genommen. Das Fachdezernat legt begründet dar, dass eine Verschiebung der Abgrabungsfläche auf die von dem Einwender genannte Fläche nicht möglich ist. Für den erforderlichen Retentionsraumausgleich nördlich der Ortsumgehung Wunstorf werden Abgrabungen in einer Tiefe von bis zu 1,30 m unter Gelände auf ein Höhenniveau von 39,5 müNN notwendig. Die vom Einwender vorgeschlagene Fläche südlich der Ortsumgehung Wunstorf liegt heute schon auf einer Geländehöhe von im Mittel 40,0 müNN. Die Fläche wird bereits jetzt durch ein HQ_5 der Leine und Westaue überschwemmt und ist etwa halb so groß, wie die in der Planung vorgesehene Fläche nördlich der Ortsumgehung. Sie ist begrenzt durch die K 333 und künftig durch die Ortsumgehung. Um hier den zusätzlich notwendigen Retentionsraum zu realisieren, wären Abgrabungen bis in großen Tiefen notwendig. Das so realisierte Höhenniveau der Abgrabungssohle läge voraussichtlich im Bereich des Höhenniveaus von HQ_1, sodass die Überschwemmungshäufigkeit der südlichen Abgrabungsfläche sehr hoch wäre. Als Ausgleichsfläche ist sie daher nicht geeignet (vgl. auch ergänzende Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 22.03.2016). Die Planfeststellungsbehörde hat die sachverständige Stellungnahme nachvollzogen und schließt sich ihr an. Auch eine Verschiebung auf andere gleichwertige Flächen, die nicht ackerbaulich genutzt, sondern für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden, ist nach der nachvollziehbaren hydraulischen Untersuchung des Gutachterbüros L+N Ingenieurgemeinschaft nicht möglich. Das zusätzliche Stauvolumen muss eingriffsnah zur Verfügung stehen, da die Ausgleichsmaßnahme in sachlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung von Rückhalteflächen stehen muss.

Aufgrund des Eingriffs in das Grundeigentum durch Abgrabung der landwirtschaftlich genutzten Fläche wurde die gesamte Abgrabungsfläche im Zuge der 1. Planänderung als zu erwerbende Fläche in den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.1, Blatt 7D1, Unterlage 14.2) aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Fläche nach der Abgrabung zu rekultivieren und einer landwirtschaftlichen Nutzung im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens wieder zur Verfügung zu stellen (vgl. Abschnitt 1.1.5.8.1, Ziffer 4, des Beschlusses).

Befürchtet wird weiterhin ein Anstieg des Grundwasserspiegels infolge größerer Niederschlags- und Abflusswassermengen und damit einhergehende Schäden an Gebäuden und Gartenanlagen. Dieser Einwand ist unbegründet. Wie vorstehend bereits aufgezeigt, werden keine relevanten Änderungen der Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall nach dem Bau der Ortsumgehung auftreten. Änderungen im Bereich des Grundwassers aufgrund der Straßenbaumaßnahme sind daher ebenfalls nicht zu erwarten. Dementsprechend sind auch Schäden an Gebäuden und Gartenanlagen, die bei Hochwasserereignissen durch das Straßenbauvorhaben verursacht werden, ausgeschlossen.

In einer weiteren Einwendung wird geltend gemacht, dass durch das Trogbauwerk zur Unterquerung der Bahnstrecke massiv in das Überschwemmungsgebiet der Westaue eingegriffen werde und Retentionsvolumen verloren gehe. Diese Kritik ist nicht zutreffend. Das geplante

Trogbauwerk zur Unterquerung der Bahnstrecke liegt deutlich außerhalb der Grenzen der gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiete der Westaue, der Südaue sowie der Leine. Beeinträchtigungen dieser Überschwemmungsgebiete durch das Trogbauwerk sind daher ausgeschlossen. Aus dem gleichen Grund ist auch ausgeschlossen, dass die in dem Trogbauwerk geführte Ortsumgehung im Hochwasserfalle überschwemmt wird und nicht nutzbar ist. Sollte während eines Hochwassers der Grundwasserpegel ansteigen, würde auch dieses die Nutzbarkeit des Troges nicht mindern. Der Trog ist statisch gegen aufsteigendes Grundwasser gesichert. Der Trog hat weiterhin keine Auswirkungen auf den Grundwasserstand. Die in langjährigen Grundwasserstandbeobachtungen gemessenen Wasserstände liegen im Mittel bei 1,0 bis 2,5 m unter Geländeoberfläche. Der Unterführungstrog der Nordumgehung an der DB-Strecke weist eine maximale Länge von 280 m auf und hat eine maximale Tiefe von etwa 2,0 m unter Geländeoberkante, d. h. das bei der geplanten beidseitigen Straßenlängsneigung von etwa 3 % lediglich ein Teilbereich des Troges innerhalb des Grundwassers liegen wird. Die Gefahr einer großräumigen Veränderung des vorhandenen Grundwasserstandes bei dieser geringfügigen Baulänge und -tiefe ist demnach nicht gegeben.

Soweit in Einwendungen Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ durch Verunfallungen oder Schadstoffeinträge befürchtet werden, ist dies unbegründet. Wie oben unter Abschnitt 2.2.3.8.4 dargelegt, ist die Planung an den Maßgaben der RiStWaG ausgerichtet, die dem Stand der Technik entspricht. Unzulässige Gefährdungen des Wasserschutzgebiets sind daher nicht zu befürchten.

Eingewendet wurde ferner, dass es durch Bauarbeiten im Bereich der Altablagerung „Blumenau“ (Altlastenverdachtsnummer der Region Hannover 253 020 4 007) zu Gefährdungen des Grundwassers kommen würde. Diese Bedenken sind unbegründet. Da sich die Grundwasserstände durch den Bau der Ortsumgehung und die Verlegung der Westaue nicht ändern, sind insoweit Auswirkungen auf die ehemalige Deponie ausgeschlossen. Unter Beachtung der in diesem Beschluss in Abstimmung mit der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde (Region Hannover) unter Abschnitt 1.1.5.3 festgesetzten Nebenbestimmungen bestehen aus Sicht des Gewässerschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben. Eine Pflicht der Vorhabenträgerin zur Sanierung der Altlastenverdachtsfläche besteht nicht.

2.2.3.9 Bodenschutz und Altlasten

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Abfallrechtes und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde hat die durch das Vorhaben aufgeworfenen Fragen geprüft. Im Rahmen dieser Prüfung wurden auch die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Fachbehörden der Region Hannover beteiligt (vgl. Stellungnahmen der Region Hannover, Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde, vom 20.07.2009 und vom 07.07.2011). Unter Berücksichtigung der von der Fachbehörde geforderten und in diesem Beschluss vollumfänglich übernommenen und verfügten Nebenstimmungen und Hinweise ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen des Vorhabens verbleiben.

Die Vorhabenträgerin wird in Abschnitt 1.1.5.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses dazu verpflichtet, alle durch die Baumaßnahme anfallenden Abfälle einer ordnungsgemäßen Verwertung gemäß §§ 7 ff. KrWG bzw., sollte dies nicht möglich sein, einer ordnungsgemäßen nachweisbaren Beseitigung gemäß §§ 15 ff. KrWG unter Einhaltung der Vorschriften der Nachweisverordnung (NachwV) zuzuführen

Die Auswirkungen der Bauphase auf das Schutzgut Boden sind in der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlage 1a) sowie Abschnitt 2.2.2.2.1.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses beschrieben. Die Auswirkungen bestehen vor allem in der Strukturveränderung durch Bodenabtrag, -auftrag und -umlagerung sowie Bodenverdichtung. Diese Auswirkungen sind zum Teil temporär aber auch dauerhaft und werden durch entsprechende Maßnahmen vermieden bzw. vermindert (z.B. Lagerung des abgeschobenen Bodens, Zwischenlagerung des Oberbodens in Mieten, Wiederherstellung der Flächen

sowie Auflockerung des Bodens). Der Vorsorgepflicht gemäß § 7 BBodSchG wird damit Genüge getan.

Dauerhaft wird Boden für das Straßenbauwerk und seine Nebenanlagen beansprucht.

Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG hinsichtlich der natürlichen Funktionen sowie der Archivfunktion i.S.d. § 1 Satz 3 BBodSchG sind nicht zu besorgen.

Schädliche Bodenveränderungen sind vorhabenbedingt auch nicht im Bereich der Altablagerung „Blumenau“ (Altlastenverdachtsnummer der Region Hannover 253 020 4 007) im Bereich des Schützenplatzes zu erwarten. Die Straßentrasse verläuft in einem Abstand von ca. 20 bis 25 m zu der Altlastenverdachtsfläche. Die Untere Bodenschutz- und Abfallbehörde (Region Hannover) hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, weist aber darauf hin, dass die räumliche Nähe der Trasse zu der Altlastenverdachtsfläche bei der Detailplanung berücksichtigt werden müsse (Stellungnahme der Region Hannover, Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde, vom 07.07.2011, S. 6). Unter Beachtung der in diesem Beschluss in Abstimmung mit der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde (Region Hannover) in Abschnitt 1.1.5.3 festgesetzten Nebenbestimmungen bestehen aus Sicht des Bodenschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben. Entsprechende Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen. Eine Pflicht der Vorhabenträgerin zur Sanierung der Altlastenverdachtsfläche besteht nicht.

2.2.3.10 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft stehen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben nicht entgegen und sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Grundsätzliche Bedenken gegen den Neubau der Ortsumgehung Wunstorf wurden von den Behörden der Agrarstruktur und der Landwirtschaft (Amt für regionale Landesentwicklung, Landwirtschaftskammer Hannover) nicht erhoben, da die Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird.

Das Vorhaben beansprucht zwar in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt auch hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) auf die Belange der Landwirtschaft. Diese Beeinträchtigungen sind soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Auch sind die landwirtschaftlichen Belange bereits bei der vorbereitenden Planung u. a. durch Beteiligung der Landwirtschaft an zahlreichen Arbeitskreissitzungen und Abstimmungsgesprächen so weit als möglich berücksichtigt worden. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgetragene Anregungen und Bedenken wurden soweit als möglich berücksichtigt. Auf die voranstehenden Ausführungen zum Verfahrensablauf (Abschnitt 2.1.3) sowie auf die nachfolgende Auseinandersetzung mit den Belangen der Landwirtschaft wird verwiesen.

Im Einzelnen ist Folgendes festzustellen:

2.2.3.10.1 Flächeninanspruchnahme

Das festgestellte Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden, und bewirkt Zerschneidungsschäden in erheblichem Maße. Für das planfestgestellte Vorhaben einschließlich sämtlicher notwendiger Folgemaßnahmen wird dauerhaft eine Fläche von insgesamt etwa 58 ha benötigt, davon werden rund 20 ha für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßahmen auf Grundlage der Eingriffsregelung nach §§ 14 ff. BNatSchG sowie Maßnahmenflächen mit Relevanz für den europäischen Artenschutz in Anspruch genommen. Daneben werden rd. 11,5 ha vorübergehend, vor allem für Arbeitsstrei-

fen, benötigt. Insgesamt rund 0,95 ha sind dauerhaft für den Straßenbau und die naturschutzrechtliche Kompensation zu beschränken. Von den für das Vorhaben insgesamt benötigten Flächen wird der größte Teil derzeit landwirtschaftlich genutzt.

Die Belange der Landwirtschaft sind nicht in einem Maße betroffen, das ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt hätte. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe sowie der weiteren Belange der Agrarstruktur und des Aufrechterhaltens einer funktionierenden Landwirtschaft. Gerade den Belangen der Landwirtschaft wurde sowohl als öffentlicher Belang als auch bezüglich der einzelnen Betriebe bei der Planfeststellung des Straßenbauvorhabens größte Beachtung geschenkt. Die Realisierung der mit diesem Beschluss planfestgestellten Ortsumgehung Wunstorf ist jedoch ohne die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht möglich. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. 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 gegeben. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose sowie den Güter- und Schwerverkehrsanteil erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen, verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen in Abschnitt 2.2.3.7 dieses Beschlusses ergibt. Die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen für die Realisierung der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen genügt dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit[169]. Bei den Flächeninanspruchnahmen für gesetzlich vorgesehene Kompensationsmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde die Privilegierung der Landwirtschaft gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG hinreichend berücksichtigt (dazu bereits oben, Abschnitt 2.2.3.7.2.2.3).

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt Wunstorf im Zuge der B 441 (s. dazu Abschnitt 2.2.3.1 bis 2.2.3.3 dieses Beschlusses) den öffentlichen Belang der Landwirtschaft an sich sowie die Belange der Eigentümer und sonstigen Flächennutzer überwiegt. Unter Abwägung aller Belange war das Interesse an dem Straßenbauvorhaben höher zu bewerten. Das Wohl der Verkehrsteilnehmer und Bürger der Stadt Wunstorf sowie der umliegenden Ortslagen, welches durch die im Verlauf der Ortsdurchfahrt der B 441 und der Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau bestehenden Belastungen, Gefahren und Verkehrsengpässe erheblich beeinträchtigt wird, das volkswirtschaftliche Interesse an einem leistungsfähigen Fernstraßennetz und das Interesse einer Vielzahl von Anliegern der Ortsdurchfahrt und der umliegenden Ortslagen an einer grundlegenden Verbesserung ihrer Lebenssituation sind im vorliegenden Fall aber insgesamt höher zu gewichten als die Belange der örtlichen Landwirtschaft.

In zahlreichen Einwendungen aus der Landwirtschaft werden Entschädigungsansprüche geltend gemacht und Forderungen nach Übernahme von unwirtschaftlichen Rest- und Zwickelflächen sowie Zurverfügungstellung von Ersatzland erhoben. Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) zu leisten. Die Entschädigungspflicht besteht gemäß § 15 Abs. 3 Nr. 2 NEG auch zugunsten der Pächter eines Grundstücks. Über die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile ist jedoch nicht in diesem Planfeststellungs-

[169] BVerwG, Urt. v. 21.12.1995 – 11 VR 6/95, juris Rn. 50; BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2/10, juris Rn. 27.

beschluss zu entscheiden. Sie erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren (s. auch unten Abschnitt 2.2.3.18 dieses Beschlusses). Bei den teilweise erhobenen Forderungen nach der Übernahme bzw. dem Erwerb von nicht oder nur schlecht bewirtschaftbaren Restflächen handelt es sich, soweit die Vorhabenträgerin den Forderungen nicht im Planfeststellungsverfahren nachgekommen ist, ebenfalls um Entschädigungsangelegenheiten, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, weil das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche erst die Folge des unmittelbaren Grundentzuges ist. Die Planfeststellung lässt den Rechtsentzug zwar zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen noch nicht. Eine verbindliche Entscheidung über die Ausdehnung der Enteignung auf ein Restgrundstück auch nur dem Grunde nach ist der Planfeststellungsbehörde verwehrt. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, der Vorhabenträgerin den Ankauf wirtschaftlich nicht sinnvoll nutzbarer Restflächen aufzuerlegen, besteht nicht[170]. Die teilweise erhobenen Forderungen nach der Beschaffung von Ersatzland sind ebenfalls Gegenstand eines nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahrens und nicht im Planfeststellungsbeschluss zu regeln[171]. Die entsprechenden Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die durch das Vorhaben verursachten Schäden für die Landeskultur und insbesondere die negativen Folgen der unumgänglichen Inanspruchnahme von privaten und insbesondere landwirtschaftlich genutzten Flächen möglichst durch ein Flurneuordnungsverfahren nach den §§ 87 ff. Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) im Bereich der Umgehung von Wunstorf so weit als möglich behoben bzw. gemildert werden sollen. Die Vorhabenträgerin hat am 15.12.2009 bei der Regierungsvertretung Hannover des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport die Einleitung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens beantragt. Dieses Verfahren wird von der Flurbereinigungsbehörde (Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser, zuvor: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Hannover– Amt für Landentwicklung Hannover) voraussichtlich nach Abschluss dieser Planfeststellung eingeleitet. Soweit in den Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auf ein gesondertes Entschädigungsfeststellungsverfahren verwiesen wird, tritt ggf. an dessen Stelle das o. a. Flurbereinigungsverfahren.

Innerhalb des Flurbereinigungsverfahrens ist grundsätzlich auch die Optimierung von für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehenen Flächen möglich, wenn dadurch die Schutzfunktion der jeweiligen Maßnahme gleichwertig gewährleistet ist. Auch Anpassungen des Wegenetzes sowie von Feldzufahrten sind möglich. Auf den Vorbehalt in Abschnitt 1.1.6 wird insoweit verwiesen.

Die beabsichtigte Durchführung eines Unternehmensflurbereinigungsverfahrens führt jedoch nicht dazu, dass die Belange der von dem Entzug von Landwirtschaftsflächen Betroffenen mit geringerem Gewicht in die Abwägung einstellt werden. Vielmehr wird die Inanspruchnahme von Flächen, insbesondere soweit landwirtschaftliche Betriebe betroffen sind, „in voller Härte“ in die planerische Abwägung eingestellt[172] (vgl. auch die weitergehenden Ausführungen unter Abschnitt 2.2.3.18).

2.2.3.10.2 Existenzgefährdungen

Anders als die vorstehend benannten Entschädigungsfragen ist die Frage einer geltend gemachten und belegten Existenzgefährdung Gegenstand der straßenrechtlichen Planfeststellung. Führt ein Straßenbauvorhaben durch Grundinanspruchnahme zu Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, so sind hierdurch nicht nur die privaten Belange der Eigentümer (Art. 12 und 14 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe berührt. Die Gefährdung der Existenz landwirtschaftlicher oder

---

[170] Vgl. BVerwG, Urt. v. 20.01.2004, Az.: 9 VR 27/03, Rn. 9; BVerwG, Urt. v. 22.09.2004 – 9 A 72/03, juris Rn. 16.

[171] BVerwG, Urt. v. 05.11.1997 - 11 A 54/96, juris Rn. 68, UPR 1998, S. 149; BVerwG, Urt. v. 07.07.2004 – 9 A 21/03, juris Rn. 24.

[172] Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 18.12.1987 – 4 C 32/84, juris Rn. 25 f., NVwZ 1989, 145 (146).

gewerblicher Betriebe ist stets ein abwägungserheblicher Belang. Die Planfeststellungsbehörde muss deshalb bei Vorliegen entsprechender Anhaltspunkte prüfen, ob Existenzgefährdungen durch das Vorhaben tatsächlich eintreten werden und, falls dem so ist, entscheiden, ob die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange bei entsprechender Abwägung gleichwohl die Verwirklichung des Vorhabens rechtfertigen, sei es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung[173]. Führt das Vorhaben nicht zu Existenzgefährdungen, so genügt hinsichtlich der Eigentumsbetroffenheiten im Planfeststellungsverfahren ungeachtet der notwendigen Abwägung derselben ein Verweis auf das Enteignungsverfahren[174].

2.2.3.10.2.1 Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab

Ob eine Existenzgefährdung vorliegt, ist durch eine fachliche Begutachtung der jeweiligen Betriebe zu klären. Diese ist nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde kann allerdings auch ohne gutachterliche Prüfung eine Existenzgefährdung verneinen, wenn das Vorhaben weniger als 5 % der von einem landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb genutzten Flächen in Anspruch nimmt, sofern nicht besondere Anhaltspunkte ausnahmsweise für eine Existenzgefährdung auch unterhalb der genannten Schwelle sprechen[175]. Nach allgemeiner, durch Sachverständigengutachten belegter Erfahrung, kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu 5 % der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-)Betrieb in der Regel nicht gefährden.

Im Rahmen der Planfeststellung müssen Existenzgefährdungen jedoch nur dann als solche berücksichtigt werden, wenn sie unmittelbar auf das Vorhaben zurückgeführt werden können. Betriebe, die auch ohne den Entzug der Flächen für das Vorhaben dauerhaft nicht überlebensfähig sind, können dem Vorhaben auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Existenzgefährdung entgegengehalten werden. Maßgeblich ist dabei, ob der Ertrag aus dem landwirtschaftlichen Betrieb ausreicht, um dem Betriebsinhaber und seiner Familie eine – wenn auch bescheidene – Lebensführung zu ermöglichen und ob der Ertrag darüber hinaus wegen der mittel- und längerfristig notwendig werdenden Investitionen in die Anlagegüter ausreichend ist[176]. Zu berücksichtigen sind aber stets die Umstände des Einzelfalls. Auch bei einem geringen Ertrag kann für die Überlebensfähigkeit eines Unternehmens der Umstand sprechen, dass der Betriebsinhaber über lange Zeit von dem erwirtschafteten Ertrag seiner Arbeit leben konnte[177]. Voraussetzung einer abwägend zu berücksichtigenden Existenzgefährdung ist ferner, dass die durch das planfestgestellte Vorhaben verloren gehenden Flächen im Eigentum des Betriebsinhabers stehen, er in sonstiger Weise ein dingliches Recht an den Flächen hat oder diese durch langfristige Pachtverträge gesichert sind. Fehlt es an einer langfristigen Sicherung, können die in Anspruch genommenen Flächen nicht zu einer dauerhaft gesicherten Existenz beitragen. Die schuldrechtliche Sicherung der Betriebsflächen durch nur kurz laufende Pachtverträge kann eine erhebliche betriebsstrukturelle Schwäche begründen und sich bei der Gestaltung des jeweiligen Betriebs als hohes unternehmerisches Risiko, das der Betriebsinhaber im Wesentlichen selbst zu vertreten hat, erweisen. Der Landwirt muss in solchen Fällen jederzeit damit rechnen, auf relativ kurze Frist hin betroffener Nutzflächen verlustig zu gehen. Dies hat zur Folge, dass der – vorrangig – private Belang der Existenz des einzelnen landwirtschaftlichen Betriebs nur mit wesentlich gemindertem Gewicht in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingeht. Der Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebs kann das eingegangene un-

[173] BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 26); BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08, NVwZ 2011, 177 (Rn. 149).
[174] BVerwG, Beschl. v. 18.06.2007 – 9 VR 13/06, juris, Rn. 41.
[175] BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 27).
[176] VGH München, Urt. v. 30.10.2007 – 8 A 06/40024, juris, Rn. 240; BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 28).
[177] BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, juris Rn. 28, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 28).

ternehmerische Risiko billigerweise nicht auf den Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde verlagern[178]. Eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung eines Grundeigentümers ist ferner bereits dann ausgeschlossen, wenn er die betroffenen Landwirtschaftsflächen nicht selbst bewirtschaftet, sondern verpachtet hat[179]. Die vorgenannten Maßstäbe rechtfertigen sich vor dem Hintergrund, dass die antragsgegenständliche Planung zur Verwirklichung der langfristigen Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung somit regelmäßig zu verneinen. Eine auf nur momentanen betriebsspezifischen Besonderheiten beruhende Existenzgefährdung muss die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung nicht gesondert berücksichtigen[180]. Dasselbe gilt bei einer zukünftigen Betriebsentwicklung, die noch nicht konkretisiert ist und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lässt[181].

Bei der Frage einer gesicherten Existenzfähigkeit und einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung sind neben der Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen auch sonstige Betriebsteile wie Hofläden, Hofcafés oder Ferienwohnungen zu berücksichtigen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn bei einer natürlichen Betrachtungsweise die Betriebsteile eng miteinander verknüpft, voneinander abhängig sind und der Existenzsicherung der Betriebsinhaberfamilie dienen. So betreiben mittlerweile zahlreiche Landwirtschaftsbetriebe auch auf Grund des Strukturwandels in der Landwirtschaft als „zweites Standbein“ neben der reinen Produktion Hofläden, um ihre Produkte im Wege der Direktvermarktung zu verwerten, bieten Ferienwohnungen oder Fremdenzimmer an oder betreiben Hofcafés etc., um insgesamt eine Existenzgrundlage zu haben. Hier kann ein Vergleich zum Bauplanungsrecht gezogen werden. Nach ständiger Rechtsprechung vermag die Privilegierung eines landwirtschaftlichen Betriebs nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in gewissem Umfang auch an sich landwirtschaftsfremde Betriebsteile, z.B. Beherbergung und Beköstigung von Feriengästen „mitzuziehen“, wenn diese dem landwirtschaftlichen Betrieb zu- und untergeordnet sind[182]. Für die Prüfung, ob die Bedrohung landwirtschaftlicher Betriebe in ihrer weiteren Existenz in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen ist, sind die einzelnen Betriebsteile daher einheitlich als Gegenstand des betreffenden Landwirtschaftsbetriebs zu berücksichtigen. Der Prüfung der Existenzgefährdung durch ein Fachplanungsvorhaben kann kein engerer Begriff des landwirtschaftlichen Betriebs als im Bauplanungsrecht zugrunde gelegt werden[183]. Bei der Frage der Existenzgefährdung ist in Bezug auf den gewerblichen Betrieb eines Hofladens o.ä. allerdings zu berücksichtigen, ob eine vorhabenbedingte Beeinträchtigung durch eine unmittelbare Betroffenheit in Form von Flächenentzug oder ein geringeres Verkaufsangebot wegen geringerer Produktionsmengen infolge des Flächenentzugs oder aber mittelbar durch Verlust von Kunden und Umsatzrückgang möglich erscheint. Die Planfeststellungsbehörde muss zwar auch ohne direkte Flächeninanspruchnahme das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung

---

[178] BVerwG, Beschl. v. 02.09.2010 – 9 B 13/10, juris Rn. 15; vgl. auch BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, juris Rn. 27, NVwZ 2010, 1295 (Rn. 27); VGH München, Beschl. v. 14.08.2002 – 8 ZB 02/1293, juris Rn. 11.

[179] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009 – 9 A 38/07, juris Rn. 23; VGH München, Urt. v. 24.11.2010 – 8 A 10/40024, juris Rn. 209.

[180] BVerwG, Beschl. v. 30.09.1998, 4 VR 9/98, juris Rn. 9.

[181] BVerwG, Urt. v. 18.03.2009, 9 A 35/07, juris Rn. 25.

[182] BVerwG, Urt. v. 19.04.1985 – 4 C 54/82, juris Rn. 3; BVerwG, Urt. v. 30.11.1984 – 4 C 27/81, juris Rn. 11.

[183] BVerwG, Urt. v. 31.10.1990 – 4 C 25/90, juris Rn. 28; s. auch VGH Mannheim, Urt. v. 17.07.2007 – 5 S 130/06, juris Rn. 49.

berücksichtigen[184]. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Ein Gewerbetreibender hat kein schutzwürdiges Vertrauen in den Bestand oder Fortbestand einer bestimmten Markt- oder Verkehrslage[185]. Es besteht kein Anspruch darauf, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt besehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert[186]. Veränderungen der Lagegunst durch eine geänderte öffentliche Verkehrsführung oder Veränderungen der Umgebung stehen daher nicht unter dem Schutz der Eigentumsgarantie. Auch Entschädigungsansprüche nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kommen nicht in Betracht.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens haben sechs Landwirte Einwendungen mit dem Argument der Existenzgefährdung bzw. -bedrohung erhoben. Sie befürchten, durch die vorhabenbedingt drohenden Flächenverluste ihre landwirtschaftlichen Betriebe nicht mehr ausreichend wirtschaftlich betreiben zu können und daher in ihrer Existenz gefährdet zu werden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen zum Anlass für weitere Ermittlungen genommen und an die Einwender betriebliche Erhebungsbögen zur Präzisierung der Einwendungen und damit zur Aufklärung des Sachverhalts versandt. Die Erhebungsbögen beinhalten insbesondere Angaben zur Eigen- und Pachtflächenausstattung der landwirtschaftlichen Betriebe sowie zur pflanzlichen und tierischen Produktion. Im Falle der Betroffenheit von Pachtflächen hat die Planfeststellungsbehörde ferner um Vorlage der entsprechenden Pachtverträge gebeten um ermitteln zu können, ob es sich um langfristig gesicherte Pachtflächen handelt. Das sachverständige Dezernat 24 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat für die Vorhabenträgerin die Einwendungen, die zurückgesandten betrieblichen Erhebungsbehörden sowie sonstige Erkenntnisse fachlich aus- und bewertet und fachlich zur Frage der Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe Stellung genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahmen des Dezernats 24 überprüft und für schlüssig befunden. Sie schließt sich der fachlichen Einschätzung an und macht sich die Inhalte der Stellungnahmen zu Eigen. Hiernach kann die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis ohne gutachterliche Prüfung bei vier landwirtschaftlichen Betrieben eine Existenzgefährdung verneinen, da das Straßenbauvorhaben weniger als 5 % der von dem jeweiligen landwirtschaftlichen Betrieb genutzten Flächen in Anspruch nimmt[187]. Für zwei Landwirtschaftsbetriebe wurde eine gutachtliche Prüfung durchgeführt. Die Vorhabenträgerin hat Gutachten bei Dipl. Ing. Agr. Dr. Andreas Mager, welcher von der von der Landwirtschaftskammer Rheinland öffentlich bestellt und vereidigt ist, in Auftrag gegeben.

2.2.3.10.2.2 Landwirtschaftliche Betriebe im Einzelnen

Für die landwirtschaftlichen Betriebe, die eine Existenzgefährdung geltend gemacht haben, ergibt sich im Einzelnen Folgendes:

Einwender Nr. 94

Der Einwender bewirtschaftet laut seiner Angaben im betrieblichen Erhebungsbogen 126,86 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Für das Vorhaben werden von ihm an Grund und Boden 1,465 ha Eigentumsflächen und 5,2171 ha Pachtflächen dauerhaft benötigt, zusammen 6,6821 ha. Dies entspricht rd. 5,267 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebes. Von den 1,465 Eigentumsflächen werden 1,4255 ha vom Einwender selber bewirtschaftet, die restlichen 0,0395 ha hat der Einwender verpachtet. Die verpachteten Flächen sind bei der Frage

[184] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 7/15, juris Rn. 14.
[185] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 7/15, juris Rn. 14; BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20/08, juris Rn. 148.
[186] BVerwG, Urt. v. 27.06.2007 – 4 A 2004/05, juris Rn. 14; vgl. auch VG Aachen, Urt. v. 13.12.2006 – 6 K 20/05, juris Rn. 220; BVerwG, Urt. v. 09.06.2004 – 9 A 16/03, juris Rn. 26.
[187] Vgl. BVerwG, Urt. v. 27.03.1980, BayVBl. 1980, 440; zuletzt: BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, 9 A 13/08, 2. LS, A 61: Kaldenkirchen – Bundesgrenze.

der Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs nicht zu berücksichtigen. Ferner handelt es sich bei den 5,2171 ha zugepachteten Flächen um Pachtflächen, die laut der vom Einwender zur Verfügung gestellten Pachtverträge Restpachtzeiten von unter drei Jahren haben. Da es sich somit nur um kurzfristige Pachtverträge handelt, sind diese Flächen nach den vorstehend aufgezeigten rechtlichen Prüfungsmaßstäben nicht geeignet, dauerhaft und nachhaltig die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs zu sichern. Sollte der Einwender die Pachtverträge zwischenzeitlich verlängert haben, geschah dies nach Auslegung der Planunterlagen und Eintritt der Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG, so dass zu diesem Zeitpunkt feststand, dass sie vorhabenbedingt in Anspruch genommen werden und nicht dauerhaft der Existenzsicherung dienen können. Infolgedessen bleiben diese Pachtflächen bei der Bewertung der Existenzgefährdung außer Betracht. Im Ergebnis verliert der landwirtschaftliche Betrieb damit 1,4255 ha, die nachhaltig zu seiner Existenzsicherung beitragen. Dies entspricht 1,124 % der Bewirtschaftungsfläche des Betriebs.

Im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens trug der Einwender vor, dass im Zuge des Ausbaus des Fliegerhorstes Wunstorf die Pachtverträge für dort belegene Pachtflächen zum 15.09.2015 gekündigt worden seien und er künftig nur noch 120 ha Betriebsfläche bewirtschaften könne. Bei Zugrundelegung einer Betriebsfläche von 120 ha entspricht der durch das Straßenbauvorhaben verursachte Verlust von 1,4255 ha Eigentumsflächen 1,188 % der Bewirtschaftungsflächen. Da die in Anspruch genommene Betriebsfläche unter 5 % liegt, können diese Flächenverluste erfahrungsgemäß durch betriebliche Umstrukturierung und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Die vom Einwender für das Vorhaben abzugebenden Flächen führen daher nicht zu einer Existenzgefährdung. Eine gutachterliche Überprüfung der Existenzgefährdung ist nicht erforderlich.

Besondere Umstände, die der Planfeststellungsbehörde Anlass gegeben hätten, diese Frage der Existenzgefährdung evtl. anders zu beurteilen, sind nicht ersichtlich. Dies gilt auch hinsichtlich der Ausweisung des Naturschutzgebiets „Totes Moor“ in den Gemarkungen Großenheidorn und Klein Heidorn durch die Region Hannover. Die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Totes Moor“ ist am 27.05.2016 in Kraft getreten. Mit Schreiben vom 08.12.2012 hat der Einwender vorgetragen, durch die – damals noch im Planungsstadium befindliche – Ausweisung des Naturschutzgebiets sei er mit 17,5 ha betroffen. Diese könne er künftig nur noch extensiv bewirtschaften. Durch die Ausweisung des Naturschutzgebiets verstärke sich seine Betroffenheit. Sein landwirtschaftlicher Betrieb werde in der Existenz gefährdet. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesem Einwand nicht. Nach fachlicher Bewertung des sachverständigen Dezernats 24 der NLStBV ist die Ausweisung des Naturschutzgebiets für die Frage einer Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs durch das Straßenbauvorhaben nicht relevant (Stellungnahme vom 01.11.2013 sowie 02.08.2016). Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahmen nachvollzogen und für zutreffend befunden. Die Nutzungsbeschränkungen durch die Ausweisung des Naturschutzgebietes stehen nicht im kausalen Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben. Sollte es durch die Ausweisung des Naturschutzgebiets zu einer Existenzgefährdung des Betriebs kommen, wäre diese nicht durch das Straßenbauvorhaben verursacht.

Zu berücksichtigen ist daneben, dass die innerhalb des Naturschutzgebiets belegenen Flächen nicht enteignet und nicht völlig der Bewirtschaftung entzogen werden, sondern lediglich die Intensität der Nutzbarkeit eingeschränkt wird. Gemäß § 5 Abs. 3 der Naturschutzgebietsverordnung ist die ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung nach guter fachlicher Praxis ohne zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen und Veränderungen des Bodenreliefs von den Verboten des § 4 der Naturschutzgebietsverordnung freigestellt, je nach Einstufung als Acker oder Grünland, Dauergrünland I, Dauergrünland II und Dauergrünland III verbunden mit unterschiedlichen Einschränkungen. Die vom Einwender bewirtschafteten Flächen liegen nach Mitteilung der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) in den als Dauergrünland I, II und III ausgewiesenen Zonen des Naturschutzgebiets.

Aber selbst wenn unterstellt würde, die innerhalb des Naturschutzgebiets belegenen Landwirtschaftsflächen des Einwenders wären vollständig der Bewirtschaftung entzogen, d.h. die landwirtschaftliche Nutzfläche des Betriebs sich von 120 ha auf rd. rd. 102 ha reduzieren würde, bliebe die Landinanspruchnahme durch das Straßenbauvorhaben mit dann rd. 1,4 % weit unterhalb der maßgeblichen 5 %-Schwelle, sodass der landwirtschaftliche Betrieb durch den vorhabenbedingten Flächenentzug nicht in seiner Existenz gefährdet wird. Eine Begutachtung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen war nicht geboten.

Besondere Umstände, die der Planfeststellungsbehörde Anlass gegeben hätten, diese Frage der Existenzgefährdung evtl. anders zu beurteilen, sind nicht ersichtlich.

Einwender Nr. 91

Der Einwender ist laut seiner Angaben im betrieblichen Erhebungsbogen Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebes zur Größe von 25,28 ha Eigentums- und 31,15 ha Pachtflächen. Hiervon sind 2,99 ha Ackerfläche und 3,30 ha Grünland verpachtet. Er bewirtschaftet 50,01 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Form von Ackerland. Der Einwender trägt vor, von diesen 50,01 ha seien nur 39,68 ha Fläche für den von ihm betriebenen Gemüseanbau geeignet. Die restlichen von ihm zugepachteten oder zugekauften Flächen im Umfang von 13,32 ha seien entweder zu weit von der Betriebsstätte entfernt, hätten keine Beregnungsmöglichkeit oder verfügten über eine für den Gemüseanbau nicht geeignete Bodenart. Entgegen der Auffassung des Einwenders ist bei der Ermittlung der Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs gleichwohl eine Betriebsfläche von 50,01 ha in Ansatz zu bringen. Der Kauf oder die (langfristige) Pacht von Betriebsflächen, die (nur) für eine bestimmte landwirtschaftliche Nutzung nicht geeignet sind, liegt im Risikobereich des Betriebsinhabers.

Für das Straßenbauvorhaben werden 1,922 ha von dem Einwender bewirtschafteter Grund und Boden dauerhaft in Anspruch genommen. Betroffen sind ausschließlich gepachtete Ackerflächen, die jedoch durch langfristige Pachtverträge gesichert und daher bei der Ermittlung einer Existenzgefährdung zu berücksichtigen sind. Die Inanspruchnahme von 1,922 ha betrifft 3,90 % der Betriebsfläche. Unterstellt, als Betriebsfläche seien lediglich 39,68 ha Fläche zu berücksichtigen, wären vorhabenbedingt 4,92 % der Betriebsfläche betroffen. Da die Flächeninanspruchnahme unter 5 % der Betriebsfläche liegt, wird der landwirtschaftliche Betrieb durch den vorhabenbedingten Flächenentzug nicht in seiner Existenz gefährdet. Eine Begutachtung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen war nicht geboten.

Besondere Umstände, die der Planfeststellungsbehörde Anlass gegeben hätten, diese Frage der Existenzgefährdung evtl. anders zu beurteilen, sind nicht ersichtlich.

Einwender Nr. 51 und Nr. 52

Die Einwender, die den Einwender Nr. 53 mit der Vertretung ihrer Interessen in diesem Planfeststellungsverfahren beauftragt haben, sind Gesellschafter eines als GbR ausgestalteten landwirtschaftlichen Betriebs, der laut Angaben auf dem betrieblichen Erhebungsbogen 108,96 ha bewirtschaftet. Gemäß den der Planfeststellungsbehörde durch den Bevollmächtigten der Einwender übermittelten Unterlagen ist davon auszugehen, dass vorhabenbedingt 0,3695 ha der von der GbR bewirtschafteten Flächen dauerhaft in Anspruch genommen werden. Im Rahmen der Amtsermittlung hat die Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf die Mitwirkungsobliegenheit im Planfeststellungsverfahren die Einwender mehrfach schriftlich aufgefordert, schlüssige Angaben zum Umfang der durch das Vorhaben zu entziehenden Flächen zu machen. Die Planfeststellungsbehörde hat gleichfalls darauf hingewiesen, anderenfalls nach Aktenlage entscheiden zu müssen, was ggf. zu einer nachteiligeren Beurteilung führen könne. Nur durch die Präzisierung der Einwendung ist es der Planfeststellungsbehörde möglich, ein umfassendes und detailliertes Bild über die geltend gemachte Existenzgefährdung des jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebs zu gewinnen und damit die Einwände mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Gleichwohl

haben die Einwender bzw. ihr Bevollmächtigter keine weiteren Angaben gemacht. Zu entscheiden ist daher nach Lage der Akten. Bei den in Anspruch genommenen Flächen von 0,3695 ha handelt es sich um Pachtflächen. Der Bevollmächtigte hat keine Angaben darüber gemacht, ob diese Flächen durch langfristige Pachtverträge nachhaltig zur Existenzsicherung des landwirtschaftlichen Betriebs beitragen. Unterstellt, es handelt es um langfristig gesicherte Pachtflächen, sind 0,34 % der Betriebsflächen von dem vorhabenbedingten Flächenentzug betroffen. Der Verlust an Bewirtschaftungsflächen liegt unter 5 % der Betriebsfläche. Eine Existenzgefährdung ist danach auszuschließen. Die Beauftragung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen zur Prüfung einer Existenzgefährdung war nicht geboten. Besondere Umstände, die der Planfeststellungsbehörde Anlass gegeben hätten, diese Frage der Existenzgefährdung evtl. anders zu beurteilen, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen ist darauf hinweisen, dass die Einwender den Einwand der Existenzgefährdung zwischenzeitlich nicht mehr aufrechterhalten.

Einwender Nr. 92

Der Einwender ist Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebs und bewirtschaftet laut seiner Angaben im betrieblichen Erhebungsbogen 48,39 ha landwirtschaftliche Nutzflächen, von denen 22,35 ha Eigentums- und 26,04 ha Pachtflächen sind. Für das Vorhaben werden von ihm an Grund und Boden 1,0355 ha Bewirtschaftungsflächen dauerhaft benötigt. Ob dem Einwender vorhabenbedingt weitere langfristig gesicherte Pachtflächen entzogen werden, konnte die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Amtsermittlungspflicht mit zumutbarem Aufwand nicht ermitteln. Sie hat den Einwender mehrmals schriftlich auf seine Mitwirkungsobliegenheit im Planfeststellungsverfahren hingewiesen und unter Fristsetzung um Präzisierung seiner Einwendung insbesondere hinsichtlich betroffener Pachtflächen gebeten. Die Planfeststellungsbehörde hat gleichfalls darauf hingewiesen, anderenfalls nach Aktenlage entscheiden zu müssen, was ggf. zu einer nachteiligeren Beurteilung führen könne. Nur durch die Präzisierung der Einwendung ist es der Planfeststellungsbehörde möglich, ein umfassendes und detailliertes Bild über die geltend gemachte Existenzgefährdung des jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebs zu gewinnen und damit die Einwände mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Gleichwohl hat der Einwender keine weiteren Angaben gemacht. Unterlässt er es, muss er sich die verweigerte Mitwirkung bei der Aufklärung der wirtschaftlichen Folgen zurechnen lassen[188]. Die Planfeststellungsbehörde geht daher nach Aktenlage davon aus, dass dem Einwender lediglich 1,0355 ha Eigentumsflächen dauerhaft entzogen werden. Dies sind 2,14 % der Betriebsfläche des Klägers. Der Verlust an Eigentumsflächen liegt unter 5 % der Betriebsfläche. Eine Existenzgefährdung ist danach auszuschließen. Die Beauftragung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen war nicht erforderlich. Besondere Umstände, die der Planfeststellungsbehörde Anlass gegeben hätten, diese Frage der Existenzgefährdung evtl. anders zu beurteilen, sind nicht ersichtlich.

Einwender Nr. 103, 106, 107

Die anwaltlich vertretenen Einwender haben eine Existenzgefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebs geltend gemacht, den sie als Familie führen. Der Einwender Nr. 103 war bis 2012 Inhaber des Landwirtschaftsbetriebs. Der Einwender Nr. 106 war Inhaber eines Hofladens. Dieser wurde nach einer Insolvenz im Jahr 2010 vom Einwender Nr. 107 neu eröffnet. Der Einwender Nr. 107 hat im Jahr 2012 den Landwirtschaftsbetrieb übernommen. Der Hofladen wird seitdem von den Einwendern Nr. 103 und 106 geführt.

Zur sachverständigen Klärung, ob durch das Vorhaben die Existenz des Landwirtschaftsbetriebs gefährdet wird, hat die Vorhabenträgerin bei dem Sachverständigen Dr. Andreas Mager die Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens in Auftrag gegeben. Mit Datum vom

[188] BVerwG, Urt. v. 09.06.2010, 9 A 20/08, juris Rn. 154.

25.08.2012 hat der Sachverständige das Gutachten vorgelegt (Existenzgefährdungsgutachten, Dr. Andreas Mager, vom 25.08.2012). Laut Gutachten handelt es sich bei dem Betrieb des Einwenders um einen Gemüsebaubetrieb, der jährlich 35 ha bewirtschaftet, in einzelnen Jahren auch bis zu 40 ha. Der Betrieb vermarktet seine Produkte größtenteils direkt ab Hof und über den Großmarkt in Hannover. Sowohl die Bewirtschaftungsflächen als auch der Hofladen sind gemeinsam als Bestandteil des Landwirtschaftsbetriebs zu sehen und dienen beide der Existenzsicherung der Betriebsleiterfamilie. Sie sind daher in die Prüfung der Existenzgefährdung gemeinsam einzubeziehen. Im Eigentum des Einwenders befinden sich ca. 14 ha ackerbaulich genutzte Flächen, von denen 3 ha verpachtet sind. Im Eigentum befinden sich ferner 3 ha Grünlandflächen, die ebenso verpachtet sind. Etwas über 20 ha sind gepachtet und werden gemüsebaulich genutzt. Die Bewirtschaftungsweise ist nicht ökologisch (vgl. den vom Einwender Nr. 103 übersandten betrieblichen Erhebungsbogen).

Das Existenzgefährdungsgutachten kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass der Landwirtschaftsbetrieb vor Durchführung des Straßenbauvorhabens nachhaltig in seiner Existenz gesichert ist (Existenzgefährdungsgutachten, S. 15). Hingegen ist der Hofladen nur gemeinsam mit dem Landwirtschaftsbetrieb nachhaltig existenzfähig (Existenzgefährdungsgutachten, S. 19). Bei gemeinsamer Betrachtung von Landwirtschaftsbetrieb und Hofladen ist eine nachhaltige Existenzsicherung gegeben (Existenzgefährdungsgutachten, S. 19). Eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung kann somit nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Für das Straßenbauvorhaben werden 2,681 ha benötigt, die der Landwirtschaftsbetrieb laut Gutachten des Sachverständigen Dr. Mager in Pacht oder im Rahmen von kurzfristigem Flächentausch bewirtschaftet. Daneben werden 0,2335 ha Eigentumsflächen in Anspruch genommen, die jedoch langfristig, bis 2020, an den Einwender Nr. 104 verpachtet sind. Bei einer Betriebsgröße von rd. 35 ha würde der Flächenverlust 8,329 % betragen.

Die für das Straßenbauvorhaben in Anspruch zu nehmenden Pacht- bzw. Tauschflächen dienen jedoch nicht langfristig und nachhaltig der Existenzsicherung des landwirtschaftlichen Betriebs. Bei den Pachtflächen ist gemäß Existenzgefährdungsgutachten der Rechtsanspruch auf drei Jahre beschränkt (Restpachtdauer). Eine Fläche wurde zudem erst nach Eintritt der Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG gepachtet. Die Tauschfläche wird ohne Pachtvertrag lediglich im Pflugtausch mit einem anderen Landwirtschaftsbetrieb bewirtschaftet. Nach ständiger Rechtsprechung sind diese Flächen daher bei der Frage, ob der Landwirtschaftsbetrieb vorhabenbedingt in seiner Existenz gefährdet werden kann, nicht wie Eigentumsflächen zu berücksichtigen[189]. Dies gilt auch dann, wenn zwischenzeitlich die Pachtverträge für die betroffenen Flächen verlängert worden sein sollten, da dies nach Auslegung der Planunterlagen und Eintritt der Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG erfolgte, mithin klar ersichtlich war, dass die Flächen für das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

Auch die 0,2335 ha Eigentumsflächen sind bei der Bewertung der Existenzgefährdung nicht zu berücksichtigen. Aufgrund der langjährigen Verpachtung an den Einwender Nr. 104 können sie nicht zur Existenzsicherung des Landwirtschaftsbetriebes beitragen. Die Fläche ist stattdessen als nachhaltig existenzsichernd beim Einwender Nr. 104 zu berücksichtigen. Ohnehin stellt sie nur rd. 0,67 % der Betriebsfläche des landwirtschaftlichen Betriebs dar. Nach Angaben des Existenzgefährdungsgutachtens werden die auf der Fläche befindlichen Gewächshäuser vom Landwirtschaftsbetrieb der Einwender genutzt. Die Nutzung der Gewächshäuser wird durch die Flächeninanspruchnahme jedoch nicht beeinträchtigt (Existenzgefährdungsgutachten, S. 21, 24).

Da durch das Straßenbauvorhaben keine Bewirtschaftungsflächen in Anspruch genommen werden, die dauerhaft zur Existenzsicherung des Landwirtschaftsbetriebs beitragen, kann der Entzug dieser Flächen für das Straßenbauvorhaben nicht ursächlich sein für eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs.

[189] Vgl. BGH, Urt. v. 07.01.1982, III ZR 141/80.

Auch das Existenzgefährdungsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung ausgeschlossen werden kann. Abweichend von den Maßstäben der ständigen Rechtsprechung berücksichtigt das Existenzgefährdungsgutachten bei der Schadensberechnung in einer Variante 1 jedoch sämtliche von einem vorhabenbedingten Flächenentzug betroffene Flächen, mithin auch die langfristig verpachtete Eigentumsfläche sowie die sämtliche Pacht- und Tauschflächen (Existenzgefährdungsgutachten, S. 30 ff.). Das Gutachten kommt – unter Berücksichtigung von u.a. Ertragsminderungen durch Mehrwege, Mehraufwand für zusätzliche Vorgewende, Mehraufwand für die Beregnung der Flächen – zu dem Ergebnis, dass der Landwirtschaftsbetrieb durch den Flächenentzug nicht existenzgefährdet ist (Existenzgefährdungsgutachten, S. 36). In einer Variante 2 werden – insoweit zutreffend – die Eigentumsfläche, die im Flächentausch bewirtschaftete Fläche sowie die im Eigentum der Stadt Wunstorf stehende Fläche, die erst nach Auslegung der Planunterlagen und Eintritt der Veränderungssperre gepachtet wurde, nicht in die Berechnung einbezogen. Berücksichtigt wurden hierbei lediglich drei Flächen, auf die jedoch nur ein auf noch drei Jahre beschränkter Rechtsanspruch (Restpachtzeit) besteht und welche zudem nur 1,189 % der Betriebsfläche ausmachen. Im Ergebnis wird eine Existenzgefährdung nicht festgestellt (Existenzgefährdungsgutachten, S. 37 ff.). Selbst wenn also entgegen der Maßstäbe der ständigen Rechtsprechung sämtliche Flächen bei der Bewertung einer Existenzgefährdung berücksichtigt würden, wäre die Existenz des Landwirtschaftsbetriebs durch das Straßenbauvorhaben nicht gefährdet.

Auch eine Existenzgefährdung des Hofladens droht nicht. Dieser ist nach den Feststellungen des Existenzgefährdungsgutachtens nur bei Bestehen des Produktionsbetriebs existenzfähig (Existenzgefährdungsgutachten, S. 19). Betrachtete man den Hofladen isoliert, könnte das Straßenbauvorhaben mithin nicht Ursache für eine Existenzgefährdung sein. Aber auch bei der hier gebotenen gemeinsamen Betrachtung mit dem landwirtschaftlichen Produktionsbetrieb ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Hofladens ausgeschlossen, da eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs nicht droht. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich infolge der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen die Produktionsmengen so sehr verringern werden, dass ein Verkauf im Hofladen nicht mehr wirtschaftlich wäre. Das Hofgrundstück, auf dem sich der Hofladen befindet, wird nicht durch das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen.

Die von den Einwendern geltend gemachten, von der Flächeninanspruchnahme unabhängigen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf den Hofladen durch Verlust der verkehrsgünstigen Lage, hat die Planfeststellungsbehörde ebenfalls in ihre Betrachtungen abwägend einbezogen, wenngleich die Nutzung der Umgebungssituation nur eine Chance, hingegen keine geschützte Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG darstellt. Die Auswirkungen der Verringerung der Verkehrsbelastung der K 344 in der Ortsdurchfahrt von Blumenau, an der die Hofstelle samt Hofladen direkt gelegen ist, wurden durch den Sachverständigen im Existenzgefährdungsgutachten untersucht. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Existenzfähigkeit des Hofladens nach dem Bau der Ortsumgehung nicht mehr gesichert sei, merkt aber zugleich nachvollziehbar an, dass es sich bei der Ermittlung von Umsatz- und Gewinnerwartungen nur um unsichere Schätzungen handeln könne und zudem zu berücksichtigen sei, dass der dem Existenzgutachten zugrunde gelegte Umsatz des Hofladens aufgrund der vorhergehenden Insolvenz auch bereits mit Annahmen versehen sei. Die Annahme einer Existenzgefährdung sei daher nicht sicher (Existenzgefährdungsgutachten, S. 43, 47). Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt diese – nicht gesicherten – Auswirkungen des Vorhabens auf den Hofladen bei ihrer Entscheidung, kommt aber nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen. Denn die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Hofladen bestehen in einer Minderung der Wirtschaftlichkeit durch Verlust der Lagegunst, welcher weder unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fällt, noch Ansprüche nach § 74 Abs. 2 Satz 2, 3 VwVfG begründen kann. Ein Unternehmer hat keinen Anspruch darauf, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert. Eine

Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Nicht gänzlich außer Betracht bleiben kann zudem, dass der Hofladen im Jahr 2010 nach der Planauslegung, somit in Kenntnis des ohnehin schon lange zuvor bekannten Straßenbauvorhabens und der damit verbundenen möglichen Nachteile für die Erreichbarkeit, (wieder-)eröffnet wurde. Zudem ist davon auszugehen, dass bis zur Verwirklichung des Vorhabens noch ein längerer Zeitraum verbleibt, während dessen sich der Hofladen auf die geänderte Situation einstellen und in der Vergangenheit getätigte Investitionen nutzen kann[190]. Im Übrigen wird der Hofladen – jedenfalls für Stammkunden oder Kunden, die den Hofladen kennen – auch nach Bau der Ortsumgehung Wunstorf recht gut erreichbar bleiben. Durch die unmittelbare Lage der Hofstelle an der K 344 kann der Hofladen von der B 441neu über den Knoten Ortsumgehung – K 333 Leinechaussee in weniger als 1 km Entfernung erreicht werden.

Eine potenzielle Aufgabe des Hofladens hätte aufgrund der Selbstvermarktung des produzierten Gemüses auch Rückwirkungen auf den Ertrag des Landwirtschaftsbetriebs. Eine Gefährdung der Existenz des Landwirtschaftsbetriebs wäre damit aber nicht verbunden (Existenzgefährdungsgutachten, S. 43).

Im Ergebnis ist deshalb festzustellen, dass der Bau der Ortsumgehung Wunstorf keine Existenzgefährdung des Betriebes der Einwender verursacht. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es vorhabenbedingt zu einer erheblichen Betroffenheit des Landwirtschaftsbetriebs und des Hofladens der Einwender kommt und hat diese Betroffenheit mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen abgewogen. Die Beeinträchtigungen sind nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben oder eine Planung ohne Inanspruchnahme von Bewirtschaftungsflächen der Einwender verlangen, zumal im letzteren Fall die Betroffenheit lediglich auf anderen Private verschoben würde.

Über etwaige Ertragsminderungen infolge von Umwegen oder Bewirtschaftungserschwernissen und hierfür zu leistende Entschädigungen sowie Ansprüche auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen ist im Rahmen des der Planfeststellung nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahrens bzw. des geplanten Flurbereinigungsverfahrens zu entscheiden. Die Planfeststellungsbehörde geht zudem davon aus, dass in dem vorgesehenen Flurbereinigungsverfahren oder einem nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren geeignete Flächen als Ersatz angeboten werden können. Das Bereitstellen von Ersatzland ist jedoch eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss. §§ 19 und 19a FStrG weisen sie dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu.

<u>Einwender Nr. 104</u>

Der anwaltlich vertretene Einwender hat eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes geltend gemacht. Zur sachverständigen Klärung, ob durch das Vorhaben die Existenz des Landwirtschaftsbetriebes gefährdet wird, hat die Vorhabenträgerin bei dem Sachverständigen Dr. Andreas Mager die Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens in Auftrag gegeben. Mit Datum vom 21.04.2011 hat der Sachverständige das Gutachten vorgelegt (Existenzgefährdungsgutachten, Dr. Andreas Mager, vom 21.04.2011). Im Auftrag der Vorhabenträgerin hat der Sachverständige ein weiteres Gutachten zur Untersuchung einer Existenzgefährdung des von der Betriebsleiterfamilie betriebenen Hofladens vorgelegt (Existenzgefährdungsgutachten Hofladen, Dr. Andreas Mager, vom 14.07.2014).

Bei dem Betrieb des Einwenders handelt es um einen biologisch wirtschaftenden Gemüsebaubetrieb mit einer Größe von 45 ha. Davon werden 38 ha selber bewirtschaftet (Existenzgefährdungsgutachten, S. 4; Betrieblicher Erhebungsbogen). Der Betrieb vermarktet seine Produkte größtenteils direkt ab Hof und an verschiedene Großhändler. Die Selbstvermarktung erfolgt über einen Hofladen, der von der Ehefrau des Einwenders geführt wird (Einwenderin

[190] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 7/15, juris Rn. 16.

Nr. 105). Der größte Teil der Frischmarkt-Gemüseproduktion wird über zwei Naturkostgroßhändler vertrieben. Daneben wird für einen Babynahrungshersteller Industriegemüse angebaut, wobei Vertragspartner des Landwirtschaftsbetriebes ein Obst und Gemüse verarbeitender Betrieb ist, der seinerseits den Babynahrungshersteller beliefert. Der Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders ist so organisiert, dass die angebauten Gemüsekulturen soweit wie möglich über den Frischmarkt vertrieben werden.

Gemüse, das nicht über den Frischmarkt vertrieben werden kann, etwa in absatzschwächeren Zeiten oder bei Überproduktionen, wird als Industriegemüse zu einem geringeren Preis über o.g. Betrieb an den Babynahrungshersteller veräußert. Geliefert werden müssen jährlich vertraglich festgelegte Mengen, feste Lieferzeiten existieren nicht.

Im Eigentum des Einwenders befinden sich ca. 26,4 ha gemüsebaulich genutzte Flächen. Daneben werden Pachtflächen mit einer Größe von etwa 18,8 ha bewirtschaftet. 7 ha sind verpachtet. Nach Erstellung des Existenzgefährdungsgutachtens hat der Einwender einen Teil einer von ihm bislang langfristig vom Einwender Nr. 103 gepachteten Fläche (Flurstück 35, Flur 7, Gemarkung Blumenau) mit einer Größe von rd. 3,14 ha erworben (jetzt: Flurstück 35/2, Flur 7, Gemarkung Blumenau) und bewirtschaftet sie weiterhin.

Das ergänzend zu den Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf den Hofladen der Einwenderin Nr. 105 erstellte Gutachten vom 14.07.2014 stellt zutreffend fest, dass der Hofladen als Nebenbetrieb des landwirtschaftlichen Produktionsbetriebs zu betrachten ist, der eine zusätzliche Erwerbsquelle darstellt und zur Existenzsicherung der Betriebsleiterfamilie beiträgt. Er ist daher gemeinsam mit dem Produktionsbetrieb in die Prüfung der Existenzgefährdung einzubeziehen.

Im Existenzgefährdungsgutachten wird nachvollziehbar festgestellt, dass der Landwirtschaftsbetrieb, einschließlich Hofladen, derzeit nachhaltig in seiner Existenz gesichert ist (Existenzgefährdungsgutachten, S. 13 und Existenzgefährdungsgutachten Hofladen, S. 8). Eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung kann somit nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Durch das Straßenbauvorhaben werden in einigem Umfang Flächen in Anspruch genommen, die vom Einwender Nr. 104 bewirtschaftet werden. Ein Abgleich der vom Einwender als vorhabenbedingt betroffen angegebenen und dem Existenzgefährdungsgutachten zugrunde gelegten Flächen mit dem Grunderwerbsverzeichnis ergab, dass die Pachtfläche Flurstück 34 Flur 8 Gemarkung Blumenau nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten ist. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass es sich hierbei wohl um einen Schreibfehler im Gutachten handelt, da das Grunderwerbsverzeichnis ein Flurstück mit einer ähnlichen Bezeichnung enthält (Flurstück 34, Flur 7, Gemarkung Blumenau), das bei der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen im Jahr 2009 demselben Eigentümer gehörte wie das Flurstück 41/3, Flur 8, Gemarkung Blumenau. Dieses Grundstück ist im Existenzgefährdungsgutachten ebenfalls als Pachtfläche aufgeführt und trägt im Zeitpunkt der Planfeststellung nach Eigentümerwechsel die Flurstücksnummer 41/6. Zudem weichen die dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen in ihrer Größe z.T. ab. Die Grundstücke Flurnr. 32, Flur 7 , und Flurnr. 200, Flur 8, jeweils Gemarkung Blumenau, stehen im Eigentum des Einwenders Nr. 105. Die Planfeststellungsbehörde betrachtet es zugunsten des Einwenders Nr. 103 gleichwohl als nachhaltig der Existenzsicherung dienend. Aufgrund der veränderten Eigentümersituation bei dem Flurstück 35, Flur 7, Gemarkung Blumenau, berücksichtigt die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Berechnung des Flächenverlusts vorsorglich in Summe die in Anspruch zu nehmende Fläche der Flurstücke 35/1 und 35/2. Auf dieser Grundlage werden nach Berechnung der Planfeststellungsbehörde rd. 4,3 ha der Betriebsfläche dauerhaft für das Vorhaben in Anspruch genommen. Bei einer Anbaufläche von rd. 38 ha sind dies rd. 11,5 %. Die Flächenzusammenstellung auf S. 5 des Existenzgefährdungsgutachtens ergibt einen Flächenverlust von rd. 4,2 ha, mithin rd. 11,05 % der Bewirtschaftungsfläche. Die Abweichungen zwischen den Annahmen des Existenzgefährdungsgutachtens und dem Grunderwerbsverzeichnis sind hiernach nicht so gravierend, dass eine erneute Begutachtung erforderlich geworden wäre.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme von nachhaltig der Existenzsicherung dienenden Grundstücken ist zu berücksichtigen, dass einige der Pachtflächen nur noch eine geringe Restpachtzeit haben bzw. erst nach Eintritt der Veränderungssperre gemäß § 9a FStrG gepachtet wurden und daher nicht nachhaltig zur Existenzsicherung des Landwirtschaftsbetriebs beitragen können. Nach ständiger Rechtsprechung sind diese Flächen bei der Ermittlung, ob ein Betrieb durch vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme in seiner Existenz gefährdet wird, nicht zu berücksichtigen. Betroffen sind Flächen in einer Größe von rd. 1,39 ha (sowohl gemäß Existenzgefährdungsgutachten als auch nach Grunderwerbsverzeichnis). Abzüglich dieser Flächen werden vorhabenbedingt rd. 7,39 % bzw. 7,87 % der Betriebsfläche in Anspruch genommen.

Eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs droht trotz der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahme nicht. Bei der Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens hat der Gutachter neben der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme auch weitere Faktoren wie Durchschneidungsschäden, Mehrwege, unwirtschaftliche Restflächen, Schattenwirkung von Ausgleichspflanzungen, Erschwernisse bei der Beregnung, Schadstoffeinträge sowie Auswirkungen auf die Besonderheiten eines Bio-Betriebs berücksichtigt (Existenzgefährdungsgutachten, S. 14 ff.). Hinsichtlich der Schattenwirkung ist allerdings darauf hinzuweisen, dass durch die Schutzmaßnahme S05 eine Verschattung der Gemüsekulturen weitmöglichst vermieden wird.

Der Sachverständige hat im Existenzgefährdungsgutachten unter Bewertung sämtlicher vorhabenbedingt betroffener Flächen festgestellt, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Betriebs nicht eintreten wird (Existenzgefährdungsgutachten, S. 34). Dieses Ergebnis muss daher auch bei Berücksichtigung nur der nachhaltig der Existenzsicherung dienenden Flächen gelten (vgl. Existenzgefährdungsgutachten, S. 6 f.).

Der anwaltliche Vertreter der Einwender Nr. 104 und Nr. 105 hat mit Schreiben vom 06.07.2011 Einwände gegen das Gutachten erhoben. In dem ergänzenden Erörterungstermin vom 20.08.2013 wurden die Einwände aufrechterhalten. Der anwaltliche Vertreter wendet u.a. ein, dass nicht die konkreten – sehr guten – Wirtschaftsergebnisse des begutachteten Landwirtschaftsbetriebs zur Grundlage des Existenzgefährdungsgutachtens hätten gemacht werden dürfen, sondern die Ertragsdaten eines Durchschnittsbetriebs. In diesem Fall ergebe sich eine deutliche Existenzgefährdung. Auch seien die vorübergehend beanspruchten Arbeitsstreifen und Vorgewende als vollständiger und dauerhafter Flächenverlust anzusehen. Die Belastungen durch Umwege seien fehlerhaft bewertet worden. Unzureichend berücksichtigt worden seien zudem die Besonderheiten als biologisch wirtschaftender Betrieb sowie die Vertragsbeziehungen mit dem Babynahrungshersteller. Bei Wegfall dieser Liefermöglichkeiten an den Babynahrungshersteller sei die Existenz des Landwirtschaftsbetriebes gefährdet.

Die Vorhabenträgerin hat den Verfasser des Sachverständigengutachtens sowie das sachverständige Dezernat 24 der NLStBV um ergänzende Stellungnahme gebeten und beiden Stellen die Vorgänge der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen des begutachtenden Sachverständigen vom 07.01.2012 und des Dezernats 24 vom 16.08.2011 geprüft und nachvollzogen. Im Ergebnis ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde an der Feststellung des Existenzgefährdungsgutachtens, der Landwirtschaftsbetrieb werde vorhabenbedingt nicht in seiner Existenz gefährdet, festzuhalten. In den Stellungnahmen werden die Einwendungen des anwaltlichen Vertreters nachvollziehbar widerlegt. Soweit der Einwand hinsichtlich des Abzugs des flächenverlustabhängigen Deckungsbeitrags als zutreffend bewertet wird, legt der Gutachter plausibel dar, dass eine Existenzgefährdung gleichwohl nicht drohe. Die Planfeststellungsbehörde folgt insbesondere auch nicht dem Einwand, bei der Begutachtung der Existenzgefährdung hätten nicht die tatsächlichen Betriebsdaten, sondern die Daten eines durchschnittlichen Landwirtschaftsbetriebs herangezogen werden müssen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass der bei dem Betrieb des Einwenders Nr. 104 vorliegende überdurchschnittliche Bewirtschaftungserfolg bei der Ermittlung einer Existenzgefährdung zu berücksichtigen ist. Bei der Ermittlung, ob ein Landwirtschaftsbetrieb an sich existenzfähig ist und nach dem Eingriff

existenzfähig bleiben wird, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes ist grundsätzlich danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung (Eigenkapitalbildung) und für Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Zu berücksichtigen sind dabei aber auch die besondere Struktur und Arbeitsweise jedes einzelnen Betriebes[191]. Vorzunehmen ist mithin eine Einzelfallbetrachtung des jeweiligen Landwirtschaftsbetriebes und damit auch der Fähigkeit des Betriebseiters. Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kommt es maßgeblich darauf an, dass der von einem konkreten Betrieb tatsächlich erwirtschaftete Gewinn eine ausreichende Eigenkapitalbildung zulässt und Mittel für notwendige Wachstumsinvestitionen zur Verfügung stellt, die den Betrieb langfristig entwicklungsfähig halten[192]. Weder verlangt die Rechtsprechung noch erscheint es nachvollziehbar, dass bei der Bewertung, ob ein Landwirtschaftsbetrieb an sich existenzfähig ist und nach dem vorhabenbedingten Flächenverlust seine Existenz gesichert bleibt, durchschnittliche Ertragsdaten und nicht diejenigen des jeweiligen Betriebs heranzuziehen sind. Es ist vielmehr auf die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Landwirtschaftsbetriebs abzustellen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es daher sachgerecht, wie in dem Existenzgefährdungsgutachten des Sachverständigen erfolgt und plausibel dargelegt (Existenzgefährdungsgutachten, S. 10), auf Basis der Erfolgsgrößen aus der Buchführung des Landwirtschaftsbetriebs die Existenzfähigkeit zu beurteilen und eine etwaige Existenzgefährdung zu ermitteln.

Bei der Bewertung einer vorhabenbedingten Existenzgefährdung hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus auch ausreichend berücksichtigt, dass es sich um einen Bio-Betrieb handelt, der u.a. Industriegemüse über einen Ost und Gemüse verarbeitenden Betrieb an einen Babynahrungshersteller liefert. Im Hinblick auf den Vortrag des Einwenders bzw. seines anwaltlichen Vertreters, die Lieferbeziehungen zu dem Babynahrungshersteller seien existenzsichernd, und zudem stelle er hohe Anforderungen an die Qualität des Gemüses sowie die Schadstoffbelastung des Bodens, hat die Planfeststellungsbehörde ihn zur Vorlage entsprechender Unterlagen aufgefordert. Unter Berücksichtigung der überlassenen Informationen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass es sich bei den Lieferbeziehungen zu dem Babynahrungshersteller – bzw. richtigerweise zum Verarbeitungsbetrieb – nicht um Rechtspositionen im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG handelt. Zunächst ist generell zu berücksichtigen, dass ein Unternehmer keinen Anspruch darauf hat, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert. Als derartige (bloße) Umsatz- und Gewinnchance ist die Lieferung von Industriegemüse jedoch zu werten. Der Einwender hat keine Verträge vorgelegt. Langfristig gesicherte Lieferbeziehungen bestehen nach seinen Angaben nicht. Die Lieferverträge werden jedes Jahr mit unterschiedlichen Abnahmequoten neu abgeschlossen. Zu den Abnahmemengen fehlt es gleichfalls an substantiiertem Vortrag. Der Einwender hat im Rahmen seiner Mitwirkungspflicht im Anhörungsverfahren nicht nachgewiesen, dass der Babynahrungshersteller einer seiner größten Abnehmer sei. Da nach Angaben des Einwenders nur Gemüse geliefert wird, dass auf dem Frischmarkt etwa wegen fehlender Nachfrage oder Überproduktionen nicht absetzbar ist, ist davon auszugehen, dass das Industriegemüse – konkret benannt wurde ohnehin nur Zucchini – einen geringeren Absatzanteil als das Frischmarktgemüse hat und lediglich eine zusätzliche Erwerbsquelle darstellt.

Des Weiteren kann bei der Bewertung der Existenzgefährdung nicht unterstellt werden, dass der Babynahrungshersteller aufgrund seiner hohen Qualitätsstandards hinsichtlich Schadstoffbelastungen von dem Landwirtschaftsbetrieb produziertes Gemüse nicht mehr annehmen wird oder generell die Produktion von Bio-Gemüse infolge des Straßenbauvorhabens nicht mehr möglich sein wird.

---

[191] Vgl. BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 13/08, juris Rn. 28; BVerwG, Beschl. v. 31.10.1990 – 4 C 25/90, 4 ER 302/90, juris Rn. 24.

[192] Aust/Jacobs/Pasternak, Enteignungsentschädigung, 7. Aufl. 2014, Rn. 305.

Es existieren keine normativen Vorgaben, die ökologischen Landbau im Umfeld von bestimmten Anlagen, z.B. Bundesfernstraßen, für unzulässig erklären oder den Verkauf als ökologische Erzeugnisse untersagen. Die Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates vom 28.06.2007 über die ökologische/biologische Produktion und Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2091/91 (EG-Öko-Verordnung) enthält lediglich Ziele und Grundsätze der ökologischen/biologischen Produktion, Produktionsvorschriften und Vorgaben zur Kennzeichnung, zu Kontrollen sowie zum Handel mit Drittländern. Hingegen sind weitere Vorgaben, etwa hinsichtlich Produktionsstandorten oder Mindestabständen zu emittierenden Anlagen, nicht normiert. Auch das der Umsetzung der EG-Öko-Verordnung dienende Öko-Landbaugesetz (ÖLG) enthält keine materiellen Maßgaben zu bestimmten Anbauorten. Bei Einhaltung der Vorgaben der EG-Öko-Verordnung und des ÖLG wird dem Einwender daher auch künftig ein ökologischer Landbau möglich sein. Mit Maßnahme S09 wird vorsorglich die Anlage eines etwa 10 m breiten Immissionsschutzstreifens festgesetzt, in dem Gemüsekulturen nicht angebaut werden dürfen. Hierdurch werden die Böden sowie die Anbauprodukte vor Schadstoffeinträgen geschützt. Im Existenzgefährdungsgutachten wurde die Herausnahme aus der Bewirtschaftung als künftiger Minderertrag bei der Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Arbeitsabläufe und die Einkommenssituation des Landwirtschaftsbetriebs berücksichtigt.

Nach Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde hat der Einwender Unterlagen zu Qualitätsstandards des Babynahrungsherstellers vorgelegt. Diese enthalten zwar strenge Vorgaben zu Anbau, Ernte, Lagerung und Verarbeitung der Produkte, erklären aber zugleich die EG-Öko-Verordnung zur Grundlage des Bio-Anbaus. Weder finden sich hier Beschränkungen zur Standortwahl im Umfeld emittierender Anlagen, noch Schadstoffobergrenzen, die – bezogen auf die Biogemüseproduktion im Allgemeinen – besonders gering sind.

Anzumerken ist, dass die Lieferung des Bio-Industriegemüses nicht direkt an den Babynahrungsherstellter erfolgt, sondern an einen Obst und Gemüse verarbeitenden Betrieb. Dieser Betrieb verarbeitet die Rohware nicht ausschließlich für Säuglings- und Kleinkindernahrung, sondern produziert in großem Umfang (Bio-)Tiefkühlgemüse. Für den Fall, dass der Babynahrungshersteller den Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders vorhabenbedingt nicht mehr als Lieferant akzeptieren sollte, bestünden somit möglicherweise weitere Absatzmöglichkeiten.

Über etwaige Ertragsminderungen infolge von Umwegen oder Bewirtschaftungserschwernissen und Ansprüche auf Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen ist im Rahmen des der Planfeststellung nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahrens bzw. des geplanten Flurbereinigungsverfahrens zu entscheiden, ebenso wie über etwaige Entschädigungen in Bezug auf die Vertragsbeziehungen zu dem Babynahrungshersteller. Entschädigungszahlungen oder Ersatzlandstellung wurden bei der Ermittlung einer Existenzgefährdung nicht schadensmindernd berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde geht zudem davon aus, dass in dem vorgesehenen Flurbereinigungsverfahren oder einem nachfolgenden Enteignungs-/Entschädigungsverfahren für den Bio-Betrieb der Einwender geeignete Flächen als Ersatz angeboten werden können. Für Ertragsminderungen während der Umstellungszeit auf biologischen Anbau ist ggf. ein finanzieller Ausgleich zu leisten. Das Bereitstellen von Ersatzland ist jedoch eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss. §§ 19 und 19a FStrG weisen sie dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu.

Eine durch das Straßenbauvorhaben verursachte relevante Existenzgefährdung des Hofladens ist ebenfalls nicht zu erwarten. Dies bereits deswegen, weil die Existenz des landwirtschaftlichen Produktionsbetriebs nicht gefährdet wird. Zudem wird in den Hofladen im Zuge des Baues der Ortsumgehung Wunstorf nicht unmittelbar eingegriffen. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich infolge der vorhabenbedingten Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen die Produktionsmengen so sehr verringern werden, dass ein Verkauf über den Hofladen nicht mehr wirtschaftlich wäre. Aufgrund der derzeitigen relativ verkehrsgünstigen Lage im ländlichen Umfeld, aber unmittelbarer Nähe zur Manhorner Straße in Blumenau könnte es nach Bau der Ortsumgehung und der hierdurch bewirkten Entlastung dieser Ortsdurchfahrt zu

einem Verlust von Kunden und dadurch einem Umsatzrückgang kommen. Der Gutachter kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass Auswirkungen des Straßenbauvorhabens durch Verlust der Lagegunst auf die Umsatz- und Gewinnerwartungen des Hofladens derzeit nicht verlässlich ermitteln werden können (Existenzgefährdungsgutachten Hofladen, S. 8 f.). Zu berücksichtigen ist hierbei, dass der Hofladen – jedenfalls für Stammkunden oder Kunden, die den Hofladen kennen – auch nach Bau der Ortsumgehung Wunstorf relativ gut erreichbar bleiben wird. Von der B 441neu aus kann der Hofladen über den Knotenpunkt Ortsumgehung – K 333 Leinechaussee in etwas mehr als 1 km Entfernung erreicht werden. Auch im Übrigen ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung des Hofladens auszuschließen. Denn die möglichen vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Hofladen bestünden in einer Minderung der Wirtschaftlichkeit durch Verlust der Lagegunst, welche weder unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallen, noch Ansprüche nach § 74 Abs. 2 Satz 2, 3 VwVfG begründen können. Ein Gewerbetreibender oder Urproduzent hat kein Anspruch darauf, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert. Ein Unternehmer hat jederzeit mit einer Änderung der Umgebungssituation seines Gewerbebetriebs zu rechnen. Eine Minderung der Rentabilität ist daher hinzunehmen. Umsatz- und Gewinnrückgänge, die sich in Bezug auf den Hofladen ggf. durch eine geänderte öffentliche Verkehrsführung oder Veränderungen der Umgebung ergeben, stehen nicht unter dem Schutz der Eigentumsgarantie. Gleichwohl ist auch ohne direkte Inanspruchnahme einer Eigentumsposition das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Eigenmitteln ausgenutzten Erwerbsquelle in der hoheitlichen Planung zu berücksichtigen und abzuwägen. Dieser Verpflichtung ist die Planfeststellungsbehörde mit vorstehenden Erwägungen nachgekommen. Hierbei konnte sie zutreffend berücksichtigen, dass Planungen für das Vorhaben bereits seit Jahrzehnten bekannt sind und bis zur Verwirklichung des Vorhabens voraussichtlich noch ein längerer Zeitraum verbleibt, während dessen sich der Hofladen auf die geänderte Situation einstellen und in der Vergangenheit getätigte Investitionen nutzen kann[193]. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Landwirtschaftsbetrieb der Einwender Nr. 104 und 105 vorhabenbedingt erheblich betroffen wird, eine Existenzgefährdung jedoch nicht droht. Die Planfeststellungsbehörde hat die Beeinträchtigungen der Einwender mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen abgewogen und kommt zu dem Ergebnis, dass die öffentlichen Interessen die privaten Interessen der Einwender überwiegen. Die Beeinträchtigungen sind nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben oder eine Planung ohne Inanspruchnahme von Bewirtschaftungsflächen der Einwender verlangen, zumal im letzteren Fall die Betroffenheit lediglich auf anderen Private verschoben würde.

Ergebnis

Nach Prüfung einer möglichen vorhabenbedingten Existenzgefährdung von sechs Landwirtschaftsbetrieben kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass bei keinem der Betriebe eine Existenzgefährdung droht. Nach Abwägung der Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Betriebe mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen ist festzustellen, dass die öffentlichen Interessen die privaten Interessen der Landwirtschaftsbetriebe überwiegen. Die Beeinträchtigungen sind nicht derart schwerwiegend, dass sie einen Verzicht auf das Vorhaben oder eine Planung ohne Inanspruchnahme von Bewirtschaftungsflächen eines Landwirtschaftsbetriebs verlangen.

Für den Fall, dass entgegen der hier getroffenen Feststellung einer oder alle der vorstehend genannten landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet sein sollten, gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die für das Vorhaben streitenden Belange (vgl. Abschnitt 2.2.3.1 und 2.2.3.2 des Beschlusses) die Belange der Betriebe auch für den Fall, dass sie im Zusammenwirken zu einem öffentlichen Belang erstarken würden, überwiegen. Das Vorhaben ist mit vordringlichem Bedarf in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

[193] BVerwG, Urt. v. 28.04.2016 – 9 A 7/15, juris Rn. 14, 16.

aufgenommen worden. Der vordringliche Bedarf wurde jüngst durch das 6. FStrAbÄndG bestätigt. Der Bau der Ortsumgehung Wunstorf dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen sind geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Die Ortsdurchfahrt von Wunstorf im Zuge der B441 weist derzeit unzureichende Verkehrsverhältnisse auf. Das Bauvorhaben stellt sicher, dass die Leistungsfähigkeit der B 441 und damit die Abwicklung des weiträumigen Verkehrs verbessert werden. Ohne den Bau der Ortsumgehung Wunstorf kann der derzeitige und insbesondere der künftig zu erwartende Verkehr nicht sicher und reibungslos bewältigt werden. Insbesondere entlastet das Vorhaben die Ortsdurchfahrt von Wunstorf und das nachgeordnete Straßennetz vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr, erhöht die Verkehrssicherheit der Ortsdurchfahrt Wunstorf und anliegender Straßen, erhöht den Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität, verbessert den Verkehrsablauf des überörtlichen Verkehrs auf der B 441, schafft einen leistungsfähigen überregionalen Straßenzug, verringert deutlich die Lärm- und Schadstoffbelastung im Umfeld der Ortsdurchfahrt Wunstorf sowie den Ortsdurchfahrten Luthe und Blumenau und führt damit zu einer Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen. Darüber hinaus werden durch die Verminderung bestehender Zerschneidungseffekte entlang der Ortdurchfahrt städtebauliche Potenziale freigesetzt.

2.2.3.10.3 Auswirkungen auf das landwirtschaftliche Wegenetz

Durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf werden für die Landwirtschaft wichtige Wegeverbindungen durchtrennt sowie landwirtschaftliche Flächen an- und durchschnitten. Hierdurch ergeben sich teilweise ungünstiger zu bewirtschaftende Flächen und Umwege in der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch auf ein Mindestmaß reduziert worden und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten letztlich der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen würden.

Als Ersatz für die durch die Ortsumgehung unterbrochenen Wegebeziehungen werden gemäß den festgestellten Planunterlagen nach Maßgabe des gültigen Regelwerks („Richtlinien für den landwirtschaftliche Wegebau (RLW)“) vorhandene Wirtschaftswege ausgebaut und neue Wege hergestellt. Höhenungleiche Querungsmöglichkeiten der Ortsumgehung werden geschaffen. Gemäß dem Grundsatz der Problembewältigung ist die Erschließung der Flurstücke hierdurch hinreichend sicher gestellt. Über die hiernach noch notwendigen Wegerechte sind außerhalb dieser Planfeststellung im Rahmen des Entschädigungsverfahrens privatrechtliche Vereinbarungen zwischen den Berechtigten und der Vorhabenträgerin zu treffen.

Insgesamt ist die Vorhabenträgerin ihrer Verpflichtung zur Behebung der straßenausbaubedingten Nachteile mit der Schaffung neuer oder der Wiederherstellung vorhandener Wegebeziehungen nach Maßgabe der gültigen Regelwerke in ausreichendem Maße nachgekommen.

Das in den zur Planfeststellung eingereichten Planunterlagen enthaltene Wegekonzept wurde auf der Grundlage des Landwirtschaftlichen Fachbeitrags (Landwirtschaftskammer Hannover, Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Vorhaben B441 Ortsumgehung Wunstorf, November 2005) erstellt. Eine Übersicht über die auszubauenden und neu zu schaffenden Wirtschaftswege ist dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1,) zu entnehmen. Hierauf wird verwiesen. Im Zuge der ersten Planauslegung vom 18.05. bis 17.06.2009 wurden gegen das Wegekonzept in der damaligen Fassung seitens zahlreicher Privateinwender und des Landvolkes sowie von Trägern öffentlicher Belange (Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser, vormals: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Hannover, Amt für Landentwicklung Hannover – LGLN; Landwirtschaftskammer Hannover;) erhebliche Bedenken vorgebracht. Die Einwände betrafen insbesondere die geplante Wegeführung und Wegebreiten. Eingewandt wurde, dass mit den vorgesehenen Wegebreiten die Wirtschaftswege mit modernen landwirtschaftlichen Maschinen nicht befahrbar seien. Außerdem wäre die notwendige Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen nicht gewährleistet. Weitere Einwände richteten sich gegen die nicht ausreichende Tragfähigkeit der vorgesehenen Wegebefestigungen für schweres landwirtschaftliches Gerät. Die Planfeststellungsbehörde

und die Vorhabenträgerin haben die Einwendungen sorgsam geprüft und zum Teil als begründet befunden. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin umfangreiche Änderungen am Wegekonzept vorgenommen, die maßgeblicher Bestandteil der 1. Planänderung vom 29.04.2011 waren. Weitere Änderungen wurden mit der 2. Planänderung vom 05.10.2011 und der 3. Planänderung vom 30.09.2013 beantragt. Geändert wurde insbesondere die Regelbreite von Wirtschaftswegen, in dem in Teilabschnitten die Bankette verbreitert und zusätzlich zu den beidseitigen Banketten unbefestigte Seitenstreifen zu den landwirtschaftlichen Flächen eingeplant wurden. Nach den Vorgaben der Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau (RLW 1999 – Auflage 2005) erhalten alle Wirtschaftswege eine befestigte Breite von 3,0 m. In Abhängigkeit der jeweiligen Bedeutung der Wirtschaftswege werden diese mit unbefestigten, aber überfahrbaren 0,5 – 1,0 m (teilweise 1,25 m) breiten Seitenstreifen, zzgl. eins „Schwengelmaßes“ von ca. 0,5 m je Seite, geplant (vgl. Unterlage 1). Mit diesen überfahrbaren Grundmaßen ist der Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Maschinen, aber auch von Landwirtschaftsmaschinen und Radfahrern gefahrlos möglich. Die Radien der Wegekurven betragen je nach Erfordernis 8,0 m bis 60,0 m, teilweise sind Fahrbahnaufweitungen vorgesehen. Die Vorgaben der RLW werden eingehalten. Die Fahrbahnbreite des geplanten nördlichen Wirtschaftsweges zwischen der Zufahrtsstraße zur Gaststätte „Alten’s Ruh“ / Waldgebiet Hohes Holz und dem Kreisverkehr wurde wegen der hohen Frequentierung durch Radverkehr von 3,00 m auf 3,50 m aufgeweitet, um eine sichere Begegnung mit Landwirtschaft-/Pkw-Verkehr zu ermöglichen. Bei den landwirtschaftlichen Überführungsbauwerken wurde die Dimensionierung der Ausweichstellen angepasst und Fahrbahnaufweitungen in den Kurvenbereichen vorgenommen. Zur Aufrechterhaltung der Erschließungsfunktion wurde die Wirtschaftswegeführung geändert. Der südliche Wirtschaftsweg von der Neustädter Straße wurde bis zu den Kleingärten „Rottgärten“ verlängert und mit einer Wendemöglichkeit am Wegende versehen. Die in den Einwendungen vielfach kritisierte Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs über das Wohngebiet im Bereich der Senator-Meier-Straße wird hierdurch vermieden. Die Erschließung der verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen ist nach wie vor gewährleistet. Mit der Beibehaltung des vorhandenen Hauptwirtschaftsweges vom Frachtweg und Herstellung eines neu geplanten nördlichen Wirtschaftsweges bis zur Neustädter Straße wurde ein wichtiges Rundwegteilstück geschaffen. Mit dem Verzicht auf die Verlängerung des „Knickfeldweges“ und mit dem geplanten Bau eines Wirtschaftsweges entlang des neuen Brückendammes der Manhorner Straße sowie entlang der geplanten Ortsumgehung wurde den Bedenken der Anwohner zu den erhöhten Verkehrsgefährdungen und zu einer erhöhter Lärmbelastung, aber auch den Bedenken der Landwirtschaft zur Nutzung dieser „Wohnstraße“ für den landwirtschaftlichen Verkehr Rechnung getragen. Aufgeweitet wurde ferner die Brückenweite im Zuge der überführten Maschstraße (Bauwerk WU 6) und des in Höhe Bau-km 4+601 die Ortsumgehung querenden Wirtschaftsweges westlich der Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven (Bauwerk WU 2). Die Breite der beiden Brücken wurde mit der 3. Planänderung auf 5,50 m (Breite zwischen den Geländern) vergrößert. Die befestigte Breite der Wirtschaftswege im Bereich der notwendigen Ausweichstellen wurde auf 6,00 m geändert, bei einer Länge von bis zu 25,00 m zuzüglich einer Verziehungslänge von jeweils 15,00 m. Die vorgenommenen Änderungen des Wirtschaftswegenetzes sind im Übrigen in den der 1. und 3. Planänderung jeweils beigefügten Unterlage „Beschreibung der Änderungen der Planfeststellungsunterlagen“ sowie dem Antrag der Vorhabenträgerin zur 2. Planänderung vom 05.10.2011 dargestellt. Hierauf wird im Übrigen verwiesen. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Ortsumgehung zwischen der Anschlussstelle Hohen Holz (Kreisverkehr) und dem westlichen Bauende für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben. Auf dem Teilstück zwischen der Anschlussstelle Am Hohen Holz und dem östlichen Bauende wird hingegen kein landwirtschaftlicher Verkehr zugelassen, um den Verkehrsfluss nicht zu beeinträchtigen. Für den Landwirtschaftsverkehr stehen in der Ortslage Wunstorf ausreichend dimensionierte klassifizierte Straßen und Gemeindestraßen zur Verfügung.

In den festgestellten Planunterlagen sind für die durchtrennten Wegebeziehungen Ersatzwege vorgesehen, so dass gemäß dem Grundsatz der Problembewältigung die Erschließung der Flurstücke hinreichend sichergestellt ist. Gleichwohl ist mit dem Wege- und Gewässerplan

nach § 41 FlurbG zu gegebener Zeit eine Neuordnung des landwirtschaftlichen Wegenetzes möglich. Es bleibt dem Flurbereinigungsverfahren vorbehalten, im Rahmen des Wege- und Gewässerplanes nach § 41 FlurbG mit landschaftspflegerischen Begleitplan einzelne der hier getroffenen Festlegungen zu ändern und zu optimieren (vgl. Abschnitt 1.1.6.2 des Beschlusses).

Hinsichtlich der Flurstücke Nr. 18, 19/1, 19/2 sowie 20 (südlich der B 441, westlich der Verlängerung der Straße Am Hohen Holz – künftige B 442) wurde eingewandt, dass diese künftig nicht oder nicht hinreichend erschlossen werden. Im Rahmen eines Ortstermins am 23.02.2010 wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesagt, dass der neu anzulegende Radweg längs der zukünftigen B 442 mit einer Breite von 3,0 m hergestellt wird. Nach Durchführung des Erörterungstermins wurde im Zuge der 3. Planänderung die Gestaltung des Radwegs nochmals den landwirtschaftlichen Bedürfnissen angepasst. Neben einer Breite von 3,0 m sind nunmehr beidseitig Bankette in einer Breite von 0,75 m vorgesehen. Der Radweg erhält eine bituminös befestigte Fahrbahn. Die Bankette erhalten einen Unterbau aus Schotter, so dass ein standfestes Bankett entsteht, das überfahren werden kann. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass der Radweg mit schwerem landwirtschaftlichem Gerät befahren werden kann. Straßenverkehrsrechtlich soll der Radweg in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde als gemeinsamer Rad- und Gehweg ausgewiesen werden (VZ 240), mit dem Zusatzzeichen „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ (ZZ 1026-36). Daneben ist durch eine Zufahrt von der B 442n im Bereich des Kreisverkehrs sichergestellt, dass von Norden kommender landwirtschaftlicher Verkehr über den Kreisverkehr den Radweg und die angrenzenden Landwirtschaftsflächen erreichen kann. Die vorstehend genannten Flurstücke werden damit ausreichend erschlossen. Eine weitere Zufahrt von dem Radweg auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Ausfahrt des landwirtschaftlichen Verkehrs aus der Überfahrt an der Senator-Meier-Straße in Richtung Kreisverkehr nicht vorgesehen. Dem landwirtschaftlichen Verkehr steht weiterhin das bestehende Straßennetz im Stadtgebiet von Wunstorf in ausreichendem Umfang zur Verfügung.

Soweit im Zuge der 1. Planauslegung eingewandt wurde, dass das Flurstück 40/6 südlich des Regenrückhaltebeckens (RRB) V, westlich der Leinechaussee an der westlichen Grundstücksgrenze nicht ausreichend erschlossen sei, da die Zufahrt (Bauwerk Nr. 92) mit einer Breite von 6 m nicht ausreichend sei, wurde diesem Einwand mit der 3. Planänderung 2013 abgeholfen. Die Erschließung der Landwirtschaftsfläche erfolgt über das Bauwerk Nr. 145. Es wird ein rd. 116 m langer Wirtschaftsweg mit einer Wendemöglichkeit am Ende hergestellt. Der Weg erhält eine Kronenbreite von 4,50 m, davon 3,00 m Befestigung gem. RLW 99 Auflage 2005. Die Wendestelle erhält einen Wenderadius von 11 m, der ausreichend für Lastzüge bemessen ist, so dass Erntegut ohne Schwierigkeiten abtransportiert werden kann (vgl. Unterlage 7, Blatt 6D2 und 7D3). Der Forderung, das Bauwerk Nr. 145 nach Westen fortzuführen, kommt die Planfeststellungbehörde nicht nach. Mit der vorgesehenen Planung ist eine ausreichende Erschließung der Landwirtschaftsfläche sichergestellt. Aufgrund des Vorbehalts in Abschnitt 1.1.6.2 ist jedoch eine Änderung und Ergänzung des planfestgestellten Wirtschaftswegenetzes im Flurbereinigungsverfahren möglich, so dass u.U. eine Fortführung des Weges nach Westen erfolgen könnte. Hierüber wäre im Flurbereinigungsverfahren zu entscheiden. Die Vorhabenträgerin hat grundsätzlich einer Verlängerung des Weges zugestimmt.

Soweit für den Wirtschaftsweg Bauwerk Nr. 74 unter Hinweis auf die Verkehrssicherheit und die vorhandene Wohnbebauung vorgeschlagen wurde, diesen über das Flurstück 41 südlich und westlich an der vorhandenen Bebauung vorbei und dann entlang der ehemaligen Kiesgrube in Richtung Frachtweg zu führen und dort anzuschließen, wird diesem Vorschlag nicht gefolgt. Der vorhandene Wirtschaftsweg mit der Einmündung in den Frachtweg wird bereits heute landwirtschaftlich genutzt. Besondere Verkehrsgefährdungen bestehen soweit ersichtlich nicht. Zudem wird die Verkehrsbedeutung des Frachtwegs (K 334 mit Bundesstraßenver-

kehr) nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung abnehmen, so dass die Verkehrssicherheit zunimmt. Auch neue oder vertiefte Konflikte mit der vorhandenen Wohnbebauung (drei Wohnhäuser) sind aufgrund der bestehenden landwirtschaftlichen Nutzung nicht ersichtlich.

Bedenken wurden hinsichtlich des als Bauwerk Nr. 18 geplanten Wildschutzzaunes auf der Nordseite der Ortsumgehung zwischen Bau-km 1+050 und 2+971 geäußert, da der Abstand zwischen dem anzulegenden Wirtschaftsweg und dem Wildschutzzaun sehr gering sei und bei Begegnungsverkehr daher kein ausreichender Raum zum Ausweichen vorhanden wäre. Die Vorhabenträgerin hat diese Bedenken zur Kenntnis genommen und zugesagt, den Abstand des Wildschutzzaunes zum Wirtschaftsweg zu vergrößern. Dies ist möglich, da der Wildschutzzaun an einen breiteren Pflanzstreifen angrenzt. Die Zusage der Vorhabenträgerin wird für verbindlich erklärt (vgl. Abschnitt 1.1.5.8.1, Ziffer 3, des Beschlusses).

Soweit im Bereich von Zufahrten und kreuzender Wege die erforderlichen Amphibienleiteinrichtungen durch offene Betonrinnen mit Gitterrostabdeckungen ersetzt werden, obliegt die Unterhaltung dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Die Unterhaltung der Betonrinnen und Gitterrostabdeckungen wird von der Vorhabenträgerin abgelöst (vgl. Unterlage 10, Bauwerk Nr. 16, 19 und 20). Eine Einengung der Fahrbahnbreite durch die Betonrinnen erfolgt nicht.

Aus der Landwirtschaft wurde wiederholt eingewandt, dass durch den Bau der Ortsumgehung und die Zerschneidung des landwirtschaftlichen Wegenetzes künftig unzumutbare Umwege entstünden, die u.a. zu Mehrkosten führten. Diese Einwände werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass sich auch nach den vorstehend beschriebenen Planänderungen aufgrund der An- und Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen und der Änderungen des Wirtschaftswegenetzes teilweise ungünstiger zu bewirtschaftende Flächen und Umwege in der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs ergeben. Die Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe durch Umwege sind abwägungserheblich[194]. Allerdings gewährt Art. 14 Abs. 1 GG keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung, weshalb das Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrsanbindung von Grundstücken regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang ist[195]. Deshalb genügt es, für unterbrochene Wegebeziehungen unter Inkaufnahme verbleibender Umwege einen Ausgleich durch ein Ersatzwegesystem vorzunehmen, solange die verbleibenden Umwege zumutbar sind[196]. Die Ausgestaltung eines Ersatzwegesystems unterliegt dabei, insbesondere hinsichtlich der Lage der Wege, einem planerischen Gestaltungsspielraum[197]. Vor diesem Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die öffentlichen Belange, welche für den Bau der Ortsumgehung Wunstorf streiten, die aus Umwegen resultierenden Erschwernisse deutlich überwiegen. Die Erschließung aller Grundstücke ist sichergestellt; es bleiben alle landwirtschaftlichen Flächen erreichbar. Existenzgefährdungen durch Umwege drohen nicht. Hinzu kommt, dass die Umwege beinahe ausschließlich Landwirte betreffen, bei denen zugleich ein Flächenentzug eintritt. Die Umwege würden folglich entfallen, wenn das Vorhaben (an anderer Stelle) ohne Zugriff auf die zu den Betrieben der betroffenen Landwirte gehörenden Flächen verwirklicht würde. Der Ausgleich der umwegebedingten Nachteile erfolgt deshalb außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Flurbereinigungsverfahren, indem die Flächenneuordnung so erfolgt, dass Umwege von vornherein möglichst vermieden werden. Soweit gleichwohl noch Nachteile verbleiben, sind diese gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG gesondert zu entschädigen, wobei die Entschädigung auch

[194] OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09, juris, Rn. 36 f.; BVerwG, Urt. v 27.04.1990 – 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165 (1166).
[195] OVG Magdeburg, Urt. v. 12.06.2014 – 2 K 66/12, juris Rn. 47; BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12/05, NVwZ 2006, 603 (604).
[196] OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09, juris, Rn. 36 f.
[197] BVerwG, Urt. v. 09.07.2003 – 9 A 54/02, NVwZ 2004, 231 (232).

Nachteile für den Restbetrieb umfasst[198]. Sollte – was nicht zu erwarten ist – das Flurbereinigungsverfahren gänzlich scheitern, würde nichts anderes gelten, weil sich in dem dann durchzuführenden Enteignungsverfahren § 14 Abs. 1 Nr. 2 NEG die Grundlage für den Ausgleich dieser Nachteile bietet[199]. Die von Flächenentzug betroffenen Landwirte können aus diesem Grund auch keine weitergehenden Ansprüche auf Schutzauflagen zur Vermeidung von Umwegen – etwa die Anordnung einer weiteren Querung der Ortsumgehung oder Änderungen der geplanten Ersatzwege – nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder einen diesbezüglichen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG geltend machen[200]. Mit der Anerkennung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach auf der Basis von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG würde die Planfeststellungsbehörde in unzulässiger Weise in den Zuständigkeitsbereich der für das Enteignungsverfahren zuständigen Behörde eingreifen.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, für diejenigen Grundstücksnutzer, welche nicht von einem Flächenentzug betroffen sind und deshalb für Umwege auch nicht (enteignungs-)entschädigt werden, wegen entstehender Umwege und damit verbundener Erschwernisse zu Lasten der Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen dem Grunde nach gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG anzuordnen. Werden Wegeverbindungen durch ein Fachplanungsvorhaben wesentlich verschlechtert und erleidet ein Landwirtschaftsbetrieb dadurch erhebliche Nachteile, hat er gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG einen Anspruch auf zusätzliche Anlagen oder Geldausgeich[201]. Solche Maßnahmen wären hier nur dann erforderlich gewesen, wenn die Nachteile für die jeweiligen Grundstücksnutzer eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschreiten würden, wofür es allerdings keine allgemein gültigen Maßstäbe gibt. Abzustellen ist darauf, ob der Nachteil dem Betroffenen angesichts der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit seiner Interessen billigerweise nicht zugemutet werden kann[202]. Sind die durch das Vorhaben bedingten Umwege hingegen zumutbar, so hat es damit sein Bewenden und verbleibende Nachteile sind entschädigungslos hinzunehmen[203]. Entsprechend diesen Grundsätzen ist für die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen nicht ersichtlich, dass Landwirte und sonstige Grundstücksnutzer vorhabenbedingt Umwege hinnehmen müssten, welche die Nutzung der betroffenen Flächen als unzumutbar erscheinen lässt. Hierzu fehlt es in den Einwendungen an geeignetem Vorbringen. Die Planfeststellungsbehörde war auch nicht verpflichtet, zu dieser Frage jenseits der eingeholten weitergehenden Angaben zu den einzelnen Betrieben bzw. zu den eingeholten Gutachten zu möglichen Existenzgefährdungen weitere Ermittlungen anzustellen, weil sich die wirtschaftlichen Auswirkungen von Umwegen nur aufgrund detaillierter Kenntnisse über die Struktur und Flächenausstattung der Betriebe abschätzen lassen. Insofern obliegt vielmehr den Betroffenen eine Mitwirkung[204], die hier – sofern es vorhabenbedingte unzumutbare Beeinträchtigungen geben sollte – nicht erfolgt ist. Die vorgesehenen Überführungen der Ortsumgehung einschließlich der geplanten Ersatzwege stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch hinsichtlich ihrer Zahl, Lage und Gestaltung einen angemessenen Ausgleich für die unterbrochenen Wegeverbindungen dar.

Gemessen an Vorstehendem wird die Forderung, den neu anzulegenden Wirtschaftsweg Bauwerk Nr. 74 bis zur Klein Heidorner Straße (K 331) zu verlängern und an diese anzuschließen, um die Erschließung der Gewanne Rottgärten sicherzustellen, abgelehnt. Dem Einwand, die

---

198 BGH, Urt. v. 13.12.2007 – III ZR 116/07, NVwZ-RR 2008, 297; BGH, Urt. v. 02.10.2003 – III ZR 114/02, NJW 2004, 281.

199 Vgl. nur BGH, Urt. v. 21.10.2010 – III ZR 237/09, BGHZ 187, 177 ff; VGH Mannheim, Urt. v. 14.12.2000 – 5 S 2716/99, juris Rn. 74.

200 BVerwG, Urt. v. 22.09.2004 – 9 A 72/03, juris, Rn. 15; BVerwG, Urt. v. 05.11.1997 – 11 A 54/96, juris, Rn. 68; BVerwG, Urt. v. 14.05.1992 – 4 C 9/89, NVwZ 1993, 477 (479).

201 BVerwG, Urt. v. 18.12.1987 – 4 C 49/83, juris Rn.10.

202 BVerwG, Urt. v. 27.04.1990 – 4 C 18/88, NVwZ 1990, 1165 (1166); vgl.auch OVG Lüneburg, Urt. v. 27.03.2014 – 7 KS 177.11, juris Rn. 54.

203 BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12/05, NVwZ 2006, 603 (604).

204 OVG Lüneburg, Urt. v. 21.10.2009 – 7 KS 32/09, juris, Rn. 37; ebenso zur Mitwirkungspflicht bei Existenzgefährdung BVerwG, Urt. v. 23.03.2011 – 9 A 9/10, juris, Rn. 29.

vorgesehene Erschließung über die Senator-Meier-Straße und die Tulpenstraße führe zu unzumutbaren Umwegen, zu Konflikten mit der dortigen Wohnbebauung und die vorhandenen Straßen seien für die Benutzung durch Landwirtschaftsverkehr nicht geeignet, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Verlängerung des geplanten Wirtschaftsweges zum Anschluss an die Klein Heidorner Straße erforderte die Durchschneidung des dort vorhandenen Kleingartengebietes und wäre mit weitergehenden Eigentumsinanspruchnahmen verbunden. Denn aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre ein Einbindepunkt des Weges in die K 331 in ausreichendem Abstand zu dem signalisierten Knotenpunkt B 441n / K 331 erforderlich, mithin auf Höhe der vorhandenen Kleingärten. Der zusätzlichen Eigentumsbetroffenheit steht eine nicht wesentlich verbesserte Erreichbarkeit der anliegenden Landwirtschaftsflächen gegenüber. Nach Ermittlungen der Vorhabenträgerin entsteht für den Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders Nr. 94 für die Erreichbarkeit der bewirtschafteten Teilfläche Nr. 13 ein Umweg von etwa 1,3 km, für die Erreichbarkeit der Teilfläche 14 ein Umweg von etwa 1,4 km. Diese Mehrwege sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Auch für die Einwender Nr. 98, Nr. 101, Nr. 100 und Nr. 102 entstehen keine erheblichen Umwege. Die Senator-Meier-Straße hat den Charakter einer wichtigen innerörtlichen Verbindungsstraße und ist geeignet für die Befahrung durch landwirtschaftliche Maschinen. Gegen den Anschluss des Wirtschaftsweges an die Klein Heidorner Straße spricht ferner, dass dieser Weg nur der Erschließung der anliegenden Flurstücke und nicht als Rundweg dient. Bei einer durchgehenden Verbindung besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Weg auch von vielen anderen Landwirten genutzt würde und faktisch als landwirtschaftlicher Rundweg diente. Die Wegebreite und die Art der Befestigung des Weges wären dann jedoch nicht mehr ausreichend. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen wären weitergehende Eigentumsinanspruchnahmen im Bereich des vorhandenen Kleingartengebiets nicht gerechtfertigt. Der Verzicht auf eine Verlängerung des Bauwerks Nr. 74 überschreitet nicht die Grenzen des planerischen Gestaltungsspielraums der Vorhabenträgerin bzw. der Planfeststellungsbehörde. Aufgrund des Vorbehalts in Abschnitt 1.1.6.2 ist jedoch eine Änderung und Ergänzung des planfestgestellten Wirtschaftswegenetzes im Flurbereinigungsverfahren möglich, so dass u.U. eine Fortführung des Weges nach Westen erfolgen könnte. Hierüber wäre im Flurbereinigungsverfahren zu entscheiden.

2.2.3.10.4 Sonstige Auswirkungen auf die Landwirtschaft/Einwendungen

Über die vorstehenden Punkte hinaus wurden von den betroffenen Landwirten verschiedene weitere negative Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf benannt. Diese Befürchtungen sind jedoch weitgehend unbegründet. Im Einzelnen:

Während des Neubaus der Ortsumgehung Wunstorf ist es unvermeidbar, landwirtschaftliche Wege und Flächen dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Die Erschließung aller landwirtschaftlichen Nutzflächen während der Bauzeit ist durch entsprechende Regelungen im Bauwerksverzeichnis sichergestellt. Soweit in bestehende (Wege-)Rechte eingegriffen wird, ist die Vorhabenträgerin zur Entschädigung des durch Umwege entstehenden Mehraufwandes verpflichtet.

Bei allen Flächen, die in dem Grunderwerbsplan von der Straßenbauverwaltung als „vorübergehend in Anspruch zu nehmen“ gekennzeichnet sind, handelt es sich um Flächen, die nur für die Dauer der Bautätigkeiten benötigt werden. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert.

Betroffene Landwirte haben darauf hingewiesen, dass durch die vorhabenbedingte Zerschneidung von Landwirtschaftsflächen auch Leitungen, die Grundwasser von Grundwasserentnahmestellen (Brunnen) zu Beregnungsanlagen auf Landwirtschaftsflächen transportieren, um Anbauflächen zusätzlich zu bewässern, beschädigt oder unterbrochen werden. Sie fordern, dass alle betroffenen Beregnungsanlagen funktionsfähig wieder hergestellt werden.

Die Wiederherstellung der Beregnungseinrichtungen, v.a. durch Verlegung einer Transportleitung unterhalb der neuen Bundestraße, stellt eine Schutzvorkehrung i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dar. Landwirtschaftsbetriebe, die Beregnungsanlagen legal, d.h. aufgrund einer was-

serrechtlichen Erlaubnis gem. §§ 8, 9 WHG, betreiben, haben daher einen Anspruch auf Wiederherstellung der vorhabenbedingt beeinträchtigten Beregnungsanlagen. Ein solcher Anspruch besteht jedoch nur dann, wenn im Zeitpunkt des Eintritts der Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG die Beregnungsanlage aufgrund einer bestandskräftigen oder gem. § 80 Abs. 2 VwGO kraft Gesetzes oder behördlicher Anordnung sofort vollziehbaren, wasserrechtlichen Erlaubnis bereits in Betrieb war oder mit ihrem Bau zu diesem Zeitpunkt bereits begonnen wurde.

Ohne wasserrechtliche Erlaubnis betriebene Beregnungsanlagen müssen nicht wiederhergestellt werden, da ein Anspruch auf Anordnung von Schutzvorkehrungen für einen durch das Vorhaben Betroffenen nur dann besteht, wenn durch das Vorhaben eine rechtlich geschützte Position beeinträchtigt wird[205].

Gleiches gilt für Beregnungsanlagen, die erst nach Eintritt der Veränderungssperre gemäß § 9a Abs. 1 FStrG verlegt wurden oder die zwar bei Eintritt der Veränderungssperre bereits in Bau oder im Betrieb waren, allerdings ohne die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis zu besitzen. Dies gilt auch dann, wenn die wasserrechtliche Erlaubnis nach Eintritt der Veränderungssperre noch erteilt wurde.

Bei Durchführung von Maßnahmen, die gegen eine Veränderungssperre verstoßen, handelt der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte rechtswidrig. Rechtswidrige Veränderungen sind bei der Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht als schützenswerte Belange oder bei der Anordnung von Schutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 Satz. 2 VwVfG zu berücksichtigen[206]. Bei der Verlegung von Transportleitungen zur Beregnung von Anbauflächen handelt es sich um Maßnahmen, die aufgrund der Veränderungssperre verboten sind, da sie jedenfalls den Straßenbau erheblich erschweren[207]. Gleiches gilt, wenn bei Eintritt der Veränderungssperre Leitungen bereits verlegt waren und Anbauflächen mit Grundwasser beregnet wurden, aber noch keine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt worden war. In diesem Fall stellt die weitere Nutzung der Beregnungsanlage keine Fortführung einer bisher ausgeübten rechtmäßigen Nutzung dar, die aus Gründen des Bestandsschutzes gem. § 9a Abs. Abs. 1 Satz 2, Alt. 3 FStrG nicht unter die Veränderungssperre fallen würde und damit nicht rechtswidrig ausgeübt würde[208].

Über ihre rechtliche Verpflichtung hinaus hat die Vorhabenträgerin allerdings zugesagt, dass alle Feld-Beregnungseinrichtungen, für die im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses eine bestandskräftige oder sofort vollziehbare wasserrechtliche Erlaubnis besteht, voll funktionsfähig wieder hergestellt werden. Diese Zusage wird in Abschnitt 1.1.5.5, Ziffer 3, dieses Beschlusses für verbindlich erklärt. Landwirtschaftsbetriebe, die einen Anspruch auf Wiederherstellung unterbrochener Beregnungsanlagen geltend machen, haben das Bestehen dieses Anspruchs durch die Vorlage einer solchen wasserrechtlichen Erlaubnis an die Vorhabenträgerin glaubhaft zu machen. Detailregelungen und -maßnahmen können erst mit der Ausführungsplanung unter Beteiligung der betroffenen Grundstückeigentümer und Pächter sowie der Flurbereinigungsbehörde, festgelegt werden.

Aufgrund der relativ komplexen Beregnungssituation im Bereich zweier landwirtschaftlicher Betriebe mit unterschiedlichen Beregnungsflächen und -systemen war es erforderlich, eine genaue und umfangreiche Bestandsaufnahme über die zu beregnenden Flächen, der festen und mobilen Leitungen sowie der Brunnen mit den zugehörenden Wasserrechten (unbefristet und befristet) zu erarbeiten. Hierzu wurde ein für Beregnungsfragen anerkanntes Sachver-

---

[205] Kopp/Ramsauer, VwVfG, 16. Aufl. 2015, § 74, Rn. 151.
[206] Dünchheim, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl. 2012, § 9a, Rn. 10.
[207] Dünchheim, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl. 2012, § 9a, Rn. 8; zu § 19 AEG: Schütz, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 19 AEG, Rn. 23.
[208] Vgl. Dünchheim, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl. 2012, § 9a, Rn. 9; Schütz, in: Beck'scher AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 19 AEG, Rn. 31; Hengst/Majcherek, StrWG NWR, § 40, Am. 2.4; Reinhardt, WHG, 11. Aufl. 2014, § 86, Rn. 33.

ständigenbüro beauftragt, insbesondere auch Alternativ- und Ersatzmaßnahmen der Beregnung vorzuschlagen, wenn durch den geplanten Straßenbau Bewässerungsmöglichkeiten verändert werden („Planung der Bundesstraße B 441, Ortsumgehung Wunstorf – Grundlagenermittlung zu Beregnungseinrichtungen landwirtschaftlicher Betriebe, Ergebnisbericht“ vom 15.03.2011 der Schlie+Partner Ingenieur Consulting). Der Sachverständige hat die vorhabenbedingt betroffenen Beregnungsanlagen dieser beiden sowie zweier weiterer Landwirtschaftsbetriebe ermittelt und für wasserrechtlich genehmigte Anlagen Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen. Ausreichend ist überwiegend die Verlegung einer ausreichend dimensionierten Transportleitung unterhalb der Straße mit beidseitigen Anschlussmöglichkeiten (vgl. „Planung der Bundesstraße B 441, Ortsumgehung Wunstorf – Grundlagenermittlung zu Beregnungseinrichtungen landwirtschaftlicher Betriebe, Ergebnisbericht“ vom 15.03.2011 der Schlie+Partner Ingenieur Consulting, S. 9 ff.). Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die Inanspruchnahmen und Verluste an den technischen Beregnungseinrichtungen durch Ersatz- bzw. Sicherungsmaßnahmen vollständig kompensieren lassen.

Im Zuge der Bauvorbereitung ist eine wasserwirtschaftliche Beweissicherung vorgesehen, um durch die Baumaßnahme betroffene Dränanlagen zu erfassen und die Wiederherstellung zu planen. Dies erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover), den Wasser-und Bodenverbänden sowie mit den betroffenen Grundstückseigentümern. Vorgefundene und funktionsfähige Dränageleitungen werden vollständig wiederhergestellt. Es wird verwiesen auf die Nebenbestimmungen in Abschnitt 1.1.5.5 Gleiches gilt für vorhandene und künftig noch notwendige Entwässerungseinrichtungen (z.B. Durchlässe für Entwässerungsgräben).

Sofern in Einwendungen befürchtet wurde, dass durch unzureichende Dimensionierung von Entwässerungsgräben das eingeleitete Straßenabwasser nicht vollständig aufgenommen und abgeleitet werden kann und es dadurch zu Nachteilen für die Landwirtschaft kommt, sind diese Einwendungen als unbegründet zurückzuweisen. Dies gilt auch hinsichtlich der Dimensionierung des vorhandenen Grabens III. Ordnung auf Flurstück 36 zur Entwässerung der K 344, der künftig auch der Entwässerung der Ortsumgehung dient (Regenrückhaltebecken VI). Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass der Graben ausreichend dimensioniert ist. Der vorhandene Entwässerungsgraben III. Ordnung auf Flurstück 36 nimmt zurzeit über die parallelen Straßenseitengräben der K344 das gesamte Oberflächenwasser der Kreisstraße und Teile der benachbarten landwirtschaftlichen Flächen auf. Die ermittelte Einleitungsmenge (Nr. 15) mit 15,3 l/s in diesen Graben umfasst hierbei den gesamten Oberflächenzufluss mit dem bereits vorhandenen Abfluss. An der Böschung der geplanten Rampe versickert das Oberflächenwasser, dadurch gelangt insgesamt nicht mehr Wasser in das Vorflutsystem. Es ist davon auszugehen, dass die Einleitmengen im vorhandenen Grabenquerschnitt des Gewässers III. Ordnung wie bisher auch weiterhin schadlos aufgenommen und in Richtung Lehmbüntegraben abgeleitet werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine Aufweitung des vorhandenen Grabens oder ein Monitoring der Entwässerungsleistung nicht erforderlich.

2.2.3.11 Kommunale Belange

Dem Vorhaben stehen in dem entschiedenen Umfang kommunale Belange nicht entgegen. Durch die gewählte Trasse wird die Planungshoheit von Gemeinden weder gänzlich verhindert noch grundlegend behindert[209].

Die Stadt Wunstorf hat keine Einwände oder Bedenken gegen die Planung erhoben.

[209] Vgl. BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 C 26/94, juris.

2.2.3.12 Forstwirtschaftliche Belange

Belange der Forstwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Für das Vorhaben wird kein Wald in Anspruch genommen.

Das Niedersächsische Forstamt Fuhrberg befürchtet in seiner Stellungnahme vom 01.07.2009 allerdings eine Beeinträchtigung des Waldgebiets Hohes Holz durch Lärm-, Staub- und Abgasemissionen der Trasse sowie durch Zerschneidung von Lebensräumen und Wildwechsel. Unter Verweis auf das RROP 2005 fordert sie daher einen Abstand von mindestens 100 m zu den Waldflächen und eine Verlegung der Trasse vom Beginn der Baustrecke bis zum Kreisel Am Hohen Holz nach Süden auf den parallel verlaufenden Wirtschaftsweg. Gegen die Änderungen und Ergänzungen der 1. Planänderung hat das Forstamt keine Bedenken erhoben (Stellungnahme vom 23.06.2011).

Der Forderung wird nicht nachgekommen. Aus forstwirtschaftlicher Sicht ist eine Verlegung der Trasse nach Süden nicht erforderlich. Erhebliche Beeinträchtigungen des Waldgebiets Hohes Holz durch vorhabenbedingte Immissionen sind nicht zu erwarten. Auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ist ein größerer Abstand zwischen Waldgebiet und Trasse nicht geboten. Der im RROP 2005 benannte Abstand von 100 m zu Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen ist ausweislich der Begründung des RROP 2005 nur ein Richtwert. Im RROP 2016 werden keine anderslautenden Festlegungen getroffen.

2.2.3.13 Jagdliche Belange

Jagdliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Es wurde kritisiert, dass durch das Bauvorhaben erhebliche jagdliche Beeinträchtigungen entstünden (z. B. eingeschränktes Schussfeld, Schwierigkeiten bei Bewegungsjagden). Diese Beeinträchtigungen sind jedoch als zumutbar hinzunehmen.

Von dem Planvorhaben sind die gemeinschaftlichen Jagdbezirke direkt betroffen. Erschwernisse bei der Jagdausübung sind im vorzugswürdigen öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens hinzunehmen. Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Straßen nicht den Zusammenhang von Jagdflächen. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen – auch verkehrlichen – Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Durchführung der Jagd an bestimmte Gegebenheiten im Gelände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt nur seine Modalitäten. Mögliche Erschwernisse bei der Jagdausübung und eventuelle Jagdwertminderungen, die durch den Bau der Straße wegen der Lärmbeeinträchtigungen, möglichen Tierverlusten und durch Verringerung der Austauschbeziehungen außerhalb des Jagdreviers hervorgerufen werden könnten, sind jedenfalls nicht so gewichtig, dass sich dadurch ein Verzicht auf den Straßenbau oder eine andere Trassenführung aufdrängen würde. Zur Begründung der gewählten Planung wird auf die Ausführungen unter Abschnitt 2.2.3.1, 2.2.3.2 und 2.2.3.5.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die angesprochenen Beeinträchtigungen sind zu entschädigen. Entschädigungsfragen sind jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Den Belangen der Jagd wird folglich durch die Entschädigungspflicht vollumfänglich Rechnung getragen. Soweit darüber hinaus noch abwägungserhebliche Beeinträchtigungen bestehen mögen, überwiegen diese nicht die Vorteile und Ziele, welche mit dem Vorhaben verfolgt werden.

Neben der Beeinträchtigung jagdlicher Belange wurde in Einwendungen auch die Errichtung von Wildschutzzäunen entlang der gesamten Ortsumgehung gefordert, um Verkehrsunfälle mit querendem Wild zu vermeiden.

Dieser Forderung kann nicht in vollem Umfang nachgekommen werden. Die Trasse löst eine Barrierewirkung aus, die den Wechsel von Rot- und Schwarzwild zwischen den Teillebensräu-

men einer Population erschweren. Eine Errichtung von Wildschutzzäunen entlang der gesamten Nordumgehung würde diese Barrierewirkung erheblich steigern und einen Wildwechsel nahezu ausschließen. Nach den „Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen“ des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 1992 (Wildschutzzaun-Richtlinien) sind Wildschutzzäune aus Verkehrssicherheitsgründen nur an Bundesautobahnen und anbaufreien Bundesstraßen mit durch Mittelstreifen, sonstige bauliche Einrichtungen oder Fahrstreifenbegrenzung getrennten, mindestens 2-stufigen Richtungsfahrbahnen, mit planfreien Knoten sowie ohne sonstige Zufahrten regelhaft vorzusehen. An anderen Bundesstraßen – wie der Ortsumgehung Wunstorf – sind Wildschutzzäune nur in Ausnahmefällen zu errichten. Vorliegend ist daher ein Wildschutzzaun nur im Bereich des Waldgebiets Hohes Holz vorgesehen, da hier mit einem starken Wildwechsel zu rechnen ist. In anderen Bereichen der Ortsumgehung sind Wildschutzzäune nicht erforderlich. Der zu erwartende Wildwechsel ist nicht so stark, dass die Verkehrssicherheit anderenfalls unzumutbar beeinträchtigt würde. Mit diesem Konzept wird sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem Wildwechsel, der in den anderen Bereichen möglich bleibt, ausreichend Rechnung getragen. Die Lage und Länge des Wildschutzzauns ist mit den betroffenen Jagdpächtern abgestimmt. Kompensationsmaßnahmen für betroffene Wildtierarten zur Minderung der Trennwirkung der Straßentrasse und des Wildschutzzaunes sind naturschutzfachlich nicht geboten. Die vorhabenbedingten Eingriffe werden durch das planfestgestellte Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans im rechtlich und fachlich erforderlichen Umfang kompensiert.

Soweit in Einwendungen eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 70 km/h zur Minderung der Kollisionsgefahr gefordert wurde, ist diese Forderung zurückzuweisen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Sollte es wider Erwarten nach Inbetriebnahme auch in anderen Bereichen der Ortsumgehung zu erheblichen Wildwechsel kommen, kann im Wege einer nachträglichen Nebenbestimmung oder ggf. einer Planänderung i.S.d. § 76 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG die Errichtung weiterer Wildschutzzäune angeordnet werden.

2.2.3.14 Naherholung

In zahlreichen Einwendungen wurden Beeinträchtigungen der Naherholung gerügt. Es wurde geltend gemacht, dass die Naherholungsgebiete nördlich von Wunstorf, etwa die Leinemasch, das Waldgebiet Hohes Holz, das Ausflugslokal „Alten‘s Ruh“ oder in etwas größerer Entfernung das Steinhuder Meer, nach dem Bau der Ortsumgehung für den Fuß- und Radverkehr nicht mehr erreichbar seien, da vorhandene Wegebeziehungen wie z.B. der Dammfeldweg durchtrennt würden. Die Stadt Wunstorf und ihre Umgebung würden an Attraktivität für Touristen verlieren. Kritisiert wird ferner die Verlärmung des Freiraums.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Unbestritten sind im Bereich der Trassegewisse Beeinträchtigungen unvermeidbar. Dem steht jedoch gegenüber, dass niemandem ein Recht auf Fortbestand einer angenehmen, ruhigen und ortsnahen Erholungsmöglichkeit zukommt. Die bestehenden Standortfaktoren wie etwa eine verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung gehören nicht zum rechtlich geschützten Bestand. Infrastrukturelle Baumaßnahmen sind gerade dem Außenbereich zugewiesen. Die verkehrlichen Interessen am Bau der Ortsumgehung Wunstorf sind jedenfalls vorrangig gegenüber einer vollständig unverlärmten Erhaltung der Naherholungsgebiete. Angesichts seiner hohen Bedeutung für die Naherholung ist zum Schutz des Waldgebiets „Alten‘s Ruh“ eine Verwallung aus überschüssigen Bodenmassen zur Abschirmung auf der Nordseite der Ortsumgehung in Höhe von 2,00 bis 3,00 m vorgesehen, wenngleich diese aus lärmschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich wäre.

Die Naherholungsgebiete bleiben auch nach dem Bau der Straße erreichbar. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wieder hergestellt. Der Aufrechterhaltung und Wiederherstellung der Wegebeziehungen für den Freizeitverkehr wurde bei der

Planung große Bedeutung beigemessen, wie die Vorhabenträgerin schlüssig dargelegt hat. Es gab mehrere Erhebungen des Radverkehrsaufkommens im Bereich Nordrehr und Klein Heidorner Straße (K 331) sowie zwischen Wunstorf und Luthe entlang der bestehenden B 441. Im Rahmen der Planung ist an zahlreichen Stellen eine Querungsmöglichkeit der Ortsumgehung vorgesehen. Die wichtigen Naherholungsgebiete Waldgebiet Hohes Holz und Leinemasch sind über die geplanten Wegeverbindungen weiterhin auf kurzem Wege zu erreichen. Im Zuge der Ortsumgehung bestehen künftig gesicherte Querungsmöglichkeiten (Lichtsignalanlagen, Querungshilfe) im Bereich der höhengleichen Kreuzungen Ortsumgehung/K 331 Klein Heidorner Straße und Ortsumgehung/K 333 Leinechaussee sowie des Kreisverkehrsplatzes Ortsumgehung/Am Hohen Holz. Höhenungleiche Querungsmöglichkeiten bestehen im Zuge einer Wirtschaftswegeüberführung westlich der Bahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven, im Zuge der Überführung Maschstraße, im Zuge der Überführung Manhorner Straße und für die wichtige Radwegeverbindung zwischen Wunstorf und Luthe im Zuge der Überführung Hauptstraße. Für die Entscheidung zugunsten einer Anbindungsvariante der Hochstraße bzw. Hauptstraße an die Ortsumgehung waren die Belange des Radverkehrs von erheblicher Bedeutung. Die nun geplante Verknüpfung des vorhandenen Straßennetzes mit der B 441neu ermöglicht weiterhin eine Radwegeverbindung zwischen Ortsausgang Luthe und Hannoverscher Straße in Wunstorf ohne Querung einer kreuzenden oder einmündenden Straße. Zusätzlich wird im Einmündungsbereich Hochstraße/Hannoversche Straße die Querung für Radfahrer und Fußgänger mit dem Ziel Bahnhof durch Anlage einer Mittelinsel und Einbeziehung in die Knotenpunktsignalisierung erleichtert und deutlich sicherer gemacht. Die Herstellung weiterer Wegebeziehungen, wie in Einwendungen konkret gefordert, ist angesichts der ausreichenden Anzahl sicherer Querungsmöglichkeiten nicht geboten.

Wenn je nach Start- und Zielpunkt im Vergleich zur heutigen Situation künftig Umwege anfallen, sind diese nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zumutbar und angesichts der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange hinzunehmen. Anhaltspunkte dafür, dass die Stadt Wunstorf und ihre Umgebung nach Bau der Ortsumgehung für Touristen weniger attraktiv werden würden, liegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht vor. Auch von der Stadt Wunstorf wurden keine diesbezüglichen Bedenken vorgetragen.

Soweit das festgestellte Kompensationskonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans hinsichtlich der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Landschaft als nicht ausreichend kritisiert wurde, weist die Planfeststellungsbehörde auch diese Einwände als unbegründet zurück. Eingriffe in das Landschaftsbild werden durch das planfestgestellte Maßnahmenkonzept kompensiert (vgl. Abschnitt 2.2.3.7.2.2 dieses Beschlusses). Ein Verlust an Flächen in den gemäß RROP 2005 ausgewiesenen Vorsorgegebieten für Erholung (Waldgebiet Hohes Holz und Leineaue) ist in der Eingriffsbilanzierung berücksichtigt. Notwendige Kompensationsmaßnahmen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung enthalten. Gestaltungsmaßnahmen dienen der Einfügung der Straßentrasse in die Landschaft. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung zu den Einwendungen schlüssig dargelegt hat, wird der Charakter der betreffenden Landschaft und somit die Eigenart des jeweiligen Landschaftsbildes bei den Gestaltungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Bereich der Leineaue und auch nördlich der Wunstorfer Kernstadt (Ausläufer der Bördelandschaft) ist der Landschaftscharakter traditionell ein offener. Hier würden Gehölzpflanzungen eine zusätzliche Zäsur bedeuten, Sichtbeziehungen unterbrechen und die Zerschneidungswirkungen für die Tierwelt noch verstärken (z.B. im Feldlerchenlebensraum). Hier wurde deshalb überwiegend eine Trassenbegrünung mit Saum- und Ruderalvegetation gewählt. Linienhafte Gehölzpflanzungen sind in den Bereichen geplant, die bereits durch Gehölze geprägt sind: südlich des Hohen Holzes, an der Straße „Am Hohen Holz“, nördlich und östlich Blumenau – hier auch als Überflughilfe für den Weißstorch – sowie auf dem Lärmschutzwall bei Luthe, der den bestehenden gehölzbewachsenen Lärmschutzwall an der B 441 fortsetzt.

2.2.3.15 Militärische Belange

Militärische Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die Ortsumgehung verläuft innerhalb des Bauschutzbereichs des militärischen Flugplatzes Wunstorf (§ 12 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 1a und 2a Luftverkehrsgesetz – LuftVG). Die Wehrbereichsverwaltung Nord IUW 4 hat als militärische Luftfahrtbehörde zu dem Vorhaben und der 1. Planänderung mit Schreiben vom 22.07.2009 und 24.05.2011 Stellung genommen und aus militärsicherer Sicht dem Vorhaben zugestimmt. Die unter 1.5.6 festgesetzten Nebenbestimmungen sind zu beachten.

2.2.3.16 Bergrechtliche Belange

In ihrer Stellungnahme vom 25.06.2009 rügt die K+S KALI GmbH eine Verletzung des § 124 Bundesberggesetz (BBergG) in Bezug auf das von ihr betriebene Werk Sigmundshall in Bokeloh. Gemäß § 124 Abs. 1 Satz 1 BBergG sind die Errichtung, Erweiterung, wesentliche Veränderung und der Betrieb von öffentlichen Verkehrsanlagen und von Gewinnungsbetrieben in gegenseitiger Rücksichtnahme so zu planen und durchzuführen, dass die Gewinnung von Bodenschätzen durch öffentliche Verkehrsanlagen und öffentliche Verkehrsanlagen durch die Gewinnung von Bodenschätzen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Gegen dieses Rücksichtnahmegebot sei in Bezug auf eine Frischwasserleitung DN 200 (Bauwerk 138 gemäß Bauwerksverzeichnis) sowie eine Haldenwasserleitung DN 250 (Bauwerk 132 gemäß Bauwerksverzeichnis) des Werks, die von der geplanten Straße gekreuzt und teilweise überbaut werden, bei der Trassenplanung verstoßen worden. Es hätten alternative Trassenvarianten mit einer Umgehung der Leitungen abgewogen werden müssen. Es läge ein Abwägungs- und Verfahrensfehler vor.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die Belange der K+S KALI GmbH wurden bei der Planung der Ortumgehung Wunstorf rechtsfehlerfrei berücksichtigt. Auch ein Verfahrensfehler liegt nicht vor.

Die Betriebsanlage Sigmundshall der K+S Kali GmbH befindet sich in einer Entfernung von rd. 2.200m (Luftlinie) zur geplanten Ortsumgehung Wunstorf und stellt im Rahmen der Variantenbetrachtung auch unter Berücksichtigung des BBergG keinen abwägungsrelevanten Belang dar. Eine direkte Beeinträchtigung des Kalibergwerkes in Bokeloh oder gar negative Folgen für die Bodenschatzgewinnung durch die geplante Bundesfernstraße sind ausgeschlossen. Die beiden Wasserleitungen DN 250 und DN 200 werden in den Lageplänen der Planfeststellungsunterlagen lagegerecht dargestellt (Unterlage 7, Deckblätter zu Blatt 1-5 und Blatt 3-6) und als Vorgehensweise im Bauwerksverzeichnis, analog der allgemeinen Handhabung mit Leitungen der öffentlichen Versorgung im Rahmen von Straßenplanungen, die Sicherung bzw. Verlegung entsprechend den neuen Gegebenheiten vorgesehen (Unterlage 10, S. 61D1, 64D1). Alle technischen Notwendigkeiten zum späteren störungsfreien Betrieb sowie die jederzeitige freie Zugänglichkeit der beiden Leitungen sind von der Vorhabenträgerin zu gewährleisten. Detaillierte Angaben zur Leitungssicherungsplanung sind für die Planfeststellung nicht erforderlich , da die konkrete Leitungssicherungsplanung erst nach Vorlage der detaillierten Ausführungsplanung der neuen Straße abgehandelt werden kann. Da durch Leitungssicherungs- und -umlegungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der in Abschnitt 1.1.5.8.3 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen die Funktionsfähigkeit der Leitungen und ein uneingeschränkter Betrieb des Werkes gewährleistet ist, war eine alternative Trassenführung der Ortsumgehung Wunstorf nicht in Betracht zu ziehen.

Soweit die K+S KALI GmbH fehlende Aussagen zur Kostenregelung in den Planunterlagen kritisiert ist darauf hinzuweisen, dass Kostenfragen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern außerhalb des Verfahrens zwischen Vorhabenträgerin und Leitungsträger vertraglich zu vereinbaren sind.

2.2.3.17 Sonstige öffentliche Belange

Sonstige Belange, insbesondere solche des Denkmalschutzes sowie Leitungsrechte stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die Belange der Leitungsträger wurden durch die unter 1.1.5.8.3 festgesetzten Nebenbestimmungen berücksichtigt. Zu der Stellungnahme der Harzwasserwerke GmbH vom 20.05.2009 ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Wassertransportleitung Söse-Nord östlich von Luthe und Liethe in einem Abstand von mehr als 950 m zur geplanten Ortsumgehung verläuft. Zum geplanten Ausbau von Wirtschaftswegen ist ein Abstand von rd. 500 m vorhanden. Zu den Ausgleichsflächen A09 südlicher und nördlicher Teil ist ein Abstand von rd. 100 m gegeben. Die Leitung einschließlich oberhalb liegender Steuer- und Fernmeldeleitungen ist daher – auch bei Lageabweichungen – durch die Baumaßnahme voraussichtlich nicht betroffen. Sollte sich dennoch eine Betroffenheit im Bereich der Ausgleichsmaßnahmen ergeben, wird der erforderliche 8 m breite Schutzstreifen von Bepflanzungen freigehalten und die rechtlichen Beziehungen (Leitung/Straße) über den bestehenden Rahmenvertrag geregelt (vgl. Nebenbestimmung in Abschnitt 1.1.5.8.3).

Belange des Denkmalschutzes sind durch das Vorhaben nicht berührt.

Soweit in Einwendungen auf die Schädigung von Kulturgütern verwiesen wurde, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Kulturgüter sind kultur- oder naturhistorisch bedeutsame Landschaften und Landschaftsbestandteile sowie Bau- und Bodendenkmale. Wie der UVP in Abschnitt 2.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen ist, sind bekannte Kulturgüter vom Vorhaben nicht betroffen. Allenfalls könnte es zu einer Beeinträchtigung noch nicht bekannter archäologischer Objekte kommen. Durch eine archäologische Begleitung während der Erdarbeiten wird sichergestellt, dass es zu keinem Verlust archäologischer Fundstücke kommt. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Abschnitt 1.1.5.7 wird verwiesen.

Von der Baumaßnahme werden öffentliche Versorgungsleitungen berührt. Die Vorhabenträgerin wird durch Nebenbestimmung 1.5.8.3 zur rechtzeitigen Beteiligung und Abstimmung der Versorgungsträger verpflichtet. Im Übrigen wird auf die Feststellungen zu den einzelnen Leitungsträgern in Abschnitt 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.3.18 Eigentum

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die in Privateigentum stehen. Dies ist gerechtfertigt und in dem mit diesem Beschluss festgestellten Umfang angemessen, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der hier planfestgestellte Eingriff in das Privateigentum infolge der Realisierung des Vorhabens hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme von Grundstücken für die Straßeninfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange Vorrang eingeräumt.

Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Über Entschädigungsfragen oder ggf. eine Enteignung gemäß dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) ist jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstückteils nach § 8 Abs. 3 und 4 NEG oder die Frage nach der Form der Entschädigung, bspw. durch Zuteilung von Ersatzland (vgl. dazu § 18 NEG). Im vorliegenden Fall wird

die Zuweisung der von der Vorhabenträgerin benötigten Flächen aller Voraussicht nach indessen nicht durch Enteignungsverfahren nach dem NEG, sondern im Wege einer Unternehmensflurbereinigung nach § 87 Abs. 1 FlurbG erfolgen. Der Antrag auf Einleitung einer Unternehmensflurbereinigung wurde bereits am 15.12.2009 gestellt. Das Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ArL Leine-Weser) hat das Unternehmensflurbereinigungsverfahren noch nicht eingeleitet. Mit Stellungnahme vom 07.11.2014 hat das ArL Leine-Weser mitgeteilt, dass vor Einleitung des Verfahrens noch weitere Abstimmungen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange und der Vorhabenträgerin erforderlich sind. Die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens hat zur Folge, dass die für das Vorhaben benötigte Fläche solidarisch von allen zum Flurbereinigungsgebiet gehörenden Grundstücken und ihren Eigentümern aufgebracht und darüber hinaus die Flächenstruktur einschließlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Flurbereinigungsgebiet im Sinne einer funktionalen Struktur für die bewirtschaftenden Betriebe neu geordnet wird. Damit wird der eintretende Landverlust auf eine größere Zahl von Eigentümern verteilt und die Betroffenheit der Eigentümer, deren Grundstücke unmittelbar für das Vorhaben benötigt wird, ersichtlich gemildert. Da von der Stadt Wunstorf bereits seit längerer Zeit Flächen im Flurbereinigungsgebiet erworben wurden und weitere ggf. zur Verfügung stehenden Flächen freihändig erworben werden und der Flurbereinigung zur Verfügung gestellt werden sollen, verringert sich der nach § 88 Nr. 4 Satz 1 FlurbG erforderlichen Landabzug der übrigen Eigentümer zusätzlich. Der maximal zulässige Landabzug wird nach Auskunft des ArL Leine-Weser die grundsätzliche Höhe von 5% nicht überschreiten. Soweit ein Landabzug verbleiben sollte, ist dieser nach § 88 Nr. 4 Satz 4 und Nr. 6 FlurbG in Geld zu entschädigen. Überdies wird ein Teil der für die vorgesehenen Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen benötigten Flächen auch zukünftig für eine landwirtschaftliche Nutzung – freilich mit den notwendigen Einschränkungen – zur Verfügung stehen. Die im Flurbereinigungsrecht in § 88 Nr. 3-5 FlurbG enthaltenen Entschädigungspflichten bewirken zudem, dass möglicherweise verbleibende vorhabenbedingte Nachteile für Grundstücksnutzer im Flurbereinigungsgebiet – seien es Eigentümer oder Pächter – jedenfalls durch Geldentschädigungen umfassend ausgeglichen werden müssen[210], wenn eine andere Behebung der Nachteile nicht möglich ist.

Die zu erwartende Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens führt jedoch nicht dazu, dass die Planfeststellungsbehörde die Betroffenheit der Grundstückseigentümer als gemindert ansieht und mit geringerem Gewicht in die Abwägung einstellt. Denn die Unternehmensflurbereinigung schließt an das Ergebnis der Planfeststellung an, da der Landverlust, den sie ausgleichen soll, zuvor feststehen muss. Die durch den Bau der Ortsumgehung Wunstorf eintretenden Inanspruchnahmen von Flächen werden deshalb hinsichtlich des damit einhergehenden Eigentumsverlusts „in voller Härte“ in die planerische Abwägung eingestellt und nur ergänzend darauf hingewiesen, dass eine Minderung der Betroffenheit der Grundeigentümer durch die nachfolgende Flurbereinigung zu erwarten ist[211]. Auf die Ausführungen unter Abschnitt 2.2.3.10.1 wird verwiesen.

Gleichwohl ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die für das Vorhaben streitenden Belange die Eigentumsbetroffenheiten überwiegen. Die dauerhafte und temporäre Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter für das Straßenbauvorhaben ist im planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG i.V.m. § 19 Abs. 1 Satz 1 FStrG vereinbar. Das öffentliche Interesse am Bau der Ortsumgehung Wunstorf überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der uneingeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums. Für die von der Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben unmittelbar Betroffenen waren deshalb in diesem Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich des Flächenentzugs keine weiteren Regelungen erforderlich. Die Planfeststellung regelt zudem nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden hierdurch (noch) nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

---

[210] BGH, Urt. v. 22.09.1983 – III ZR 113/82, juris, Rn. 20.
[211] Vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 18.12.1987 – 4 C 32/84, juris Rn. 25 f., NVwZ 1989, 145 (146).

Die erforderlichen Grundstückseingriffe ergeben sich aus den planfestgestellten Grunderwerbsplänen und -verzeichnissen als Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses (Unterlage 14).

2.2.3.18.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme

Dauerhaft werden etwa 58 ha Fläche für das Vorhaben in Anspruch genommen, weitere 0,95 ha sind dauerhaft für den Straßenbau oder naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen zu beschränken. Die vorhabenbedingten dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind über eine Vielzahl von Grundstücken verstreut, so dass die Belastungen für die betroffenen Grundstückseigentümer unterschiedlich intensiv ausfallen. Während in vielen Fällen die Inanspruchnahme nur kleine Teile der jeweiligen Grundstücke betrifft, wird in anderen Fällen (nahezu) das gesamte Grundstück in Anspruch genommen oder es verbleiben bei einzelnen landwirtschaftlichen Betrieben ungünstige Flächenzuschnitte bzw. Restgrundstücke.

Da das nähere Umfeld des planfestgestellten Straßenbauvorhabens landwirtschaftlich genutzt wird, hätte eine andere Streckenführung der Ortsumgehung auch keine nennenswerten Verbesserungen zur Folge, es würden dann lediglich andere Grundstückseigentümer entsprechend belastet. In der fachplanerischen Alternativenprüfung wurde die planfestgestellte Variante als Vorzugsvariante ausgewiesen. Die Belange der von der Flächeninanspruchnahme betroffenen Landwirte werden im Übrigen unter Abschnitt 2.2.3.10.1 ausführlich behandelt.

2.2.3.18.2 Temporäre unmittelbare Inanspruchnahmen

Etwa 11,5 ha Fläche werden vorübergehend in Anspruch genommen. Die für den Straßenbau vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen betreffen zu einem großen Teil landwirtschaftliche Flächen. Ertragsausfälle während der voraussichtlich dreijährigen Bauzeit werden im Enteignungsverfahren bzw. im Verfahren der Unternehmensflurbereinigung gemäß § 88 Nr. 5 FlurbG ausgeglichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Flächen rekultiviert, so dass die ursprüngliche Nutzung wieder ausgeübt werden kann.

2.2.3.18.3 Mittelbare Grundstücksbetroffenheiten

Als privater Belang in die planerische Abwägungsentscheidung einzustellen sind auch nachteilige Wirkungen auf Nachbargrundstücke, die selbst nicht unmittelbar überplant werden. In Betracht kommen hier insbesondere Beeinträchtigungen durch Immissionen und Überschwemmungen.

Dauerhafte mittelbare Inanspruchnahmen, etwa durch eine die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitende Verlärmung von zu Wohnzwecken genutzten trassennahen Grundstücken, sind nicht zu erwarten. Auch entschädigungspflichtige Verkehrswertminderungen infolge der Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens können ausgeschlossen werden. Eine entschädigungspflichtige Verkehrswertminderung eines Grundstückes ist grundsätzlich dann gegeben, wenn etwa durch Immissionen in unzumutbarer Weise unmittelbar auf das Grundstück dergestalt eingewirkt wird, dass ein im Sinne des Enteignungsrechts schwerer und unerträglicher Eingriff in die Substanz vorliegt. Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einbußen führen, treten jedoch hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurück. Gegenläufige öffentliche Belange überwiegen insbesondere, wenn eine etwaige Lärmbeeinträchtigung unterhalb der Grenzwerte liegt, die durch die 16. BImSchV festgesetzt sind[212]. Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses) ist dies vorliegend der Fall.

Auch eine Veränderung der Hochwassersituation wird vorhabenbedingt nicht eintreten (vgl. Abschnitt 2.2.3.8 dieses Beschlusses).

[212] BVerwG, Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075/04, juris; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – 4 A 39/95, NJW 1997, 142 ff.

In zahlreichen Einwendungen werden weiterhin Wertverluste von Grundeigentum und Immobilien infolge der Lage der Grundstücke in der Nähe der Ortsumgehung befürchtet und Entschädigungsforderungen geltend gemacht. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwände geprüft und weist sie im Ergebnis als unbegründet zurück. Nicht ausgeschlossen ist, dass der Grundstücksmarkt auf den Bau der Ortsumgehung Wunstorf mit Wertminderungen der in näherer oder weiterer Nachbarschaft liegenden Grundstücke reagiert, auch wenn deren Nutzung als solche vom Vorhaben gar nicht beeinträchtigt und die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle deutlich unterschritten wird. Diese als bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens eintretende Verkehrswertminderung eines Nachbargrundstücks ist weder als Belang in die Abwägung einzustellen noch zu entschädigen[213]. Der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist[214].

2.2.3.19 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der o.g. 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 kompensiert 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 die Ausgewogenheit des Plans sichergestellt ist. Die dem Vorhaben entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bau der Ortsumgehung Wunstorf überwinden können.

Im Einzelnen sprechen hier für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses: Die Ortsdurchfahrt Wunstorf wird vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr entlastet. Die Verkehrssicherheit für die motorisierten und insbesondere die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer verbessert sich durch die Ortsumfahrung erheblich. Eine Vielzahl von Haushalten entlang der überlasteten Ortsdurchfahrt Wunstorf sowie umliegender nachgeordneter Straßen wird von Lärm und Abgasen entlastet. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den entlasteten Innenstadtbereichen von Wunstorf verbessert sich deutlich. Auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrten von Blumenau und Luthe wird durch die erhebliche Reduzierung der Verkehrs- und Schadstoffbelastung deutlich verbessert. Darüber hinaus werden durch die Verminderung bestehender Zerschneidungseffekte entlang der Ortdurchfahrt städtebauliche Potenziale freigesetzt.

Der Planfeststellungsbeschluss trifft dabei einen sachgerechten Ausgleich mit Blick auf die von dem Vorhaben betroffenen Belange des Naturschutzes sowie den sonstigen Umweltbelangen, wie sie im Rahmen der UVP ermittelt und bewertet wurden. Auch verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass im Zuge des Baus der Ortsumgehung Wunstorf neben den Umweltschutzbelangen auch Belange des Lärmschutzes in bislang nicht oder nicht in dem Ausmaß betroffenen Bereichen entlang der Trasse, Belange der Landwirtschaft und privates Grundeigentum beeinträchtigt werden. Dies stellt jedoch die Gesamtentscheidung nicht in Frage, was auch angesichts der zahlreichen Einwendungen gilt, die während der Auslegungen der Planunterlagen und im Erörterungstermin geltend gemacht wurden (dazu im Detail noch unten 2.6).

---

[213] BVerwG, Beschl. v. 09.02.1995 – 4 NB 17/94, NVwZ 1995, 895-896; BVerwG, Urt. v. 04.05.1988 – 4 C 2/85, NVwZ 1989, 151, 152.

[214] Vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075/04, jurs Rn. 402.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Unter Abschnitt 1.2.1 dieses Beschlusses wurde die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung bzw. Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser der in Anlage 13.3 der Antragsunterlagen aufgeführten Benutzungen in die Gewässer II. und III. Ordnung sowie das Grundwasser erteilt.

Die Einleitung bzw. Versickerung von Niederschlagswasser in Gewässer ist eine Gewässerbenutzung und bedarf nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 12 bis 13 WHG, § 15 NWG[215] einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover). Demnach kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG als die gegenüber § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG speziellere Regelung aber ausdrücklich ab[216]. Damit tritt die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststellung[217]. Sie wurde in Abschnitt 1.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert und gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) ausgesprochen. Die Untere Wasserbehörde (Region Hannover) hat mit Schreiben vom 07.07.2011 das Einvernehmen erteilt. Die geforderten Nebenbestimmungen wurden unter 1.2.1.2 dieses Beschlusses festgesetzt.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die wasserrechtliche Erlaubnis liegen ebenfalls vor. Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine nicht vermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Insbesondere ist das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27 und 47 WHG, Art. 4 Abs. 1 WRRL vereinbar (s. dazu Abschnitt 2.2.8.1.2.1) Bei Beachtung der in Abschnitt 1.2.1.2 angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften 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 Erlaubnis erkennen.

Wegen der Notwendigkeit der Einleitung für die Realisierung der Ortsumgehung Wunstorf hat die Planfeststellungsbehörde daher – im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Region Hannover) – entschieden, die wasserrechtliche Erlaubnis zu erteilen.

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen der beteiligten Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange sind von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen worden. Soweit in den Stellungnahmen der anderen Behörden sowie sonstigen Trägern öffentlicher Belange Bedenken geäußert oder Hinweise gegeben wurden, wurden diese im Rahmen der Abwägung sowie bei der Abarbeitung zwingender rechtlicher Vorgaben berücksichtigt. Auf die Einzelheiten ist jeweils an entsprechender inhaltlich-thematischer Stelle im begründenden Teil dieser Entscheidung (Abschnitt 2)Bezug genommen worden. Soweit erforderlich, wurden unter Abschnitt 1.1.5 Nebenbestimmungen festgesetzt. Hierauf sei an dieser Stelle verwiesen.

---

[215] Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19.02.2010, GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25.02.2010; zuletzt geändert durch Artikel 2 § 7 des Gesetzes vom 12.11.2015 (GVBl. S. 307).
[216] OVG Bautzen, Beschl. v. 15.12.2005 – 5 BS 300/05, LKV 2006, 373 (375).
[217] BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39/07, BVerwGE 133, 239 (Rn. 32).

Soweit Stellungnahmen darüber hinaus noch nicht behandelt worden sind, stellt die Planfeststellungsbehörde Folgendes fest:

Die **DB Services Immobilien GmbH** als von der Deutschen Bahn AG bevollmächtigtes Unternehmen weist in ihren Stellungnahmen vom 25.09.2009 und 30.06.2011 darauf hin, dass für die geplante Eisenbahnüberführung über die Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven der Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung erforderlich ist. Zudem weist sie auf die Notwendigkeit einer schriftlichen Vereinbarung hin, wenn aus den neu zu erstellenden Entwässerungsanlagen Oberflächenwasser in die Bahnseitengräben östlich und westlich der Bahnstrecke sowie den neu zu erstellenden Durchlässen eingeleitet werden soll.

Der Abschluss einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Straßenbauverwaltung hat jedoch zugesagt, wie üblich rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung schließen.

Gemäß der wassertechnischen Untersuchung wird kein Oberflächenwasser in die Bahnseitengräben geleitet, sondern über ein eigenes Grabensystem in die geplanten Regenrückhaltebecken geführt (vgl. Unterlage 13.1, S. 9). Die durch das Straßenbauvorhaben im Trog unter der Bahnstrecke 1740 durchtrennten Bahnseitengräben werden in das Entwässerungssystem der Straße eingebunden und ebenfalls in das Rückhaltebecken eingeleitet. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die geplante Durchpressung der beiden Durchlässe DN600 sowie die vorgesehene gemeinsame Nutzung des geplanten Rückhaltebeckens rechtzeitig vor Baubeginn in üblicher Weise schriftlich zu vereinbaren. Die Zusagen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt (vgl. Abschnitt 1.1.5.8.2, Ziffer 2).

Die DB Services Immobilien GmbH sowie das **Eisenbahn-Bundesamt** in seiner Stellungnahme vom 22.06.2009 befürchten eine Zunahme des landwirtschaftlichen Verkehrs auf dem in den Frachtweg einmündenden Wirtschaftsweg, da dieser ausgebaut werden solle und so zu einer Gefährdung des Bahnbetriebs am Bahnübergangs im Zuge des Frachtwegs führen könne. Diese Befürchtungen sind unbegründet. Der Weg wird künftig als Hauptwirtschaftsweg genutzt, in Breite oder Art der Befestigung auch im Einmündungsbereich in den Frachtweg aber nicht geändert. Durch die prognostizierte Abnahme des Verkehrs auf dem Frachtweg wird sich die Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung des Wirtschaftsweges erhöhen, eine im Vergleich zum derzeitigen Zustand höhere Gefährdung des Bahnbetriebs kann ausgeschlossen werden.

Die Vorhabenträgerin hat im Übrigen zugesagt, rechtzeitig vor Baubeginn die Ausführungsplanung mit der DB Services Immobilien GmbH und dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen (vgl. Abschnitt 1.1.5.8.2, Ziffer 1, des Beschlusses).

Die **LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH** weist in ihrer Stellungnahme vom 27.05.2009, der die Stellungnahme der **Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE)** vom 18.05.2009 beigefügt ist, darauf hin, dass der bisher unbeschrankte Bahnübergang der Bahnstrecke Wunstorf – Mesmerode im Zuge der Straße Am Hohen Holz aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme nach Ausbau der Straße Am Hohen Holz mit einer Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ausgestattet werden müsse. Der Rad-/Gehweg-Bahnübergang müsse zusätzlich Fußgängerakustiken erhalten. Aufgrund der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung müssten Gleistragplatten im Bereich des Bahnübergangs zur Reduzierung der Schallimmissionen eingebaut werden. In der Ausführungsplanung sei ferner zu berücksichtigen, dass der Abstand der Radwegquerung zur Gleisachse mindestens 6 m betragen müsse.

Die nicht elektrifizierte Bahnstrecke Wunstorf – Mesmerode steht im Eigentum der OHE. Sie wird ausschließlich von Güterverkehr mit geringen Geschwindigkeiten befahren. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den Bahnübergang einschließlich des Geh-/Radwegs mit Lichtzeichen, Halbschranken und Fußgängerakustik zu sichern und die Planung entsprechend geändert. Sie hat ferner zugesagt, die weiteren Hinweise in der Ausführungsplanung des Bahnübergangs zu berücksichtigen und diese mit der LEA und der OHE abzustimmen (vgl. Ab-

schnitt 1.1.5.8.2, Ziffer 3, des Beschlusses). Soweit die OHE gegen den Standort des Straßensignals im Quadranten II des Bahnübergangs Bedenken erhebt, da dieser einen zu großen Abstand zum Fahrbahnrand habe, teilt die LEA diese Bedenken nicht. Aufgrund der geforderten Sicherung mit Halbschranken und Aufstellung eines Signalwiederholers linksseitig auf dem Fahrbahnteiler bestünden keine Sicherheitsbedenken. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Bewertung der LEA an. Den in den Stellungnahmen der LEA und OHE geäußerten Bedenken und Hinweisen wird somit Rechnung getragen.

2.5 Abwägung der Belange von anerkannten Naturschutzverbänden und sonstigen Vereinigungen

Von den in Niedersachsen anerkannten Naturschutz- und Umweltvereinigungen hat im Zuge der ersten Auslegung im Jahr 2009 nur der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Niedersachse e.V. (NABU Niedersachsen) zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Er rügt die planfestgestellte Trasse als aus ökologischer Sicht ungünstigste Variante. Dieser Einwand ist grundsätzlich zutreffend. Die Variante Nordumgehung ist im Ergebnis des Variantenvergleichs unter Umweltgesichtspunkten tatsächlich ungünstiger als die Variante Verlängerte Hochstraße (Abschnitt 2.2.3.5.2.2.2 dieses Beschlusses). Die fachplanerische Gesamtabwägung der beiden Trassenalternativen Nordumgehung und Verlängerte Hochstraße ergibt jedoch zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass die Variante Nordumgehung vorzugswürdig ist und sich die Variante Verlängerte Hochstraße nicht als vorzugswürdige Alternative aufdrängt (vgl. Abschnitt 2.2.3.5.2.3 dieses Beschlusses).

Der NABU Niedersachsen bemängelt, dass den Unterlagen zur Maßnahme A03 nicht zu entnehmen sei, wie sichergestellt werden soll, dass bei der Einleitung des Niederschlagswassers von den Wirtschaftswegen und Äckern verhindert wird, dass Schadstoffe in die Gewässer gelangen. Der Einwendung wird stattgegeben; nach den Festsetzungen des planfestgestellten Maßnahmenblattes (A03), Unterlage 12.3.3, wird auf die Einleitung von Niederschlagswasser verzichtet.

Der NABU Niedersachsen fordert, dass die Irritationsschutzwände der Maßnahme V02 eine Mindesthöhe von 4 m über der Fahrbahnoberkante erhalten. Ein optimaler Aufbau auch von provisorischen Wänden habe vor der Freigabe des Verkehrs zu erfolgen. Die Kritik an der Maßnahme V02 ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fachlich begründet und dient der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände (Tötung von Fledermäusen). Im verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses (Abschnitt 1.1.5.2.2, Ziffer 2) ist daher eine Nebenbestimmung aufgenommen worden, die eine Mindesthöhe der Irritationsschutzwände von 4 m festsetzt, damit kein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko besteht.

Kritisiert werden die Maßnahmen A09 und V03 zum Schutz des Weißstorches. Die Fläche für die Maßnahme A09 befände sich zu weit entfernt vom Brutplatz der Vögel. Weiterhin seien die Stelen für die Überflughilfe am Querungsbauwerk der Westaue (Maßnahme V03) zu niedrig. Die Kritik an der Maßnahme A09 ist zurückzuweisen. Die im Vorentwurf des Landschaftspflegerischen Begleitplanes enthaltene Ausgleichsfläche für den Weißstorch südlich Blumenau musste verlegt werden, weil durch sie ein erheblicher Teil der Fläche des hier wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebes in Anspruch genommen worden wäre. Dies hätte zu existenzgefährdenden Eingriffen in den Landwirtschaftsbetrieb geführt. Geeignete und aufwertbare Flächen in Horstnähe und außerhalb des Trassenumfeldes konnten nicht gefunden werden. Die geplanten Ausgleichsflächen für den Weißstorch liegen zwar in 1,5 bis 2 km Entfernung zum Horst, jedoch mitten in seinem Hauptnahrungsgebiet (siehe Unterlage 12.1, Anhang 7 Beobachtungen zum Weißstorch in Blumenau). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Nah-

rungshabitate von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht umfasst sind. Dem Einwand bezüglich der Höhe der Stelen (Vermeidungsmaßnahme V03) wird gefolgt, ihre Höhe wird auf 4 m festgsetzt (Unterlage 12.1, Unterlage 12.3.3, Maßnahme V03).

Der NABU Niedersachsen fordert bis zum möglichen Baubeginn jährliche Untersuchungen zum Wachtelkönig. Diese Forderung ist zurückzuweisen. Der Wachtelkönig ist in den avifaunistischen Untersuchungen zum Landschaftspflegerischer Begleitplan nicht festgestellt worden. Es gibt aber Hinweise, wonach er in der Leineaue nordwestlich von Luthe sporadisch während der Brutzeit festgestellt wurde (vgl. Unterlage 12.4). Als Brutstandort bevorzugt er extensiv genutzte Wiesen und Brachen, wobei er den Brutplatz alljährlich wechselt. Der Bereich, der nördlich und östlich von Blumenau für das Vorhaben in Anspruch genommen wird, ist durch die vielen Gemüseanbauflächen und die dadurch bedingten Störungen für den Wachtelkönig wenig geeignet. Sicherlich handelt es sich hierbei nicht um ein traditionelles Brutgebiet dieser Art, deren Verlust in der Eingriffsregelung zu berücksichtigen wäre. Es ist beabsichtigt, im Zuge der ökologischen Baubegleitung durch entsprechende Untersuchungen unmittelbar vor Baubeginn auszuschließen, dass ein Gelege des Wachtelkönigs zerstört wird (vg. Nebenbestimmung 1.1.5.2.2, Ziffer 5).

Auch zu den geänderten Planunterlagen nahm der NABU Niedersachsen im Jahr 2011 fristgemäß Stellung.

In Bezug auf die Maßnahme A01 wird bemängelt, dass eine einschürige Mahd nach dem 1. September vorgesehen sei. Diese solle zum Schutz von Amphibien und Reptilien nicht vor dem 1. Oktober erfolgen. Die in der Maßnahme A03 genannten Mahdzeiten 15. September und 15. August seien aus dem gleichen Grund ebenfalls auf einen Termin nach dem 1. Oktober zu verschieben. Die Vorhabenträgerin hat die geforderten Änderungen in die mit der 4. Planänderung vorgelegten Deckblätter der Unterlage 12.3.3 aufgenommen.

Der NABU Niedersachsen stuft ferner die Maßnahme A05 als ungeeignet ein. Das beträfe neben dem Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln den gewählten Standort der Maßnahmen, in dessen Nähe sich mehrere Windkraftanlagen befänden, so dass für nahrungssuchende Greifvögel eine erhöhte Kollisionsgefahr entstünde. Die inhaltlichen Vorbehalte gegenüber Feldlerchenfenstern sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unberechtigt, weil für diese unter anderem in einem vom NABU durchgeführten Forschungsprojekt positive Effekte sowohl bezüglich der Brutdichte als auch des Reproduktionserfolges nachgewiesen wurden. Auch Brachstreifen in Kombination mit Feldlerchenfenstern hatten trotz des erhöhten Räuberdrucks einen positiven Effekt auf die Feldlerche. Um mögliche Kollisionsgefahren von angelockten Greifvögeln zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin zwischenzeitlich die Lage der Maßnahmenfläche verlagert. Zu den Windkraftanlagen wird mit 150 m nun ein hinreichender Abstand eingehalten. Diesbezüglich wird auf die Unterlagen 12.1, 12.2 und 12.3 verwiesen.

Bezüglich der Maßnahme A09 wird in der Stellungnahme angemahnt, am Gewässer wachsende Gehölze zu erhalten und durch gezielte Pflegemaßnahmen (beispielsweise Schnitt von Kopfweiden) zu verbessern. Dem Argument zur Erhaltung des Gehölzbestandes kann teilweise gefolgt werden. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den Rückschnitt nur bei den am Ufer stehenden Gehölzen durchzuführen. Ebenfalls wird ein Zugang zum Teich von der Ackerseite frei geschnitten. Dieser minimale Gehölzrückschnitt ist für die Sanierung des Teiches erforderlich. Die Änderungen wurden in die mit der 4. Planänderung vorgelegten Deckblätter der Unterlage 12.3.3 aufgenommen.

In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen der Maßnahme A15 zu pflegenden Kopfbäume sich teilweise in einem maroden Zustand befänden, so dass durch Neuanpflanzung die Anzahl der Kopfbäume zu erhalten sei. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, der Forderung nachzukommen. Die Änderungen wurden in die mit der 4. Planänderung vorgelegten Deckblätter der Unterlage 12.3.3 aufgenommen.

Im Zuge der ergänzenden Verbandsbeteiligung im Oktober 2015 hat der NABU erneut Stellung genommen. Er äußert Bedenken gegen die bei Maßnahme A14 vorgesehene Unterhaltungspflege (Mahd). Diese Bedenken sind unbegründet. Bei den Unterhaltungsarbeiten der Maßnahme A14 handelt es sich um die Mahd des Gewässerrandstreifens bis zur Flurstückgrenze des Seegrabens. Die Böschungen des Seegrabens werden wie bisher im Rahmen der Gewässerunterhaltung durch den zuständigen Wasser- und Bodenverband gemäht, das Mahdgut wird am Rand abgelegt. Zu den Mäharbeiten aus der Maßnahme A14 wurde festgelegt, dass diese nur einmal jährlich nach dem 01.10. durchgeführt werden, um somit eine Schädigung brütender Vögel auszuschließen. Das Mahdgut soll auf der Fläche liegen bleiben. Eine Nährstoffanreicherung erfolgt dadurch nicht, weil gleichzeitig die Düngung der Randstreifen untersagt ist. Ziel der Maßnahme ist nicht die Bodenregeneration (etwa als Ausgleich für Eingriffe in den Boden), sondern der Ausgleich von Beeinträchtigungen für Brutvögel der Säume wie Sumpfrohrsänger, Rohrammer, Dorngrasmücke sowie für andere Vogelarten. Insofern ist eine Aushagerung der Randstreifen zur Nährstoffminderung nicht erforderlich.

Weiterhin bittet der NABU darum, sicherzustellen, dass der Bau der Radwegüberführung Nordrehr ohne Verzögerung zum Bau der Ortsumgehung Wunstorf erfolgt und fordert anderenfalls die Maßnahme V02 durchzuführen. Die Bedenken sind unbegründet. Durch die Planfeststellung des Maßnahmenblatts V02 in der aktuellen Fassung wird die Durchführung der Maßnahme planungsrechtlich abgesichert. Sollte es nicht zu einem zeitgleichen Bau von Ortsumgehung und Radwegüberführung kommen, muss die Maßnahme V02 zwingend durchgeführt werden, selbst wenn sie nur für eine Übergangszeit vorgehalten wird.

Der NABU wendet ferner ein, dass nicht klar sei, wer die Wirksamkeit und die Einhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen überwacht und ob die Umweltverbände hierbei eingebunden würden. Hierauf ist zu erwidern, dass die Einhaltung der Schutzmaßnahmen während der Bauphase von einer Ökologischen Baubegleitung überwacht wird. Für die Durchführung der Ökologischen Baubegleitung kommen ausschließlich Fachbüros aus Biologen, Landschaftsarchitekten oder andere sachkundige Personen zum Einsatz. Für die Maßnahmen V02, A05 und A09 ist ein 3-jähriges Monitoring vorgesehen, welches ebenfalls von Fachbüros mit spezieller Erfahrung bezüglich der Kartierung der betroffenen Artengruppen (Fledermäuse, Brutvögel) durchgeführt wird. Dabei ist eine Unterstützung der Umweltverbände wie z. B. bei der Kartierung oder bei der Absprache von speziellen Erfassungsmethoden hilfreich.

Zu der geänderten Unterlage 12 hat zudem der Aktion Fischotterschutz e.V. im Rahmen der ergänzenden Verbandsbeteiligung im Oktober 2015 Stellung genommen. Er weist daraufhin, dass in der artenschutzrechtlichen Prüfung die Anhang IV-Art Fischotter nicht ausreichend berücksichtigt worden sei und fordert eine ergänzende Untersuchung zur möglichen Beeinträchtigung dieser Art.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin sachverständig untersuchen lassen, ob es vorhabenbedingt zur Beeinträchtigungen von Fischottern kommen kann und ob weitere landschaftspflegerische Maßnahmen zum Schutz der Art erforderlich werden. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde mit Datum vom 15.01.2016 eine ergänzenden Stellungnahme zur Betroffenheit dieser Art vorgelegt und deren Ergebnisse in die Unterlagen 12.1, Unterlage 12.3.3 sowie Unterlage 12.4 eingearbeitet. Bei Berücksichtigung der in der Unterlage 12.3.3 nun zusätzlich vorgesehenen und planfestgestellten Maßnahme V04 verbleiben keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Fischotters.

2.6 Abwägung privater Belange/Einwendungen

Unter Abschnitt 1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderung, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabenträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben. Im Übrigen muss die Planfeststellungsbehörde nur über solche Einwendungen

in der Sache entscheiden, mit denen zumindest die privaten Einwender jeweils geltend machen konnten, durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt zu werden. Fehlt es an diesen Voraussetzungen, so ist die Einwendung als unzulässig zurückzuweisen.

Die Begründung der Entscheidung über die Einwendungen und die Würdigung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergibt sich im Wesentlichen aus den vorstehenden Ausführungen unter Abschnitt 2.1 bis 2.5 dieses Beschlusses. Im Folgenden wird daher bei der Abwägung der Einwendungen von privaten Einwanderhebern nicht mehr auf grundsätzliche Einwendungen gegen das Straßenbauvorhabe oder gegen die Planunterlagen/Gutachten eingegangen, insbesondere wenn sie vorgetragen haben, dass

- der Verfahrensablauf zu beanstanden gewesen sei,
- die Variantenwahl fehlerhaft sei,
- das Vorhaben verkehrlich nicht gerechtfertigt sei,
- die Auswirkungen und zusätzliche Belastungen nicht ausreichend oder fehlerhaft untersucht worden seien bzw. die Verkehrsdaten/-prognosen falsch seien,
- die vorgesehene Trassenführung, Knotenpunkts- und Straßen(seiten-) raumgestaltung nicht tragbar seien,
- Naturschutzbelange nicht ausreichend berücksichtigt würden,
- unzureichende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien,
- Gesundheitsgefährdungen und Beeinträchtigungen der Wohnqualität bis hin zur Wertminderung des Wohneigentums zu befürchten seien,
- landwirtschaftliche Belange unzureichend berücksichtigt seien, insbesondere das vorgesehene Wirtschaftswegekonzept die landwirtschaftlichen Flächen nicht ausreichend erschließe und zu unzumutbaren Umwegen führe und
- das Hochwasserrisiko steige.

Diese Aspekte sind voranstehend im Zusammenhang mit der allgemeinen Planrechtfertigung, der UVP sowie der Auseinandersetzung mit den berührten öffentlichen und privaten Belangen ausführlich abgewogen. Hierauf wird jeweils verwiesen.

Zahlreiche Einwender haben Einwendungen erhoben, die sich nicht auf Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf eigene Belange (z.B. Auswirkungen von Lärm oder andere Immissionen auf ihre im Einzugsbereich des Vorhabens liegende Wohnung) beziehen, sondern auf Belange der Allgemeinheit, des Gemeinwohls oder dritter Personen. Hierzu ist festzustellen, dass Einwender, die nur mittelbar von den Auswirkungen des Vorhabens berührt werden, nur die Betroffenheit eigener Belange geltend machen können. Ein umfassendes Einwendungsrecht besteht nicht. Nur Grundstückseigentümer und sonstige dinglich Berechtigte – insbesondere Inhaber von Dienstbarkeiten – die von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses betroffen sind, können über ihre eigenen Belange hinaus im Rahmen der Kausalität Einwendungen hinsichtlich sämtlicher formeller und materieller Belange erheben. Der Eigentumsschutz nach Art. 14 GG schützt vor einem Eigentumsentzug, der nicht zum Wohle der Allgemeinheit erforderlich oder nicht gesetzmäßig ist (Art. 14 Abs. 3 GG). Zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich können nur Planfeststellungsbeschlüsse sein, die formell und materiell in jeder Hinsicht rechtmäßig sind[218]. Allerdings setzt das so bezeichnete umfassende Eigentümereinwendungsrecht voraus, dass das Eigentum oder das dingliche Recht zur Ausführung des Vorhabens ganz oder teilweise entzogen werden soll. Durch Festsetzungen der Planung verursachte mittelbare oder faktische Beeinträchtigungen des Eigentums sind keine Enteignung im Sinne von Art. 14 Abs. 3 GG, sondern Inhalt- und Schrankenregelungen nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG und vermitteln daher auch nicht das umfassende Eigentümerrügerecht, sondern beschränkt die Einwendungsbefugnis auf die Geltendmachung

[218] VGH Kassel, Urt. v. 21.06.1989, 2 R 768/89; BVerwG, Urt. v. 18.03.1983, 4 C 80/79.

eigener berührter Belange[219]. Aus diesem Grund sind zahlreiche Einwendungen, die über die Geltendmachung eigener Belange hinausgehen, bereits als unzulässig zurückzuweisen.

Da die Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses (§ 74 Abs. 4 Satz 1 VwVfG) gem. § 74 Abs. 5 VwVfG durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird und der Planfeststellungsbeschluss zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt wird (§ 74 Abs. 4 Satz 2 VwVfG), werden aus Datenschutzgründen die Einwender in der Folge anonymisiert mit Nummern angegeben. Wurden in einem Einwendungsschreiben Einwendungen von mehreren Personen erhoben und das Einwendungsschreiben von diesen auch unterschrieben, werden diese Einwendungen nachfolgend gemeinsam in einem Abschnitt abgewogen. Aus Gründen der Vereinfachung wird in allen Fällen die männliche Form gewählt.

Unter Berücksichtigung der in die Planunterlagen eingearbeiteten Änderungen und Ergänzungen, der Zusagen der Vorhabenträgerin aus den Gegenäußerungen und den Erörterungsterminen sowie der o. g. Nebenbestimmungen und Festsetzungen ist zu den einzelnen Einwendungen daher Folgendes festzuhalten:

2.6.1 Einwender Nr. 1

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. In ihrer Einwendung erheben sie Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept und befürchten erhebliche Lärmbelästigungen. Eingewandt wird ferner eine erhöhte Überschwemmungsgefahr im Bereich ihres Wohngrundstücks durch die Verlegung der Westaue. Die Einwendung richtet sich weiterhin gegen den Variantenvergleich und fordert die Planfeststellung der Südvariante.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept entspricht den rechtlichen Anforderungen. Immissionsschutzgrenzwerte werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten, sie haben demnach keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Auf die Ausführungen unter Abschnitt. 2.2.3.6.2.6 wird verwiesen. Durch die Verlegung der Westaue und den Bau des Brückenbauwerks verändert sich die Hochwassersituation nicht. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden (vgl. Abschnitt 2.2.3.8.6 dieses Beschlusses). Die Einwender sind nicht als Grundstückseigentümer oder sonstig dinglich Berechtigte von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses betroffen, so dass sie keine Einwendungen gegen die fachplanerische Alternativenprüfung erheben können, die im Übrigen abwägungsfehlerfrei ist, vgl. Abschnitt 2.2.3.5.2 dieses Beschlusses.

2.6.2 Einwender Nr. 2

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er ist nicht durch eine vorhabendingte Grundinanspruchnahme unmittelbar betroffen. Der Einwender macht geltend, dass bei der Ermittlung der Lärmbelastung auch die Vorbelastung durch den Fliegerhorst Wunstorf sowie die Bahnstrecke Wunstorf-Neustadt zu berücksichtigen seien und für ganz Blumenau Lärmschutz vorzusehen sei. Ferner befürchtet er eine Verschlechterung der Hochwassersituation durch die Errichtung der die Westaue querende Brücke und bemängelt die

[219] BVerwG, Urt. v. 26.04.2007, 4 C 12/05, Rn. 29; BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, Rn. 21; BVerwG, Urt. v. 06.06.2002 – 4 A 44/00, NVwZ 2003, 209 <210>; vgl. BVerfG, Beschl. v. 02.03.1999, 1 BvL 7/91, BVerfGE 100, 226 <240>; BVerwG, Urt. v. 18.03.1983 – 4 C 80/79, BVerwGE 67, 74 <76>.

Abarbeitung der wasserwirtschaftlichen Belange in der Planung. Es werden weiterhin Einwände gegen die fachplanerische Alternativenprüfung, die geplanten Änderungen am Wegenetz, die Inanspruchnahme von Natur- und Landschaft sowie Verkehrsgefährdungen durch querende Wildtiere erhoben.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Belange fehlt es dem Einwender bereits an der notwenigen Einwendungsbefugnis. Da er nicht als Grundstückseigentümer von dem Vorhaben direkt betroffen ist, kann er nur die mögliche Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen. Die Einwendungsbefugnis hinsichtlich der geplanten Änderungen am Wegenetz und Verkehrsgefährdungen erscheint ebenfalls fraglich, da der Einwender nicht vorträgt, zu den Nutzern der Wege zu gehören. Insofern ist nicht auszuschließen, dass er lediglich die Belange Dritter geltend macht. Unabhängig davon sind diese Aspekte auch in der Sache als unbegründet zurückzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss ist formell, verfahrensrechtlich und materiell-rechtlich ordnungsgemäß. Der Einwender hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da an seinem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auch geht mit dem Vorhaben keine Erhöhung des Hochwasserrisikos einher. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Im Einzelnen wird auf die Begründungen insbesondere im Abschnitt 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.1.3, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.4.4, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7.2, 2.2.3.8.4, 2.2.3.8.6, 2.2.3.10.3 und 2.2.3.13 dieses Beschlusses Bezug genommen.

2.6.3 Einwender Nr. 3 und Nr. 6

Die Einwender sind Anwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Die Einwender haben inhaltsgleiche Einwendungen erhoben. Es erfolgt daher eine gemeinsame Abwägung. Die Einwender sind durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen. Sie befürchten eine erhebliche Lärmzunahme und kritisieren, dass für ihr Wohnhaus kein Lärmschutz vorgesehen sei. Weiterhin befürchten sie einen Anstieg des Hochwasserrisikos im Bereich ihres Wohngrundstücks. Darüber hinaus befasst sich die Einwendung mit naturschutzrechtlichen Belangen, der Variantenbetrachtung, den geplanten Änderungen am Wegenetz sowie allgemein mit der Notwendigkeit der Ortsumgehung Wunstorf.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als lediglich mittelbar Betroffene können die Einwender nur solche Auswirkungen des Vorhabens zulässigerweise zum Gegenstand ihrer Einwendung machen, die sie selbst betreffen – mithin nur die Belange Lärmschutz und Hochwasserrisiko. Die Einwender haben jedoch keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an ihren Wohngrundstücken nicht überschritten werden (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Auch das Hochwasserrisiko erhöht sich durch das Straßenbauvorhaben nicht. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden (vgl. Abschnitt 2.2.3.8.6 dieses Beschlusses). Die übrigen Einwendungen sind unzulässig. Unabhängig davon wurden die von den Einwendern vorgetragenen Belange abwägungsfehlerfrei berücksichtigt. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.2, 2.2.3.3, 2.2.3.5.1.3, 2.2.3.5.4 und 2.2.3.7.4 wird verwiesen.

2.6.4 Einwender Nr. 4

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er trägt vor, dass die Trasse in zu geringem Abstand an seinem Grundstück vorbei laufe, befürchtet Lärm- und

Schadstoffimmissionen und kritisiert das Lärmschutzkonzept. Er wendet sich ferner gegen die Unterbrechung vorhandener Wegebeziehungen zu Naherholungsgebieten sowie die Inanspruchnahme von Naturflächen durch das Vorhaben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept geprüft und nachvollzogen. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Auch die Luftschadstoffbelastung überschreitet die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses). Gesundheitsgefährdungen sind ausgeschlossen. Durch das Vorhaben unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf bleiben auch nach Bau der Ortsumgehung erreichbar (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses). Als nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum betroffener Einwender ist die Einwendung hinsichtlich der Variantenwahl und der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft unzulässig und im Übrigen auch unbegründet (vgl. Abschnitt 2.2.3.5, 2.2.3.7.2 dieses Beschlusses).

2.6.5 Einwender Nr. 5

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er wendet sich gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung seines Wohngrundstücks, die damit verbundene Minderung der Wohnqualität und des Grundstückswertes. Landschaft und Landschaftsbild würden zerstört, die Naherholung beeinträchtigt. Zudem sei die Variante Verlängerte Hochstraße nicht ausreichend geprüft worden.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Der Einwender ist nicht unmittelbar in seinem Eigentum betroffen. Der Einwand hinsichtlich der Beeinträchtigung des Landschaftsbilds sowie gegen die Variantenwahl ist daher unzulässig und im Übrigen auch unbegründet. Auf Abschnitt 2.2.3.5 und 2.2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen. Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffe sowie der Naherholung kann der Einwender als Anwohner im nahen Umfeld der Straßentrasse als eigene Belange rügen. Die Einwände sind jedoch unbegründet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. und 39. BImSchV werden am Wohnhaus des Einwenders nicht überschritten. Die Naherholungsgebiete sind auch nach Bau der Ortsumgehung erreichbar. Die Wohnqualität wird nicht unzumutbar vermindert. Etwaige Wertverluste, die nicht zu unvertretbaren Einbußen führen, treten hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurück. Die Planung der Ortsumgehung Wunstorf entspricht den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots. Aus diesem Grund muss der Einwender etwaige Wertminderungen seines Grundstücks als Ausfluss der Sozialbindung seines Eigentums hinnehmen[220]. Auch Veränderungen des „Wohnmilieus“ durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, wenn die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden[221]. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2.4, 2.2.3.6.4, 2.2.3.15 und 2.2.19.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.6 Einwender Nr. 7

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er wendet sich gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung seines Wohngrundstücks und befürchtet eine Zunahme des Hochwasserrisikos u.a. infolge der Errichtung der Brücke über die Westaue nörd-

[220] BVerwG, Urt. v. 25.09.2002 – 9 A 5/02, juris Rn. 44; BVerwG, Urt. v. 24.05.1996 – 4 A 39/95, juris; BVerwG, Beschl. v. 05.03.1999 – 4 VR 3/98, juris.
[221] Vvgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 27.10.1999 – 11 A 31/98, juris R. 27.

lich Blumenau. Es werden Schadensersatzansprüche im Falle von Überschwemmungsschäden geltend gemacht. Zudem habe die Ortsumgehung nicht die gewünschte Entlastungswirkung und sei die Variante Verlängerte Hochstraße nicht ausreichend geprüft worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat das Lärmschutzkonzept geprüft und nachvollzogen. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Auch die Luftschadstoffbelastung überschreitet die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses). Gesundheitsgefährdungen sind ausgeschlossen. Auch das Hochwasserrisiko erhöht sich durch das Straßenbauvorhaben nicht. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden (vgl. Abschnitt 2.2.3.9.5 dieses Beschlusses). Vorhabenbedingte Hochwasserschäden an Gebäuden und Grundstücken sind daher ausgeschlossen. Die Einwendungen hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit der Ortsumgehung und der Variantenwahl sind unzulässig, da sie keine eigenen Belange des Einwenders darstellen. Ohnehin sind sie auch unbegründet, wie sich aus den Abschnitten 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses ergibt.

2.6.7 Einwender Nr. 8

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie befürchten eine erhöhte Lärmbelastung ihres Wohngrundstücks, insbesondere durch Summierung des Verkehrslärms mit der bereits vorhandenen Lärmbelastung durch Fliegerhorst, Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven und Flughafen Hannover/Langenhagen. Naherholungsgebiete, die sie mit ihren Kindern nutzten, würden unwiederbringlich zerstört, Wegebeziehungen zerschnitten. Darüber hinaus erheben sie Einwände gegen die Beeinträchtigung des Tierbestandes und stellen den Bedarf sowie die verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens in Frage. Gerügt wird ferner die Beeinträchtigung eines landwirtschaftlichen Betriebes.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit die Einwendungen keine eigenen Belange der Einwender betreffen, sind diese bereits unzulässig. Sie sind jedoch auch in der Sache unbegründet, wie sich aus den Abschnitten 2.2.3.3, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7, 2.2.3.14 und 2.2.3.10.2 dieses Beschlusses ergibt. Am Wohnhaus der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten, so dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die Bildung eines Summenpegels mit anderen Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 dieses Beschlusses). Durch das Vorhaben unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf bleiben auch nach Bau der Ortsumgehung erreichbar (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses).

2.6.8 Einwender Nr. 9

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie sind durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen. Die Einwender kritisieren die Variantenprüfung als unzureichend. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig und nicht ausreichend geprüft worden. Die Kostenangaben zur Variante Nordumgehung seien zu gering, zahlreiche UVP-Schutzgüter würden durch diese Variante zerstört.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen. Als lediglich mittelbar Betroffene können die Einwender nur solche Auswirkungen des Vorhabens zulässigerweise zum Gegenstand ihrer Einwendung machen, die sie selbst betreffen. Die fachplanerische Alternativenprüfung

stellt keinen eigenen Belang der Einwender dar. Unabhängig davon ist die in diesem Beschluss durchgeführte Alternativenprüfung abwägungsfehlerfrei. Auf Abschnitt 2.2.3.5.2 wird verwiesen.

2.6.9 Einwender Nr. 10

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er wendet sich gegen die der Planung zugrunde liegenden Verkehrsprognose als methodisch unzureichend, gegen die Zerschneidung wichtiger, auch von ihm genutzter Radverkehrsrouten, gegen die Belastung des Haushalts der Stadt Wunstorf mit Unterhaltungskosten für Straßen in ihrer Baulast, gegen die Beeinträchtigung des in Blumenau brütenden Weißstorchs durch Verkehrslärm, gegen den Variantenvergleich, gegen die Beeinträchtigung der Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf, gegen die fehlende Berücksichtigung anderer Lärmquellen (Fliegerhorst Wunstorf, Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven, Flughafen Hannover/Langenhagen) in der schalltechnischen Untersuchung, gegen städtebauliche Nachteile des geplanten Trassenverlaufs sowie gegen den Wertverlust seines Einfamilienhauses durch Lärmzunahme und erhöhte Hochwasserrisiken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Als lediglich mittelbar Betroffener kann der Einwender nur solche Auswirkungen des Vorhabens zulässigerweise zum Gegenstand seiner Einwendung machen, die ihn selbst betreffen. Dies sind vorliegend lediglich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Hochwassersituation in Blumenau und die Naherholung, darüber hinaus vorhabenbedingte Lärmbeeinträchtigungen seines Wohnhauses. Insoweit wird auf die Feststellungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2.4, 2.2.3.6.2.6, 2.2.3.8.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwender hat weder Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, noch werden Naherholungsgebiete unzumutbar beeinträchtigt, noch verschlechtert sich die Hochwassersituation, da die Vorhabenträgerin anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt hat, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Etwaige Wertminderungen seines Grundstücks sind als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Die übrigen Einwendungen sind bereits unzulässig, darüber hinaus aber auch unbegründet, vgl. Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7 dieses Beschlusses.

2.6.10 Einwender Nr. 11

Die Einwender sind Eigentümer eines Wohngrundstücks im Ortsteil Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie erheben Einwände gegen die mit dem Vorhaben einhergehende Zerstörung von Natur und Landschaft sowie die Einschränkung des Zugangs zu freien Landschaftsräumen. Sie befürchten ferner eine Verschlechterung der Hochwassersituation im Bereich Luthe/Blumenau nach Bau der Ortsumgehung sowie einen Anstieg des Grundwassers, verbunden mit Schäden an Gebäuden und Gartenanlagen. Die Ermittlung der Lärmimmissionen sei unzureichend, andere Lärmquellen wie der Fliegerhorst Wunstorf und verschiedene Eisenbahnstrecken hätten berücksichtigt werden müssen. Das Lärmschutzkonzept sei unzureichend, im Bereich Blumenau müsse Lärmschutz vorgesehen werden. Ferner führe der Bau der Ortsumgehung zu einer Minderung des Wohn- und Erholungswerts, die zu entschädigen sei.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die Einwender sind lediglich mittelbar von dem Vorhaben betroffen, so dass sie nur die Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen können, nicht jedoch die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft. Unabhängig davon ist das Vorhaben mit den Belangen von Natur und Landschaft vereinbar; auf Abschnitt 2.2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Hochwassersituation wird sich nach Bau der Ortsumgehung nicht verschlechtern. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat

die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Auch ein Anstieg des Grundwasserspiegels und dadurch verursachte Schäden an Gebäuden und Gartenanlagen sind nicht zu befürchten, wie in Abschnitt 2.2.3.8.4 und 2.2.3.8.6 festgestellt wird. Die schalltechnische Untersuchung ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde methodisch korrekt und nachvollziehbar. Die Bildung eines Summenpegels aus verschiedenen Lärmpegeln ist gesetzlich nicht vorgesehen. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht, da am Wohnhaus der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auf Abschnitt 2.2.3.6.2.3, 2.2.6.2.4 und 2.2.6.2.6 wird verwiesen. Die Planung der Ortsumgehung Wunstorf entspricht den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots. Aus diesem Grund müssen die Einwender etwaige Wertminderungen ihres Grundstücks als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen. Auch Veränderungen des „Wohnmilieus“ durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, wenn – wie hier – die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.14 und 2.2.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.11 Einwender Nr. 12

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie erheben Einwände gegen das Lärmschutzkonzept für die Ortsumgehung Wunstorf. Dieses entspreche zwar den gesetzlichen Bestimmungen, sei aber tatsächlich unzureichend. Es seien zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, insbesondere um Reflexionen der Lärmschutzwälle im Bereich Luthe zu verhindern.

Die Einwände sind zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde unterliegt der Gesetzesbindung der Verwaltung und muss die gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV beachten. Am Wohnhaus der Einwender werden die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Schallreflexionen von geplanten Lärmschutzwällen sind nicht zu befürchten. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutz. Auf die Darlegungen in Abschnitt 2.2.3.6.2.3, 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 wird verwiesen.

2.6.12 Einwender Nr. 13

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwände gegen die Zerschneidung von Radwegeverbindungen, die Zerstörung von Natur und Landschaft, die Variantenwahl – insbesondere die unzureichende Prüfung der Nullvariante – und Belastungen des Haushalts der Stadt Wunstorf durch Übernahme der Straßenbaulast für diverse Straßen. Die Hochwassersituation im Bereich ihres Wohngrundstücks verschlechtere sich und das der Planung zugrunde liegende Verkehrsgutachten sei unzureichend, so dass die prognostizierte Entlastungswirkung der Ortsumgehung tatsächlich nicht zu erwarten sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wieder hergestellt, auf Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. In Abschnitt 2.2.3.8.4 und 2.2.3.8.6 wird festgestellt, dass das Vorhaben mit den Belangen des Hochwasserschutzes vereinbar ist und eine Verschlechterung der Hochwassersituation im Bereich des Wohngrundstücks des Einwenders auszuschließen ist. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten hydraulischen Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Die übrigen Einwendungen sind bereits unzulässig, da der Einwender als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener nur Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange einwenden kann. Unabhängig davon entspricht das planfestgestellte Vorhaben den formellen und

materiellen rechtlichen Anforderungen. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7 wird verwiesen.

2.6.13 Einwender Nr. 14

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie erheben Einwendungen gegen das Vorhaben und befürchten eine Änderung der Grundwasserverhältnisse sowie eine Steigerung des Hochwasserrisikos, einhergehend mit Schäden an ihrem Wohnhaus sowie einem weiteren Wohnhaus im Eigentum eines der Einwender. Die Lärmbelastung steige, andere Lärmquellen wie der Fliegerhorst Wunstorf und Bahnverkehr seien unberücksichtigt geblieben. Zur Minderung der Lärmbelastung sei eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Ortsumgehung anzuordnen. Befürchtet werden Reflexionen der Lärmschutzwälle im Bereich Luthe. Durch die Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg komme es zu erhöhten Lärmbelastungen, Gefährdung ihrer spielenden Kinder, Erschütterungsschäden an ihren Häusern sowie einem Wertverlust. Der Spielplatz in Blumenau liege in geringem Abstand zur Ortsumgehung und müsse daher gesichert werden. Sie wenden ferner ein, dass der Haushalt der Stadt Wunstorf durch Folgekosten erheblich belastet werde und einige im Blumenauer Wäldchen vorkommende Tierarten in den naturschutzfachlichen Planunterlagen nicht berücksichtigt worden seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht, da am Wohnhaus der Einwender sowie am Nachbarhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Die Bildung eines Summenpegels aus verschiedenen Lärmpegeln ist gesetzlich nicht vorgesehen. Auf Abschnitt 2.2.3.6.2.3, 2.2.6.2.4 und 2.2.6.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Durch das Vorhaben ändern sich die Grundwassersituation und das Hochwasserrisiko nicht. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Hochwassersituation und das Überschwemmungsgebiet der Westaue wurde eine Hydraulische Untersuchung durchgeführt. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Aufgrund dessen ist sichergestellt, dass das Hochwasserrisiko durch das Vorhaben nicht steigt. Durch Grund- oder Hochwasser verursachte Schäden an Gebäuden können ausgeschlossen werden, wie in Abschnitt 2.2.3.8.4 und 2.2.3.8.6 festgestellt wird. Die Planung der Ortsumgehung Wunstorf entspricht den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots. Aus diesem Grund müssen die Einwender etwaige Wertminderungen ihres Grundstücks als Ausfluss der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen. Auch Veränderungen des „Wohnmilieus“ durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, wenn die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.14 und 2.2.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. In Abschnitt 2.2.3.5.4.2 dieses Beschlusses stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass aufgrund des großen Abstands der Ortsumgehung zu dem Spielplatz eine weitere Sicherung nicht erforderlich ist. Die Einwände hinsichtlich des Knickfeldweges haben sich erledigt. Mit der 1. Planänderung hat die Vorhabenträgerin ein geändertes Wegekonzept vorgelegt. Die Errichtung eines Wirtschaftsweges in Verlängerung des Knickfeldweges ist entfallen. Auswirkungen des Vorhabens auf den Haushalt der Stadt Wunstorf können die Einwender als nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum Betroffene ebenso wenig geltend machen wie naturschutzrechtliche Belange. Die Einwände sind unzulässig, aber auch in der Sache unbegründet. Die Gestaltung des künftigen Straßennetzes ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft wurden fehlerfrei ermittelt und bewertet. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.14 Einwender Nr. 15

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er bezweifelt die verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumgehung und stellt allgemein ihren Bedarf in Frage. Der Einwender rügt ferner allgemein die steigende Lärmbelastung in Luthe, Blumenau und Klein Heidorn und dadurch bedingte Verluste der Lebensqualität und Immobilienwerte.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Sie ist bereits unzulässig. Der Einwender ist nicht in seinem Grundeigentum unmittelbar durch das Vorhaben betroffen, ihm fehlt daher die Einwendungsbefugnis hinsichtlich der Geltendmachung der Interessen Dritter oder der Allgemeinheit. Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange des Einwenders werden nicht vorgebracht. Abgesehen davon besteht für das Vorhaben die erforderliche Planrechtfertigung. Auch die Lärmauswirkungen wurden abwägungsfehlerfrei berücksichtigt. Auf die Abschnitte 2.2.3.1 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.15 Einwender Nr. 16

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie wenden sich gegen das planfestgestellte Lärmschutzkonzept und fordern die Errichtung eines Lärmschutzwalls beiderseitig der Nordumgehung zwischen der Abzweigung zur Hauptstraße (Luthe) und der Manhorner Straße. Die Einwohner befürchten insbesondere Schallreflexionen von dem im Bereich Luthe herzustellenden Lärmschutzwall auf ihr Wohnhaus und rügen die fehlende Berücksichtigung weiterer Lärmquellen wie den Fliegerhorst Wunstorf und Schienenlärm.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die schalltechnische Untersuchung ergab, dass an ihrem Wohngebäude die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Schallreflexionen durch den Lärmschutzwall im Bereich Luthe können ausgeschlossen werden. Bei der Ermittlung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens sind Auswirkungen anderer Lärmquellen nicht zu berücksichtigen. Im Einzelnen wird auf die Feststellungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 verwiesen.

2.6.16 Einwender Nr. 17, Nr. 18, Nr. 19, Nr. 20, Nr. 21, Nr. 22, Nr. 23, Nr. 24 und Nr. 25

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie wenden sich mit inhaltsgleichen Einwendungen gegen die geplante Verlängerung und Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg. Die Einwender befürchten durch den landwirtschaftlichen Verkehr erhebliche Belästigungen durch Lärm und Verschmutzung, Erschütterungsschäden an Gebäuden, eine Erhöhung der Unfallgefahren insbesondere für Kinder und Wertverluste für ihre Wohngrundstücke und -häuser. Sie weisen darauf hin, dass der Knickfeldweg u.a. wegen zahlreicher Engstellen für die Nutzung als Wirtschaftsweg ungeeignet sei und die Planung auch von den örtlichen Landwirten abgelehnt werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde und die Vorhabenträgerin haben die im Zuge der ersten Planauslegung 2009 erhobenen Einwendungen hinsichtlich des Knickfeldweges geprüft und für berechtigt befunden. Die Vorhabenträgerin hat daher mit der 1. Planänderung ein geändertes Wegekonzept vorlegt. Die Errichtung einer Verlängerung des Knickfeldweges und die Nutzung als Wirtschaftsweg sind in der weiteren Planung entfallen. Beantragt und planfestgestellt ist nunmehr die Errichtung eines landwirtschaftlichen Ersatzweges entlang der Überführungsrampe Manhorner Straße und der Ortsumgehung mit Anbindung an die Manhorner Straße. Die von den Einwendern befürchteten Auswirkungen des Vorhabens werden daher nicht eintreten. Die Einwendungen haben sich erledigt.

2.6.17 Einwender Nr. 26

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er fordert, dass die Kosten für den Unterhalt der Hochstraße nicht von der Stadt Wunstorf bzw. deren Bürger, sondern vom Bund getragen werden müssten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Als nicht unmittelbar von dem Vorhaben in seinem Grundeigentum Betroffener ist der Einwender auf die Geltendmachung eigener Belange beschränkt. Die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes und die damit verbundene Straßenbaulast ist weder Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens noch ein eigener Belang des Einwenders. Der Einwand ist damit unzulässig. Unabhängig davon ist er auch unbegründet. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4 wird verwiesen.

2.6.18 Einwender Nr. 27

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Neben Einwendungen gegen die Lärmauswirkungen des Straßenbauvorhabens und Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen im Bereich ihres Wohngrundstücks, Beeinträchtigungen des Erholungs- und Freizeitwerts und den Ausbau des Knickfeldwegs als Wirtschaftsweg für den landwirtschaftlichen Verkehr, erheben die Einwender allgemeine Bedenken gegen die verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumgehung Wunstorf, gegen den Eingriff in Natur und Landschaft sowie die vorgesehenen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, ebenso wie den Trassenverlauf und die Ausbaukonzeption sowie die Baukosten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einwender sind nur mittelbar durch das Vorhaben betroffen. Sie können daher lediglich Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen, nicht jedoch Belange Dritter oder des Allgemeinwohls. Am Wohnhaus der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Sie haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die schalltechnische Untersuchung wurde methodisch korrekt und den gesetzlichen Grundlagen entsprechend erstellt. Die Bildung von Schallsummenpegeln ist gesetzlich nicht vorgesehen. Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Der Zugang zu den Naherholungsgebieten im Umfeld von Wunstorf ist auch nach dem Bau der Ortsumgehung in ausreichendem Umfang gewährleistet. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wieder hergestellt. Ausreichende Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Es wird auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2.3, 2.2.3.6.2.4, 2.2.3.6.2.6, 2.2.3.14 und 2.2.18.3 verwiesen. Die Einwendung hinsichtlich des Knickfeldweges hat sich erledigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Feststellungen in Abschnitt 2.6.16. Die Einwendungen hinsichtlich sonstiger Auswirkungen des Vorhabens, die nicht eigene Belange der Einwender betreffen, sind unzulässig. Auch der in der Sache sind sie unbegründet, wie die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7 ergeben.

2.6.19 Einwender Nr. 28

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Innerhalb der Einwendungsfrist der ersten Planauslegung 2009 haben die Einwender Bedenken gegen die Variantenwahl und die Verkehrsprognose erhoben. Die Einwender kritisieren ferner das Lärmschutzkonzept der Planung und fordern Lärmschutz für ihr Wohnhaus. Durch den Bau der Ortsumgehung erhöhe sich das Hochwasserrisiko, befürchtet werden Schäden am Wohnhaus der Einwender. Die Einwender wenden sich ferner gegen Verlängerung und Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg. Die Einwender haben innerhalb der Einwendungsfrist der

2. Planauslegung 2011 erneut Einwendungen erhoben. Im Wesentlichen wiederholen sie die bereits 2009 vorgetragenen Bedenken.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Da die Einwender nur mittelbar von dem Vorhaben betroffen sind und nur die Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen können, sind die Einwände gegen die fachplanerische Alternativenprüfung und die Verkehrprognose bereits unzulässig. Im Übrigen sind sie in der Sache unbegründet, wie sich aus den Abschnitten 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses ergibt. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist abwägungsfehlerfrei und entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutz, da an ihrem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, hier wird auf die Abschnitte 2.2.3.6.2.3, 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 verwiesen. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Hochwassersituation und das Überschwemmungsgebiet der Westaue wurde eine Hydraulische Untersuchung durchgeführt. Anhand der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Aufgrund dessen ist sichergestellt, dass das Hochwasserrisiko durch das Vorhaben nicht steigt. Vorhabenbedingte Sachschäden am Wohnhaus der Einwender sind daher ausgeschlossen. Auf Abschnitt 2.2.3.8.4 wird verwiesen. Die Einwendungen hinsichtlich des Knickfeldweges haben sich durch die 1. Planänderung erledigt. Auf die Abwägung in Abschnitt 2.6.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.20 Einwender Nr. 29

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen die Variantenwahl. Die Variante Nordumgehung sei nicht vorzugswürdig. Weiterhin wendet er sich gegen die Übernahme der Straßenbaulast für herabgestufte Straßen durch die Stadt Wunstorf. Das Lärmschutzkonzept sei im Bereich von Blumenau und Luthe unzureichend. Der Einwender wendet sich ferner gegen die Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Eine Betroffenheit in eigenen Belangen wird vom Einwender nicht vorgetragen und ist auch sonst nicht ersichtlich. Im Übrigen sind die Einwendungen auch unbegründet. Die fachplanerische Alternativenprüfung hat ergeben, dass die Nordvariante vorzugswürdig ist, vgl. Abschnitt 2.2.3.5 dieses Beschlusses. Der Einwender hat keinen Anspruch auf Lärmschutz, da an seinem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, hier wird auf die Abschnitte 2.2.3.6.2.3, 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 verwiesen. Die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes und die damit verbundene Straßenbaulast ist weder Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens noch ein eigener Belang des Einwenders. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4 wird verwiesen. Die Einwendungen hinsichtlich des Knickfeldweges haben sich durch die 1. Planänderung erledigt. Auf die Abwägung in Abschnitt 2.6.16 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.21 Einwender Nr. 30

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie befürchten eine erhöhte Lärmbelastung ihres Wohngrundstücks, da im Bereich Blumenau kein Lärmschutzwall errichtet werde. Sie rügen ferner, dass der Spielplatz in Wunstorf-Blumenau in Richtung Ortsumgehung nicht gesichert werde und es daher zu Gefährdungen von Kindern kommen würde.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da an ihrem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2.4 dieses Beschlusses. Der Spielplatz liegt in großem Abstand zur

Ortsumgehung und kann daher weiterhin uneingeschränkt von Kindern aller Altersstufen genutzt werden. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.22 Einwender Nr. 31

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er hat sowohl innerhalb der Einwendungsfrist der 1. Planauslegung 2009 als auch der 2. Planauslegung 2011 Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Einwendungen aus dem Jahr 2009 richten sich ausschließlich gegen die geplante Verlängerung und Nutzung des Knickfeldwegs als Wirtschaftsweg für den landwirtschaftlichen Verkehr. In der Einwendung aus dem Jahr 2011 rügt er Mängel der schalltechnischen Untersuchung und äußert Bedenken gegen das Lärmschutzkonzept.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Einwendung hinsichtlich des Knickfeldwegs hat sich erledigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist insoweit auf die Ausführungen in Abschnitt 2.6.16 dieses Beschlusses. Die Einwendung aus dem Jahr 2011 ist inhaltlich unbegründet, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses.

2.6.23 Einwender Nr. 32

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er befürchtet eine erhöhte Lärmbelastung für das Baugebiet „Am Kalkofen“, die schalltechnische Untersuchung sei in dieser Hinsicht unzureichend. Der Einwender äußert ferner Bedenken gegen eine spätere Kostenbelastung der Wunstorfer Bürger durch die Übernahme der Straßenbaulast der Hochstraße durch die Stadt Wunstorf und bezweifelt die verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumgehung. Schließlich wendet er sich gegen die Verlängerung und Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Das Wohnhaus des Einwenders im Baugebiet „Am Kalkofen“ ist nicht von Immissionsgrenzwertüberschreitungen betroffen. Der Einwender hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die schalltechnische Untersuchung hat die Lärmauswirkungen des Vorhabens methodisch und inhaltlich fehlerfrei untersucht und bewertet, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses. Die Einwendung hinsichtlich des Knickfeldweges hat sich erledigt. Auf die Darlegungen in Abschnitt 2.6.16 wird verwiesen. Da der Kläger nur mittelbar von dem Vorhaben betroffen ist, kann er keine Einwände gegen die verkehrliche Wirksamkeit der Ortsumgehung erheben. Insoweit ist die Einwendung unzulässig und ohnehin unbegründet (vgl. Abschnitt 2.2.3.3 dieses Beschlusses). Die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes und somit auch die Kosten für Betrieb und Unterhaltung vorhandener umgestufter Straßen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Zudem handelt es sich nicht um eigene Belange des Einwenders. Die Einwendung ist ebenfalls unzulässig.

2.6.24 Einwender Nr. 33

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie wenden sich gegen die Verlängerung und Nutzung des Knickfeldwegs als Wirtschaftsweg und gegen den Verlust des Erholungswerts der Landschaft.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwendungen hinsichtlich des Knickfeldweges haben sich erledigt, vgl. Abschnitt 2.6.16 dieses Beschlusses. Hierauf wird verwiesen. Die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf werden auch nach Bau der Ortsumgehung für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen sein. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen, die auch weiterhin

an zahlreichen Stellen eine Querung der Ortsumgehung ermöglichen, wieder hergestellt. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4, 2.2.3.14 und 2.2.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.25 Einwender Nr. 34

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie wenden sich vornehmlich gegen die Verlängerung und Nutzung des Knickfeldweges als Wirtschaftsweg. Ferner befürchten sie eine zusätzliche Belastung ihres Wohngebiets durch Lärm und Luftschadstoffe.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Der Einwand hinsichtlich des Knickfeldwegs hat sich erledigt, auf Abschnitt 2.6.16 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten. Sie haben keinen Anspruch auf Lärmschutz. Auch die Luftschadstoffbelastung liegt im gesamten Bereich der Ortsumgehung unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.26 Einwender Nr. 35

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Zusammengefasst wendet er sinngemäß ein, dass die Nordumgehung nicht als Vorzugsvariante bewertet werden könne, die verkehrlichen Untersuchungen unzureichend seien, das Lärmschutzkonzept methodisch und inhaltlich fehlerhaft sei, Wegebeziehungen und ein Naherholungsgebiet zerstört würden und Kosten für die Stadt Wunstorf durch die Übernahme der Straßenbaulast für diverse Straßen entstünden. Der Einwender rügt ferner fehlende Lösungsmöglichkeiten bei einer Sperrung der Trogstrecke zur Unterquerung der Bahnstrecke Wunstorf/Bremerhaven bei Starkregen sowie Beeinträchtigungen des in Blumenau brütenden Storches.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Der Einwender ist nur mittelbar durch das Vorhaben betroffen und kann daher nur Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Die vorgetragenen Einwendungen beziehen sich jedoch sämtlich auf Belange Dritter oder Belange der Allgemeinheit und sind damit unzulässig. Ein Bezug zu eigenen Belangen des Einwenders kann allenfalls hinsichtlich der Einwendungen zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens und der Zerstörung von Wegeverbindungen und Naherholungsgebieten hergestellt werden. Diese Einwände sind in der Sache unbegründet. Es wird auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.27 Einwender Nr. 36

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Es werden Einwände erhoben gegen die Verkehrslärmbelastung durch die Ortsumgehung und gegen Lärmbelastungen während der Bauphase. Gerügt werden eine Verminderung der Wohnqualität und des Wohnwerts sowie ein Verlust von Freizeitwert in der Umgebung von Wunstorf. Vorhandene Wegebeziehungen würden vernichtet. Die Realisierung der Ortsumgehung sei mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, alternative Lösungen seien nicht untersucht worden und die Verkehrsprognose sei fragwürdig.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2.4 dieses Beschlusses. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Baulärm wurde die Vorhabenträgerin mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.2 verpflichtet, die Vorgaben der 32. BImSchV sowie der AVV Baulärm einzuhalten. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf Abschnitt 2.2.3.6.3 dieses Beschlusses. Die Naherholungsgebiete

in der Umgebung von Wunstorf sind auch nach Bau der Ortsumgehung erreichbar. Die Wohnqualität wird nicht unzumutbar vermindert. Etwaige Wertverluste von Wohnhäusern oder -grundstücken, die nicht zu unvertretbaren Einbußen führen, treten hinter gegenläufige öffentliche Interessen zurück. Der Einwender muss etwaige Wertminderungen seines Grundstücks als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinnehmen. Auch Veränderungen des Wohnmilieus durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.14 und 2.2.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die weiteren vorgetragenen Einwendungen zu Variantenwahl, Baukosten und Verkehrsprognose sind unzulässig, da sie keine eigenen Belange des nur mittelbar von dem Vorhaben berührten Einwenders betreffen. Abgesehen davon sind sie auch in der Sache unbegründet, vgl. Abschnitte 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses.

2.6.28 Einwender Nr. 37

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung der Hochwassersituation an seinem Wohngrundstück durch die Errichtung des Brückenbauwerks zur Überquerung der Westaue. Der Einwender macht weiterhin eine erhebliche Lärmbelästigung durch das Vorhaben geltend. Die schalltechnischen Untersuchungen seien unzureichend, da keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Blumenau vorgesehen und die Lärmauswirkungen weiterer Lärmquellen (Fliegerhorst Wunstorf, Bahnstrecken, Flughafen Hannover/Langenhagen) nicht kumulativ betrachtet worden seien. Die geplante Nordumgehung führe nicht zu der erwarteten Entlastung der Innenstadt von Wunstorf. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, der Landwirtschaft sowie der Naherholung seien nicht gerechtfertigt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie in Abschnitt 2.2.3.8.4 festgestellt, verschlechtert sich die Hochwassersituation im Bereich Blumenau nicht. Durch die gewählte Ausbaukonzeption und Maßnahmen zum Hochwasserschutz werden sich die Wasserspiegellage und die überschwemmten Flächen nicht spürbar verändern. Der Einwender hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da an seinem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Die Bildung eines Summenpegels aus verschiedenen Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender nur Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen. Die Einwände hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie Landwirtschaft sind daher unzulässig und im Übrigen in der Sache auch unbegründet, vgl. Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3. 7 und 2.2.3.10 dieses Beschlusses. Auch die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf werden nicht unzumutbar beeinträchtigt. Durch das Vorhaben unterbrochene Wegebeziehungen werden wiederhergestellt. Auf Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.29 Einwender Nr. 38

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er fordert die Errichtung von Wildschutzzäunen entlang der Ortsumgehung im Bereich Frachtweg zwischen Leinechaussee und Neustädter Straße sowie im Bereich der Westaue zwischen Blumenau und Luthe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender nur Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Die Frage der Errichtung von Wildschutzzäunen ist kein eigener Belang des Einwenders, so dass die Einwendung bereits unzulässig ist. Darüber hinaus ist sie in der Sache unbegründet. In Abschnitt 2.2.3.13 dieses Beschlusses wird begründet festgestellt, dass die Errichtung von Wildschutzzäunen in den von dem Einwender genannten Bereichen nicht geboten ist.

2.6.30 Einwender Nr. 39

Der anwaltlich vertretene Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Der Bevollmächtigte des Einwenders hat innerhalb der Einwendungsfrist Beeinträchtigungen der Wohnnutzung des Wohnhauses und Grundstücks des Einwenders in Folge des geringen Abstands zur geplanten Straßentrasse und dem Brückenbauwerk zur Überführung der Manhorner Straße (K 344) sowie vorhabenbedingte Lärmbeeinträchtigungen gerügt. Mit weiterem Schreiben des bevollmächtigten Rechtsanwalts wurden diese Einwände bekräftigt und weitere Einwände vorgebracht. Die weiteren Einwände beziehen sich vornehmlich auf die Variantenwahl. Die Trasse der Variante Nordumgehung zerschneide wertvollen Naturraum und (zer)störe das Landschaftsbild. Naherholungsgebiete würden beeinträchtigt. Wegebeziehungen zwischen den Ortsteilen Blumenau und Luthe würden für Fußgänger und Radfahrer zerstört. Die Trasse der Ortsumgehung müsse abgesenkt in einem Trog verlaufen, um die Lärmemissionen zu verringern und die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu reduzieren.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwendungen gegen vorhabenbedingte Lärmimmissionen sowie den Abstand der Trasse und des Brückenbauwerks zum Wohngrundstück des Einwenders sind unbegründet. Zum Schutz u.a. des Wohnhauses und -grundstücks des Einwenders ist im Bereich der Ortslage Blumenau von Bau-km 6+000 bis 6+580 ein 3,00/3,50 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass durch diese Lärmschutzmaßnahme die Immissionsgrenzwerte am Wohngebäude des Einwenders unterschritten werden. Die Trasse der Ortsumgehung verläuft in einem Abstand von mehr als 165 m an dem Grundstück des Einwenders vorbei und wird von dem Lärmschutzwall sowie landschaftspflegerischen Maßnahmen auch optisch abgeschirmt. Zudem befinden sich zwischen Grundstück und der Trasse Betriebsgebäude und Anlagen eines Umspannwerks. Die Wohnnutzung wird vorhabenbedingt nicht in unzumutbarer Weise beeinträchtigt. Etwaige Verschlechterungen der Wohnqualität sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Es besteht kein Anspruch auf einen auf Dauer unveränderten Fortbestand des Wohnumfelds. Auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2.4, 2.2.3.6.2.6, 2.2.3.6.4 und 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Ausbaukonzeption der planfestgestellten Trasse steht im Einklang mit den Vorgaben des materiellen Rechts. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die in dem Schreiben des Bevollmächtigten geäußerten umfänglichen Einwendungen gegen die Variantenwahl, die Unterbrechung vorhandener Wegebeziehungen, Eingriffe in das Landschaftsbild und Naherholungsgebiete sowie die Linienführung der Trasse sind ebenfalls unbegründet. Für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass Auswirkungen auf weitere eigene Belange geltend gemacht werden sollten. Auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.5, 2.2.3.5.3, 2.2.3.7 und 2.2.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.31 Einwender Nr. 40

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er fordert Lärmschutzmaßnahmen für alle im Nahbereich der Trasse liegenden Wohngebiete, alternativ die Führung der Straße in einem Tunnel. Ferner wird gefordert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu begrenzen. Der Einwender rügt eine irreversible Zerstörung des Landschaftsschutzgebiets „Mittlere Leine“ sowie eine erhebliche Beeinträchtigung seines Freizeitverhaltens. Bestehende Wegeverbindungen würden unterbrochen und Naherholungsgebiete in ihrer Erreichbarkeit sowie ihrer Attraktivität für Touristen verschlechtert. Gefordert wird weiterhin ein gezielter Hochwasserschutz, um Schäden am Ökosystem und den betroffenen Grundstücken vorzubeugen. Der Einwender macht schließlich allgemeine Vorbehalte gegen die Erforderlichkeit des Vorhabens sowie gegen die gewählte Vorzugsvariante geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender lediglich Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen. Die Einwände gegen die Variantenwahl, Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebiets, die Erforderlichkeit des Vorhabens sowie Beeinträchtigungen des Fremdenverkehrs sind daher unzulässig. Unabhängig davon sind diese Einwendungen aber auch in der Sache unbegründet. Auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.5.4, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwendungen gegen das Lärmschutzkonzept sind unbegründet. Die gesetzlichen Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV wurden beachtet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohngebäude des Einwenders nicht überschritten. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Verkehrsregelende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. Abschnitte 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 dieses Beschlusses). Lärmschutzmaßnahmen für Dritte kann der Einwender nicht geltend machen. Die Hochwassersituation im Bereich des Wohngrundstücks des Einwenders wird sich durch das Vorhaben nicht negativ verändern. Anhand der Ergebnisse der hydraulischen Berechnungen hat die Vorhabenträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden Maßnahmen entwickelt, um negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Wasserstände und Überschwemmungsflächen im Hochwasserfall zu vermeiden. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.8.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auch die Möglichkeit zur Naherholung wird durch das Vorhaben nicht unzumutbar beeinträchtigt. Vorhandene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt, die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf bleiben auch nach Bau des Vorhabens erreichbar (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses).

2.6.32 Einwender Nr. 41

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er wendet ein, dass er ein Altenteil von seinem Sohn, dem Einwender Nr. 104, erhält, welches sich nur auf die Eigentumsflächen des Landwirtschaftsbetriebes beziehe. Durch den Verlust von Grundeigentum und wirtschaftliche Erschwernisse für den Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders Nr. 104 fürchtet der Einwender um die Altenteilszahlung. Ferner wendet er sich allgemein gegen den Bau der Ortsumgehung Wunstorf, die Variantenentscheidung sowie die vorgesehene Trassenführung.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Ortsumgehung, des Variantenvergleichs und der Trassenführung fehlt dem Einwender als nicht in seinem Grundeigentum Betroffenem die erforderliche Einwendungsbefugnis. Unabhängig davon sind die Einwände unbegründet. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2, 2.2.1 und 2.2.3.5 des Beschlusses. Eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs des Einwenders Nr. 104 droht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht (vgl. Abschnitt 2.2.3.10.2 des Beschlusses). Eine Beeinträchtigung des Altenteils des Einwenders ist daher ebenfalls nicht ersichtlich. Im Übrigen sind Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

2.6.33 Einwender Nr. 42

Der Einwender ist wohnhaft in Bremen und hat zunächst als Vertreter einer Erbengemeinschaft einer Hofstelle im Ortsteil Blumenau der Stadt Wunstorf Einwendungen erhoben. Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens hat der Einwender der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass er nach Erbauseinandersetzung Alleineigentümer des Anwesens geworden sei. Der Einwender erhebt Einwände gegen den Verlauf der Ortsumgehung zwischen Luthe und Blumenau bis zur Kreuzung mit der Manhorner Straße (K 344). Befürchtet wird vornehmlich ein Wertverlust des geerbten Anwesens und zugehöriger Ländereien durch Lärm- und Staubimmissionen, Anstieg des Grundwasserpegels sowie optische Beeinträchtigungen durch

die Umgehungsstraße und eines zu überführenden Wirtschaftsweges. Des Weiteren werden generelle Einwendungen gegen die Erforderlichkeit, die Baukosten, die Alternativenprüfung sowie die Auswirkungen auf Natur und Landschaft geltend gemacht. Befürchtet werden ferner Beeinträchtigungen der Fremdenverkehrsfunktion der Stadt Wunstorf durch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung. Die schalltechnische Untersuchung und das Luftschadstoffgutachten seien unzureichend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Einwender ist nur mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er kann daher lediglich Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen. Diese Einwände sind unbegründet. Die wassertechnische Untersuchung hat ergeben, dass sich der Grundwasserspiegel durch das Vorhaben nicht verändern wird. Folgeschäden an Gebäuden können daher ausgeschlossen werden. Auf Abschnitt 2.2.3.8 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der 39. BImSchV werden am Wohngebäude der Hofstätte unterschritten. Gesundheitsgefährdende Belastungen von Nahrungsmitteln können ausgeschlossen werden. Das Luftschadstoffgutachten und die schalltechnische Untersuchung wurden fachgerecht erstellt, vgl. Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses. Entschädigungsansprüche für Grundstückswertminderungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Als bloße Folge der Errichtung des planfestzustellenden Vorhabens eintretende Verkehrswertminderungen eines Grundstücks sind weder als Belang in die Abwägung einzustellen noch zu entschädigen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Änderung der Linienführung ist aus den in Abschnitt 2.2.3.5.4 dargelegten Gründen nicht möglich und nicht erforderlich. Die fachplanerische Alternativenprüfung ist abwägungsfehlerfrei. Auf Abschnitt 2.2.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Allgemeine Einwände gegen die Erforderlichkeit des Vorhabens, Auswirkungen auf Natur und Landschaft und den Fremdenverkehr können von dem Einwender nicht geltend gemacht werden. Sie sind unzulässig. Darüber hinaus sind sie auch in der Sache unbegründet, vgl. Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.7 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.34 Einwender Nr. 43

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Die Einwände richten sich gegen die planfestgestellte Variante Nordumgehung. Die verkehrliche Wirksamkeit der Variante wird bezweifelt. Naherholungsgebiete wären nicht mehr erreichbar. Die Lebensqualität der Einwohner von Blumenau und der Nordstadt von Wunstorf würde erheblich beeinträchtigt, dies sei im durchgeführten Variantenvergleich nicht ausreichend berücksichtigt und untersucht worden. Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung der Hochwassersituation mit negativen Auswirkungen auf sein Grundstück. Einwände werden weiterhin erhoben gegen Eingriffe in Natur und Landschaft, die Ausbaukonzeption, die Wegeführung sowie Belastungen des Haushalts der Stadt Wunstorf durch Umwidmung einiger Straßen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht unmittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er ist damit nur berechtigt, Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend zu machen. Zu den eigenen Belangen zählt vorliegend allein die Auswirkungen des Vorhabens auf die Hochwassersituation und die Überschwemmungsgebiete von Westaue und Leine. Hier wurden anhand der Ergebnisse der vorgenommenen hydraulischen Berechnungen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden Maßnahmen getroffen, die eine Erhöhung des Hochwasserrisikos vermeiden. Eine Verschlechterung der Hochwassersituation am Grundstück des Einwenders im Vergleich zum Ist-Zustand ist damit ausgeschlossen. Die übrigen geltend gemachten Einwendungen betreffen ausschließlich Belange der Allgemeinheit bzw. Dritter oder richten sich allgemein gegen die Planung. Mangels Einwendungsbefugnis sind diese Einwendungen unzulässig und zurückzuweisen. Unabhängig davon sind sie auch in der Sache unbegründet. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.7, 2.2.3.8.1.3 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.35 Einwender Nr. 44

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Der Einwender wendet sich gegen die Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets zwischen Frachtweg, Bahnstrecke Wunstorf/Bremerhaven, Westaue, Wunstorf-Nordstadt und Neustädter Straße; die dortigen Wegeverbindungen nutze er regelmäßig als Radfahrer oder zum Joggen. Dieses Gebiet und die dortigen Wegebeziehungen würden durch das Vorhaben zerschnitten. Der Einwender erhebt darüber hinaus generelle Einwendungen gegen das Vorhaben. Das Vorhaben sei nicht erforderlich und verfüge nicht über die notwendige verkehrliche Wirksamkeit. Die Null-Variante sei näher zu prüfen. Die Anwohner neuerer Wohngebiete in Blumenau und Wunstorf-Nordstadt würden durch den zu erwartenden Verkehrslärm unzumutbar belastet.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden durch vorgesehene bauliche Maßnahmen wieder hergestellt, vgl. Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses. Die Einwendungen gegen die Variantenwahl, die Erforderlichkeit des Vorhabens sowie Lärmauswirkungen auf Dritte sind unzulässig, da sie keine eigenen Belange des nur mittelbar von dem Vorhaben betroffenen Einwenders darstellen. In der Sache sind diese Einwendungen auch unbegründet. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses.

2.6.36 Einwender Nr. 45

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Sie haben sowohl im Zuge der 1. Planauslegung 2009 als auch im Zuge der 2. Planauslegung 2011 Einwendungen erhoben. Die Einwendungen aus dem Jahr 2009 richten sich gegen das Lärmschutzkonzept. Der Lärmschutz im Bereich ihres Wohnhauses wird für unzureichend gehalten, weitere Lärmquellen wie der Bahnverkehr und der Fliegerhorst Wunstorf seien in der schalltechnischen Untersuchung zu Unrecht nicht berücksichtigt worden. Die Einwendungen aus dem Jahr 2011 wiederholen die im Zuge der 1. Planauslegung vorgetragenen Einwendungen und beziehen sich nicht auf die Planänderung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohngebäude der Einwender nicht überschritten werden. Die Bildung von Lärmsummenpegeln ist gesetzlich nicht vorgesehen. Die schalltechnische Untersuchung sowie das planfestgestellte Lärmschutzkonzept entsprechen den rechtlichen und fachlichen Vorgaben. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.6.1, 2.2.3.6.2.4 und 2.2.3.6.2.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwendungen aus dem Jahr 2011 sind ebenfalls unbegründet, wie vorstehend ausgeführt.

2.6.37 Einwender Nr. 46

Der Einwender ist der Ortsrat Blumenau/Liethe, unterzeichnet wurde die Einwendung von den Mitgliedern des Ortsrats. Der Ortsrat rügt das Lärmschutzkonzept als unzureichend und fordert weitergehenden Lärmschutz. Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiete würden zerschnitten mit negativen Folgen für die einheimische Bevölkerung und den Tourismus. In diesem Zusammenhang werden Änderungen der Linienführung und des Straßen- und Wegekonzepts gefordert. Entgegen der Verkehrsprognose komme es zu einer erheblichen Verkehrszunahme in Liethe. Der Lkw-Verkehr sei dort auf 7,5 t zu beschränken. Gefordert werden weiterhin Geschwindigkeitsbeschränkungen in der gesamten Ortschaft Liethe auf 30 km/h. Der Ortsrat

wendet sich ferner gegen die Verlängerung und Nutzung des Knickfeldwegs als Wirtschaftsweg.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind unzulässig. Der Ortsrat ist als kommunales Vertretungsorgan nicht unmittelbar von dem Vorhaben in eigenen Belangen betroffen. Hierauf hatte die Planfeststellungsbehörde bereits mit Schreiben vom 24.07.2009 hingewiesen. Der Ortsrat ist nicht befugt, die Belange Dritter im Wege von Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen[222]. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Bedenken abwägend auseinandergesetzt. Gleichwohl führen sie nicht zu einer Änderung des Vorhabens oder gar dazu, vom Vorhaben abzusehen oder weitere Schutzauflagen anzuordnen. Auf die Ausführungen in Abschnitten 2.2.3.3, 2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2, 2.2.3.14 und 2.6.16 dieses Beschlusses wird verwiesen. Ergänzend ist anzumerken, dass straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

2.6.38 Einwender Nr. 47

Der Einwender erhebt als Geschäftsführer eines Beratungsunternehmens sowie als Privatperson Einwendungen gegen das Vorhaben. Der Betrieb ist ansässig im Ortsteil Stiefelholz von Klein Heidorn. Der Einwender erhebt generelle Einwände gegen das Vorhaben. Es sei nicht erforderlich, die Null-Variante sei unzureichend geprüft worden, das Vorhaben habe nicht die erforderliche verkehrliche Entlastungswirkung und die Ausbaukonzeption sei unzureichend. Befürchtet wird ferner ein Wertverlust der von dem Unternehmen genutzten Immobilie.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender nur eigene Belange des von ihm vertretenen Unternehmens bzw. eigene persönliche Belange geltend machen. Demnach sind die allgemeinen Einwendungen gegen die Variantenwahl, die Erforderlichkeit, die Ausbaukonzeption und die verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens bereits unzulässig. Sie sind auch unbegründet, wie sich aus den Abschnitten 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses ergibt. Soweit die Unterbrechung von Wegebeziehungen zum Firmensitz befürchtet wird, sind diese Bedenken unbegründet. Die Erreichbarkeit der Ortslage Stiefelholz wird über das vorhandene Straßennetz auch nach Bau der Ortsumgehung Wunstorf weiterhin gewährleistet. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt, vgl. 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses. Eine Entschädigungspflicht für eine etwaige Verkehrswertminderung des Grundstücks bzw. der Immobilie ist ausgeschlossen. Vorhabenbedingte Auswirkungen, die einen im Sinne des Enteignungsrechts schweren und unerträglichen Eingriff in die vorhandene Substanz darstellen können, sind weder vom Einwender vorgetragen und werden auch sonst nicht ersichtlich. Etwaige Verkehrswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.39 Einwender Nr. 48

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebs. Vorhabenbedingt wird eine Teilfläche des Grundstücks Flnr. 31/17, Flur 8 der Gemarkung Blumenau, das an den Einender Nr. 91 verpachtet ist, in Anspruch genommen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens 2009 erhob der Einwender Einwände gegen den Variantenvergleich und die verkehrliche Entlastungswirkung der Ortsumgehung, die Beeinträchtigung des Naherholungswerts der Umgebung von Wunstorf, die vorgesehenen Knotenpunkte und Führung des landwirtschaftlichen Wegenetzes, die Inanspruchnahme seines Grundeigentums für das Straßenbauvorhaben und Ausgleichsmaßnahmen, die Abgrabungsfläche an der Westaue, die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für Weißstorch

[222] vgl. OVG Bautzen, Beschl. v. 20.10.2009 – 4 B 460/09, juris Rn. 6.

und Feldlerche, die nicht ausreichende Berücksichtigung des Wachtelkönigs und den Ersatzweg für den unterbrochenn Dammfeldweg. Ferner fordert er die Errichtung eines Wildschutzzaunes im Bereich Blumenau.

Im Rahmen des ergänzenden Anhörungsverfahrens 2011 wendet sich der Einwender gegen die Wegebreite der Überführungsbauwerke WU2 und WU6, die Ausgleichsmaßnahmen A03, A05, A09 und A14. Er fordert, den Wirtschaftsweg in Verlängerung der Maschstraße hochwasserfrei zu gestalten und den Wirtschaftsweg im Bereich des Bahnübergangs am Frachtweg unverändert zu erhalten.

Soweit sie sich nicht erledigt haben, werden die Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Die planfestgestellte Variante Nordumgehung ist nach Abwägung mit der Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5 des Beschlusses. Zur verkehrlichen Entlastungswirkung der Variante sowie Knotenpunktgestaltung wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.3. 2, 2.2.3.5.2.2.1 und 2.2.3.5.4 des Beschlusses. Der Naherholungswert der Umgebung von Wunstorf wird nicht unzumutbar beeinträchtigt, vgl. Abschnitt 2.2.3.14 des Beschlusses. Die Abgrabungsfläche an der Westaue ist zur Aufrechterhaltung des Hochwasserschutzes erforderlich, vgl. Abschnitt 2.2.3.8.4 des Beschlusses. Die Ausgleichsmaßnahme für den Weißstorch ist fachlich geeignet und mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) und dem Storchenschutzbeauftragten der Region Hannover abgestimmt. Ausgleichsflächen südlich von Wunstorf stehen nicht zur Verfügung, da die ursprünglich vorgesehenen Flächen zu einer starken Betroffenheit eines einzelnen landwirtschaftlichen Betriebs geführt hätten. Die Ausgleichsmaßnahme A05 für die Feldlerche wurde im Zuge der 1. Planänderung geändert. An der fachlichen Eignung der Maßnahme und der Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Ausgleichsmaßnahme bestehen keine Zweifel. Hierzu wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.7.2.2 des Beschlusses. Die Planung der mobilen und der festen Feldlerchenfenster erfolgte nach intensiver Diskussion mit den Vertretern der Landwirtschaft, der Flurbereinigungsbehörde und den im Raum bewirtschaftenden Landwirten. Sie sind über die gesamte Maßnahme informiert. Die festen Feldlerchenfenster (Brachstreifen) sind im Grunderwerbsverzeichnis aufgenommen und somit sind die zusätzlichen Kosten in den Kosten für das Vorhaben enthalten. Beeinträchtigungen des Wachtelkönigs wurden in den naturschutzfachlichen Unterlagen untersucht und bei der Erstellung des Kompensationskonzepts berücksichtigt. Bei der Ausgleichsmaßnahme A03 ist aufgrund von Einwendungen nunmehr die östliche Teilfläche verkleinert worden. Die Verkleinerung betrifft jedoch nur den Teil der ursprünglich geplanten Brachfläche, der zum Ausgleich für Eingriffe in den Boden vorgesehen war. Dieser Ausgleich erfolgt nun an anderer Stelle. Die für die Amphibien erforderliche Kompensation besteht in der Anlage des Ersatzlaichgewässers nebst Uferflächen, welches am ursprünglich vorgesehen Standort verbleibt. Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust von Weißstorch-Nahrungsflächen wurden keine Änderungen vorgenommen. Hinsichtlich des Einwands zur Ausgleichsmaßnahme A14 wird auf Abschnitt 2.6.77 des Beschlusses verwiesen. Die Erschließung der Landwirtschaftsflächen ist auch nach Bau der Ortsumgehung gesichert. Unzumutbare Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr entstehen nicht. Hydraulische Untersuchungen haben ergeben, dass der Ersatzweg für den Dammfeldweg bei einem HQ_5 hochwasserfrei und befahrbar ist. Die Wegebreite der Überführungen Bauwerk Nr. WU2 und WU6 wurden mit der 3. Planänderung den Bedürfnissen des landwirtschaftlichen

Verkehrs angepasst. Der Einwand hat sich erledigt. Der Wirtschaftsweg im Bereich des Bahnübergangs Frachtweg wird im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht geändert. Es wird im Übrigen verwiesen auf Abschnitt 2. 2.2.10.3 des Beschlusses. Hinsichtlich des Einwands zum Wildschutzzaun wird auf Abschnitt 2.2.3.13 des Beschlusses verwiesen.

2.6.40 Einwender Nr. 49

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf. Er wendet sich mit generellen Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben. Die erforderliche verkehrliche Entlastungswirkung sei nicht gegeben. Die Verkehrsbelastung in der Ortslage Liethe steige erheblich. Die Lebensqualität und der Wert der Grundstücke und Häuser in diesem Bereich würden gemindert. Auswirkungen des Vorhabens auf die Ortslage Liethe seien bei der Planung unzureichend berücksichtigt worden. Die Alternativtrassen seien nicht hinreichend geprüft worden. Landschaftsschutzgebiete und Naherholungsgebiete würden zerschnitten. Gefordert wird ein Durchfahrverbot für Lkws in Liethe und Lärmschutzmaßnahmen für die dortigen Wohngebäude.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht durch Grundinanspruchnahme unmittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er kann daher nur Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange rügen. Aus der Einwendung ist nicht ersichtlich, dass eigene Belange geltend gemacht werden. Die Einwendung gegen die Erforderlichkeit und verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens sowie die Variantenwahl sind daher unzulässig und auch in der Sache unbegründet. Gleiches gilt für die Einwendungen hinsichtlich der Zerschneidung von Landschaftsschutz- und Naherholungsgebieten. Die Verkehrsprognose ist fehlerfrei. Auch Lärmschutzbelange kann der Einwender nicht geltend machen. Das Wohngrundstück des Einwenders liegt deutlich nördlich der geschlossenen Ortslage von Liethe und damit in einem so großen Abstand zu der Trasse der Ortsumgehung, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ausgeschlossen sind. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.41 Einwender Nr. 50

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf. Die Einwendungen richten sich gegen das Knotenpunktkonzept im Bereich der Kreuzung Leinechaussee/Frachtweg. Befürchtet werden Unfallgefahren für Fußgänger und Radfahrer. Eingewandt wird ferner, dass Wegeverbindungen zerschnitten und die Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten verschlechtert würden. Durch Umwege entstünden finanzielle Mehrbelastungen. Gerügt wird ferner die Variantenwahl, da kostengünstigere Alternativen zur Verfügung stünden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Knotenpunktkonzept der Ortsumgehung Wunstorf weist keine Defizite auf. Für Fußgänger und Radfahrer besteht im Kreuzungsbereich des Knotenpunkts Leinechaussee/Frachtweg im Zuge der Lichtsignalanlage eine gesicherte Querungsmöglichkeit. Sicherheitsbedenken bestehen nicht. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Verkehrsbelastung auf der Leinechaussee nördlich der Kreuzung mit der Ortsumgehung wird sich im Vergleich zum Ist-Zustand nicht verändern, so dass es zu keinen zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie Unfallgefahren für Schulkinder kommen wird. Nach dem Bau der Ortsumgehung werden zerschnittene Wegebeziehungen wieder hergestellt. Die Naherholungsgebiete im Umfeld von Wunstorf werden auch nach Bau der Ortsumgehung erreichbar sein. Es sind ausreichend Querungsmöglichkeiten vorhanden. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.42 Einwender Nr. 51

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf und Mitgesellschafter eines als GbR organisierten landwirtschaftlichen Betriebs, den er gemeinsam mit dem Einwender Nr. 52 betreibt. Der Einwender hat den Einwender Nr. 53 mit seiner Vertretung im Planfeststellungsverfahren bevollmächtigt, dessen Einwendungen er sich anschließt (s. dazu Abschnitt 2.6.44 des Beschlusses). Er wendet sich gegen die Variantenwahl, da die Variante Verlängerte Hochstraße eindeutig vorzugswürdig sei. Durch die planfestgestellte Vorzugsvariante werde sein landwirtschaftlicher Betrieb durch Umwege über Klein Heidorn, Blumenau und Querung der Ortsumgehung erheblich belastet. Der Einwender fordert eine Überführung Neustädter Straße (B 442). Hierdurch könne ein Umweg über Klein Heidorn vollständig vermieden werden. Weiterhin fordert er die Verlegung des Frachtwegs in den Trog zur Überführung der Bahnstrecke 1740. Der Einwender fordert zudem die Verlegung der Abgrabungsfläche westlich der Westaue.

Zu der 1. Planänderung 2011 hat der Einwender gemeinsam mit seinem Mitgesellschafter als Vertreter der GbR Stellung genommen. Gefordert wird eine Verbreiterung der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Wirtschaftswegeüberführung (Bauwerk Nr. WU2), um einen gefahrlosen Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Maschinen und Radfahrern zu gewährleisten. Die Neustädter Straße müsse über die Ortsumgehung überführt und der Frachtweg mit in den Trog zur Überführung der Bahnstrecke 1740 gelegt werden. Die Verkehrssicherheit an der Einmündung des vorhandenen Wirtschaftswegs in den Frachtweg im Bereich des Bahnübergangs verringere sich.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Einwender war zunächst nur mittelbar von dem Vorhaben betroffen, so dass er nur eigene Belange des von ihm vertretenen Unternehmens bzw. eigene persönliche Belange geltend machen konnte. Demnach waren die allgemeinen Einwendungen gegen die Variantenwahl und die Ausbaukonzeption bereits unzulässig. Erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens hat der Einwender das Grundstück Flurnr. 11/2, Flur 7, Gemarkung Blumenau erworben, das für das Vorhaben in Anspruch genommen wird. Selbst wenn der spätere Eigentumserwerb nachträglich zur Zulässigkeit der Einwendungen geführt hätte – was hier nicht zu entschieden werden braucht –, sind sie jedenfalls unbegründet, wie sich aus den Abschnitten 2.2.3.5.2.2 und 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses ergibt. Die Inanspruchnahme von Bewirtschaftungsflächen für die Schaffung von Ersatzretentionsraum (Abgrabungsfläche) ist aus Gründen des Hochwasserschutzes unverzichtbar. Die vorgeschlagenen Ausweichflächen sind nicht geeignet. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.8.6 des Beschlusses. Nach Abwägung der Belange des Hochwasserschutzes mit den Belangen der Landwirtschaft überwiegt der Hochwasserschutz. Eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebes tritt weder aufgrund von Flächenentzug noch aufgrund von künftigen Umwegen ein, vgl. Abschnitte 2.2.3.10.2.2 und 2.2.3.10.3 des Beschlusses. Eine Existenzgefährdung wird durch den Einwender zwischenzeitlich auch nicht mehr geltend gemacht (vgl. Protokoll des Erörterungstermins vom 09.07.2014).

Die vom Bevollmächtigten des Einwenders überreichten Unterlagen zur Darlegung verschlechterter Wegeverbindungen bei der Bewirtschaftung wurden seitens der Vorhabenträgerin überprüft. Sie hat hierzu mit Datum vom 17.09.2010 Stellung genommen und kommt zu dem Ergebnis, dass für den Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders durch das Vorhaben keine unzumutbaren Umwege entstehen. Die Vorhabenträgerin stellt zudem fest, dass die übersandte Auflistung der betroffenen/bewirtschafteten Flurstücke, die allesamt Pachtflächen sind, lückenhaft sei und nicht mit der zur Verfügung gestellten Planzeichnung mit Eintragung der Bewirtschaftungsflächen übereinstimmt. Auch werden einige der Flächen nach den Feststellungen der Vorhabenträgerin nicht vom Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders bewirtschaftet. Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl für die 18 in der Planzeichnung gekennzeichneten Flurstücke eine Analyse der Streckenlänge von der Hofstelle des Einwenders bis zur Bewirtschaftungsfläche mit einem Vergleich des heutigen und künftigen Fahrweges durchgeführt. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass eine unzumutbare Erhöhung der Wegelängen nicht festgestellt

werden kann. Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahme geprüft und für zutreffend befunden. Sie schließt sich dem Ergebnis der Stellungnahme an. Hiernach ist festzuhalten, dass die in der vom Bevollmächtigten übersandten Planzeichnung mit den Nr. 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15 und 16 bezeichneten Bewirtschaftungsflächen südlich bzw. südwestlich von Wunstorf liegen. Von der Hofstelle des Einwenders in Liethe sind diese Flächen wie bisher über das öffentliche Straßennetz im Stadtgebiet erreichbar. Alternativ ist die Zufahrt über den Wirtschaftsweg Bauwerk Nr. 13, den Kreisverkehr Am Hohen Holz bis zum Beginn der Baustrecke und der B 441alt in Richtung Bokeloh möglich. Umwege entstehen nicht. Die Bewirtschaftungsflächen Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 17 und 18 (eine Nr. 12 fehlt in der Planzeichnung) sowie weitere, unbezifferte Bewirtschaftungsflächen können künftig unverändert bzw. über das geplante Ersatzwegenetz mit gleichbleibender oder nur etwas längerer Fahrstrecke, teilweise auch geringerer Fahrstrecke, angefahren werden (vgl. Stellungnahme vom 17.09.2010).

Die parallele Unterführung der Ortsumgehung und des Wirtschaftsweges in einem Trog unter der Bahnstrecke 1740 ist nicht geboten. Erforderlich wäre eine separate Führung des Wirtschaftsweges in dem Trog, wodurch eine Verbreiterung des Bauwerks um 5-6 m notwendig würde. Dies führte zu unverhältnismäßigen Kosten, die nicht gerechtfertigt wären. Andere zumutbare und mit den landwirtschaftlichen Fachbehörden abgestimmte Alternativen der Wirtschaftswegeführung sind gegeben, so dass die Führung des Wirtschaftsweges in einem Trog nicht als Schutzmaßnahme nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG geboten ist. Eine Verlegung des Frachtwegs in den Trog ginge auch über die Anforderungen an eine notwenige Folgemaßnahme gem. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG hinaus und läge außerhalb der sachlichen Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Der Forderung nach einer Überführung der Neustädter Straße über die Ortsumgehung wird nicht nachgekommen. Als Ersatz für die unterbrochene Neustädter Straße wird für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr unmittelbar westlich der Bahnstrecke ein neuer Wirtschaftsweg über die im Trog liegende Ortsumgehung hergestellt. Die gewählte Lage der Wirtschaftswegeüberführung stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Lösung dar. Der neue Weg stellt die durch die Ortsumgehung unterbrochene Wegebeziehung über einen vorhandenen Weg zwischen der Nordstadt und der Bebauung am Bahnübergang Frachtweg mit nur geringen Umwegen wieder her. Durch die Überführung des Wirtschaftswegs über den Trog lassen sich lange Überführungsrampen, die mit erhöhter Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen und höheren Kosten verbunden wären, vermeiden. Bei einer Verschiebung der Überführung in den Bereich der Neustädter Straße wären dagegen lange Überführungsrampen erforderlich. Die Rampe auf der Südseite würde bis in die bebaute Ortslage von Wunstorf reichen. Der landwirtschaftliche Verkehr kann die geplante Überführung und die vorgesehenen neuen Wirtschaftswege nördlich und südlich der Ortsumgehung nutzen, so dass größere Umwege vermieden werden. Die Wirtschaftswegeüberführung parallel zur Bahnstrecke 1740 (Bauwerk Nr. WU2) wurde mit der 2. Planänderung aufgeweitet und die Ausweichstellen vergrößert (vgl. Abschnitt 2.2.3.10.3 des Beschlusses). Eine Verringerung der Verkehrssicherheit an der Einmündung des vorhandenen Wirtschaftswegs in den Frachtweg im Bereich der Bahnschranke ist nicht ersichtlich. Änderungen in dem Einmündungsbereich werden nicht planfestgestellt. Darüber hinaus wird die Verkehrsbelastung des Frachtwegs nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung abnehmen, so dass sich die Verkehrssituation beim Ein- und Ausbiegen in bzw. aus dem vorhandenen Wirtschaftsweg erheblich entschärfen wird.

2.6.43 Einwender Nr. 52

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf und Mitgesellschafter eines als GbR organisierten landwirtschaftlichen Betriebs, den er gemeinsam mit dem Einwender Nr. 51 betreibt. Der Einwender hat den Einwender Nr. 53 mit seiner Vertretung im Planfeststellungsverfahren bevollmächtigt, dessen Einwendungen er sich anschließt (s. dazu Abschnitt 2.6.44 des Beschlusses). Er wendet sich gegen die Variantenwahl, da die Variante Verlängerte Hochstraße eindeutig vorzugswürdig sei. Der Variante Nordumgehung fehle die

erforderliche verkehrliche Entlastungswirkung. Die Abgrabungsfläche westlich der Westaue werde aufgrund des Hochwasserrisikos landwirtschaftlich nicht mehr nutzbar sein. Er fordert Ersatzflächen und Entschädigung. Die Ausgleichsmaßnahme A03 zum Schutz der Erdkrötenpopulation führe zu unzumutbaren Beschränkungen für die Landwirtschaft. Zudem würde die Wildschweinpopulation aus dem Hohen Holz durch die im Rahmen der Maßnahme E01 geplanten Gehölzpflanzungen näher an die Landwirtschaftsflächen gelockt. Auch die Ausgleichsmaßnahme A05 für die Feldlerche sei nicht hinnehmbar, da Ackerflächen durchschnitten und die Brachflächen von Hundehaltern genutzt würden. Der Einwender werde durch das Vorhaben in seiner Existenz gefährdet, Landwirtschaftsflächen seien nach dem Bau der Ortsumgehung nicht mehr bewirtschaftbar, die Möglichkeit zur Weiterbewirtschaftung von Pachtflächen werde unsicher.

Zu der 1. Planänderung 2011 hat der Einwender gemeinsam mit seinem Mitgesellschafter als Vertreter der GbR Stellung genommen. Gefordert wird eine Verbreiterung der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Wirtschaftswegeüberführung (Bauwerk Nr. WU2), um einen gefahrlosen Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Maschinen und Radfahrern zu gewährleisten. Die Neustädter Straße müsse über die Ortsumgehung überführt und der Frachtweg mit in den Trog zur Überführung der Bahnstrecke 1740 gelegt werden. Die Verkehrssicherheit an der Einmündung des vorhandenen Wirtschaftswegs in den Frachtweg im Bereich des Bahnübergangs verringere sich.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Existenz des vom Einwender gemeinsam mit dem Einwender Nr. 51 betriebenen Landwirtschaftsbetriebs ist nicht gefährdet, vgl. Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses. Eine Existenzgefährdung wird von dem Einwender zwischenzeitlich auch nicht mehr geltend gemacht (vgl. Protokoll des Erörterungstermins vom 09.07.2014). Entschädigungsfragen und Ersatzlandstellung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Soweit Einwendungen gegen landschaftspflegerische Maßnahmen erhoben werden, ohne darzulegen, selbst als Eigentümer und Pächter von diesen Maßnahmen in der Flächenbewirtschaftung betroffen zu sein, sind diese Einwendungen bereits unzulässig. Im Übrigen sind sie auch unbegründet, vgl. Abschnitt 2.2.3.7.2.2 und 2.2.3.7.6. Ebenfalls fehlt die Einwendungsbefugnis zur Variantenwahl, die im Übrigen abwägungsfehlerfrei ist. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5.2.2 des Beschlusses. Die Abgrabungsfläche westlich der Westaue ist zur Kompensation des Verlustes von Retentionsraum infolge der Querung der Westaue aus Gründen des Hochwasserschutzes unverzichtbar. Die vom Bevollmächtigten des Einwenders genannte Alternativfläche ist für Ausgleichszwecke ungeeignet. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.8.6 des Beschlusses. Nach Abwägung der Belange des Hochwasserschutzes mit den Belangen der Landwirtschaft überwiegt der Hochwasserschutz. Hinsichtlich der Einwendung zur 1. Planänderung 2011 wird auf die Abwägung des Einwenders Nr. 51, Abschnitt 2.6.42 des Beschlusses, verwiesen.

2.6.44 Einwender Nr. 53

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen sowohl im eigenen Namen als auch als Bevollmächtigter der Einwender Nr. 51 und Nr. 52 und hat eine Unterschriftenliste eingereicht (s.u. zu Einwender Nr. 182). Der Einwender lehnt die Ortsumgehung Wunstorf in der planfestgestellten Variante Nordumgehung ab. Er fordert die Wiederherstellung der durch den Fliegerhorst Wunstorf unterbrochenen Bundesstraße B 442 mit Anbindung an die Bundesstraße B 6. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei eindeutig vorzugswürdig und im Planungsprozess nicht ausreichend tief bzw. mit falschen Annahmen untersucht worden. Die Nordumgehung habe nicht die angenommene Entlastungswirkung und führe zur Zerstörung von Natur-, Erholungs- und Landwirtschaftsflächen. Der Einwender fordert eine Überführung Neustädter Straße (B 442). Hierdurch könne ein Umweg für den landwirtschaftlichen Verkehr des Betriebs der Einwender Nr. 51 und 52 über Klein Heidorn vollständig vermieden werden. Weiterhin fordert er die Verlegung des Frachtwegs in den Trog zur

Überführung der Bahnstrecke 1740. Der Einwender fordert zudem die Verlegung der Abgrabungsfläche westlich der Westaue. Die Hochstraße müsse wegen der verbleibenden hohen Verkehrsbelastung in Richtung Blumenau zweispurig mit Einfädelungsspuren ausgestaltet werden. Er rügt ferner zusätzliche finanzielle Belastungen der Stadt Wunstorf. Mit Schreiben vom 29.01. und 06.02.2012 hat der Einwender seine Einwände insbesondere gegen die Variantenwahl wiederholt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit der Einwender in eigenem Namen Einwendungen erhebt, sind diese bereits mangels Einwendungsbefugnis unzulässig. Weder ist er als Grundeigentümer oder Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebs von dem Vorhaben betroffen, noch macht er eine Beeinträchtigung eigener Belange geltend. Soweit er als Bevollmächtigter der Einwender Nr. 51 und 52 Einwendungen erhebt, wird auf Abschnitt 2.6.42 und 2.6.43 verwiesen. Der Landwirtschaftsbetrieb der Einwender 51 und 52 wird nicht durch erhebliche Umwege belastet. Die Inanspruchnahme der Abgrabungsfläche zum Ausgleich von verloren gehendem Retentionsraum ist aus Gründen des Hochwasserschutzes erforderlich. Die vom Einwender u.a. im Erörterungstermin am 08.02.2012 vorgeschlagene Alternativfläche kann die erforderliche Ausgleichsfunktion nicht erfüllen, vgl. Abschnitt 2.2.3.8.6 des Beschlusses. Nach Abwägung der Belange des Hochwasserschutzes mit den Belangen der Landwirtschaft überwiegt der Hochwasserschutz. Unabhängig von der fehlenden Einwendungsbefugnis sind die Einwendungen hinsichtlich der Variantenwahl, der verkehrlichen Entlastungswirkung der Nordumgehung sowie der Eingriffe und Natur und Landschaft unbegründet. Insbesondere konnte die Variante Nordumgehung abwägungsfehlerfrei als Vorzugsvariante planfestgestellt werden. Auf die Abschnitte 2.2.3.3.2, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.4 und 2.2.3.7 des Beschlusses wird verwiesen.

2.6.45 Einwender Nr. 54, Nr. 55, Nr. 56, Nr. 57, Nr. 58, Nr. 59, Nr. 60, Nr. 61, Nr. 62, Nr. 63

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Sie haben weitestgehend wortgleiche Einwendungen vorgetragen. Auch die möglichen Betroffenheiten sind aufgrund der Lage der Grundstücke der Einwender vergleichbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen würdigt die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen dieser Betroffenen daher gemeinsam.

Eingewandt wird, dass die Nordumgehung keine ausreichende Entlastungswirkung habe, im Ortsteil Klein Heidorn steige die Verkehrsbelastung deutlich an. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig. Die Nullvariante sei nicht ernsthaft in Erwägung gezogen worden. Der Abstand der Straßentrasse zu dem Wohngebiet der Einwender im Nordwesten von Luthe sei mit 40 m zu gering, der vorgesehene Lärmschutzwall möglicherweise nicht ausreichend. Der Wert der Grundstücke werde sinken. Im Bereich Blumenau und der Oststadt fehlten Lärmschutzmaßnahmen. Die Übernahme der Straßenbaulast für diverse Straßen belaste den Haushalt der Stadt Wunstorf unverhältnismäßig und zu Lasten sozialer Einrichtungen und der Bürger, die mit höheren Abgaben/Steuern rechnen müssten. Weiterhin werden Einwendungen gegen die Nutzung des Knickfeldwegs als Wirtschaftsweg und den Verlauf der Ortsumgehung durch das Wasserschutzgebiet „Steinhude/Hohenholz“ geltend gemacht. Befürchtet wird eine Überschwemmung des Trogbauwerks zur Unterquerung der Bahnstrecke Wunstorf - Bremerhaven bei Hochwasser mit negativen Folgen für die Verkehrsabwicklung. Durch das Brückenbauwerk über die Westaue verschlechterten sich bei Hochwasser die Abflussmöglichkeiten für die Wassermassen. Der Bau der Nordumgehung führe zur irreparablen Zerstörung von Landschaft, Ackerflächen und Naherholungsgebieten sowie weitreichender zusätzlicher Verlärmung. Befürchtet werden Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub während der Bauphase, vorsorglich werden Entschädigungsansprüche für baubedingte Schäden geltend gemacht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als lediglich mittelbar Betroffener können die Einwender nur solche Auswirkungen des Vorhabens zulässigerweise zum Gegenstand ihrer Einwendung machen, die sie selbst betreffen. Das sind in erster Linie bau- und betriebsbedingte Immissionsbelastungen, die sich durch das Vorhaben auf den Wohngrundstücken der Einwohner ergeben. Die gewählte Ausbaukonzeption und Linienführung entspricht den Anforderungen an eine gerechte Abwägung aller zu berücksichtigender Belange. Durch den im Bereich Luthe vorgesehenen Lärmschutzwall wird erreicht, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am jeweiligen Wohnhaus der Einwender nicht überschritten werden. Auch die Luftschadstoff-Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten. Es besteht kein Anspruch auf weitergehende Schutzmaßnahmen. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die einschlägigen Vorschriften zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen in der jeweils gültigen Form zu beachten. Mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.2 wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Vorgaben der 32. BImSchV und der AVV Baulärm zu beachten, um schädliche Umweltauswirkungen durch Baulärm soweit wie möglich zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin wurde zudem mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.3 verpflichtet, Staubemissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse durch geeignete Maßnahmen wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung zu vermeiden bzw. zu minimieren (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.3 dieses Beschlusses). Eine Entschädigungspflicht für eine etwaige Verkehrswertminderung der Grundstücke bzw. Immobilien ist ausgeschlossen. Etwaige Verkehrswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die weiteren gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen sind unzulässig, da sie entweder keine eigenen Belange der Einwender berühren oder Gesichtspunkte betreffen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Diese Belange sind gleichwohl in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einbezogen worden. Sie führen jedoch nicht zu einer Änderung des Vorhabens oder gar dazu, vom Vorhaben abzusehen oder weitere Schutzauflagen anzuordnen. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2.4, 2.2.3.3.8.2, 2.2.3.8.1, 2.2.3.8.4, 2.2.3.8.5 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.46 Einwender Nr. 64, Nr. 65, Nr. 66, Nr. 67 und Nr. 68

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Sie haben weitestgehend wortgleiche Einwendungen vorgetragen. Auch die möglichen Betroffenheiten sind aufgrund der Lage der Grundstücke der Einwender vergleichbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen würdigt die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen dieser Betroffenen daher gemeinsam.

Die Einwender befürchten eine erhebliche Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Ortsumgehung und eine Verminderung der Wohnqualität. Wegeverbindungen würden beeinträchtigt. Die Ortsumgehung führe zu einer Gefährdung ihrer Kinder. Die Einwender Nr. 83, 85 und 92 fürchten ferner eine Verkehrswertminderung ihrer Eigentumshäuser.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Wohnqualität im Wohngebiet der Einwender wird durch das Straßenbauvorhaben nicht unzumutbar vermindert. Durch den geplanten Lärmschutzwall im Bereich Luthe werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Wohnhäusern der Einwender eingehalten, weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten. Die Luftschadstoffbelastung überschreitet nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die vorhandenen Wegebeziehungen zwischen Luthe und Blumenau, zwischen Luthe und dem Wunstorfer Bahnhof sowie von Luthe in die angrenzenden Naherholungsgebiete werden durch die geplanten Maßnahmen in nahezu unveränderter Lage aufrechterhalten. Im Zuge der über die Ortsumgehung geführten Straßen sind straßenbegleitende Rad- und Gehwege vorgesehen. Auf der Manhorner bzw. Nienburger Straße wird sich der Verkehr deutlich reduzieren, so dass

künftig das Queren dieser Straßenverbindung auch für schwächere Verkehrsteilnehmer leichter möglich sein wird. Eine erhöhte Gefährdung von Kindern, die eine Änderung der Planung veranlassen würde, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde daher nicht gegeben. Auf Abschnitt 2.2.3.5.3 und 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Entschädigungspflicht für eine etwaige Verkehrswertminderung der Grundstücke bzw. Immobilien ist ausgeschlossen. Etwaige Verkehrswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.47 Einwender Nr. 69

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt weitgehend dieselben Einwendungen wie die in Abschnitt 2.6.45 gewürdigten Einwender. Darüber hinaus fordert er, dass die Trasse der Ortsumgehung in Höhe Luthe nach Westen verschoben wird, so dass sie mittig zwischen Blumenau und Luthe verläuft. Weiterhin fordert der Einwender, dass der Geh- und Radweg im Zuge der Überführung der Hauptstraße nur eine geringe Steigung aufweisen darf.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine Verschiebung der Trasse in Richtung Westen würde zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen der Landwirtschaft führen, da Landwirtschaftsflächen ungünstiger als bei der planfestgestellten Trasse zerschnitten und nicht oder nur noch schwer bewirtschaftbar wären. Da durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Luthe die Immisionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten und auch die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden, ist den Belangen der Landwirtschaft nach Abwägung der Vorrang zu geben. Zudem stehen auch trassierungstechnische Gesichtspunkte einer Verschiebung entgegen. Der Geh- und Radweg im überführten Zuge der Hauptstraße weist eine maximale Längsneigung von 3,75 % auf und ist daher auch für ungeübte Radfahrer gut befahrbar. Auf Abschnitt 2.2.3.5.3.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Im Übrigen wird auf Abschnitt 2.6.45 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.48 Einwender Nr. 70

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Sie erheben weitgehend dieselben Einwendungen wie die in Abschnitt 2.6.45 gewürdigten Einwender. Zudem fordern sie wie Einwender Nr. 87 die Verschiebung der Trasse in Richtung Westen sowie eine Trassenführung in einem Trog.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Würdigung der vorgebrachten Einwendungen in Abschnitt 2.6.45 und 2.6.47 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Tieferlegung der Ortsumgehung zwischen Luthe und Blumenau ist im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Hochwasser-Bemessungsstände von Leine und Westaue/ Lehmbüntegraben und die Entwässerung des Straßenoberbaus zur Sicherstellung der Frostsicherheit der Straßenkonstruktion nicht möglich. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.49 Einwender Nr. 71

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt weitgehend dieselben Einwendungen wie die in Abschnitt 2.6.45 gewürdigten Einwender. Zusätzlich befürchtet er Schleichverkehre durch Nebenstraßen unter Umgehung der Nordumgehung insbesondere durch Verkehre, die das südliche Stadtgebiet von Wunstorf erreichen wollen. Er rügt ferner zu hohe Baukosten für die Variante Nordumgehung sowie Eingriffe in Natur und Landschaft, insbesondere in Lebensräume von Fledermäusen und Weißstörchen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine zusätzliche Belastung von Nebenstraßen innerhalb der Kernstadt ist nicht zu erwarten, da das vorhandene Straßennetz im Rahmen der geplanten Maßnahme zum Neubau der Ortsumgehung Wunstorf für den innerstädtischen Verkehr unverändert beibehalten wird. Langfristige Verkehrsplanungen der Stadt Wunstorf für innerstädtische Straßen sind jedoch eine kommunale Aufgabe und daher nicht Bestandteil der Planfeststellung für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441. Soweit möglich wurden in den durchgeführten Verkehrsuntersuchungen für die Ortsumgehung Wunstorf und den darin aufgestellten Prognosemodellen jedoch bereits konkrete Planungen im Bereich des Straßennetzes berücksichtigt. Vor allem aufgrund der längeren Baustrecke führt die Variante Nordumgehung zwar zu höheren Baukosten als die Variante Verlängerte Hochstraße. Die umfassende Abwägung der Vor- und Nachteile beider Varianten in Abschnitt 2.2.3.5 dieses Beschlusses hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch dazu geführt, dass die Variante Nordumgehung als Vorzugsvariante planfestzustellen ist. Eingriffe in Natur und Landschaft zählen nicht zu den für den Einwender rügefähigen Belangen. Unabhängig davon ist der Eingriff gerechtfertigt, wie in Abschnitt 2.2.3.7.2 dieses Beschlusses zu Recht festgestellt wird. Im Übrigen wird auf die Würdigung der vorgebrachten Einwendungen in Abschnitt 2.6.45 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.50 Einwender Nr. 72

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Sie erheben Einwände gegen eine unzureichende Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange bei der Planung des Straßenbauvorhabens, der Lebensraum einer Feldhasenpopulation würde zerstört. Es drohe durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt von Wunstorf eine Gefährdung von Arbeitsplätzen. Die städte- und straßenbauliche Planung der Stadt Wunstorf wird kritisiert. Die Alternativenprüfung sei fehlerhaft. Die Einwender bezweifeln die Wirksamkeit des auf Höhe ihres Grundstücks vorgesehenen Lärmschutzwalls. Auf einen möglicherweise geplanten Rad- und Fußweg im Bereich ihres Grundstücks müsse verzichtet werden. Der Wert ihres Grundstücks werde sich vermindern. Die Flächen zwischen ihrem Grundstück und dem Lärmschutzwall müsse ihnen zum Kauf angeboten werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffene können die Einwender lediglich Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Unzulässig sind daher die Einwendungen hinsichtlich der Alternativenprüfung, naturschutzrechtlicher Belange und der Gefährdung von Arbeitsplätzen. Unabhängig davon sind diese Einwendungen auch in der Sache unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.5, 2.2.3.7.2.2 und 2.2.3.7.6 dieses Beschlusses. Städte- und straßenbauliche Planungen der Stadt Wunstorf sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Auch die diesbezüglichen Einwendungen sind unzulässig. Durch das Vorhaben wird es nicht zu einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung des Grundstücks der Einwender kommen. Die schalltechnische Untersuchung weist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach, dass am Wohnhaus der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nicht geboten. Eine Entschädigungspflicht für eine etwaige Verkehrswertminderung der Grundstücke bzw. Immobilien ist ausgeschlossen. Etwaige Verkehrswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Mit der Ortsumgehung Wunstorf werden ausschließlich die in den Planunterlagen dargestellten oder beschriebenen Radverkehrsanlagen planfestgestellt. Der von den Einwendern angesprochene Rad- und Gehweg zählt nicht dazu. Weitere Planungen von Radverkehrsanlagen liegen in der Zuständigkeit der Stadt Wunstorf. Die von den Einwendern bezeichneten Flächen können ihnen von der Vorhabenträgerin nicht zum Kauf angeboten werden, da diese weder in ihrem Eigentum stehen noch für das Straßenbauvorhaben benötigt werden.

2.6.51 Einwender Nr. 73

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Sie machen geltend, dass der Abstand der Straßentrasse zu dem Wohngebiet der Einwender im Nordwesten von Luthe mit 40 m zu gering sei und der vorgesehene Lärmschutzwall möglicherweise nicht ausreiche. Sie erheben Anspruch auf passiven Lärmschutz. Der Wert ihres Grundstücks werde sinken. Die Übernahme der Straßenbaulast für diverse Straßen belaste den Haushalt der Stadt Wunstorf unverhältnismäßig und zu Lasten sozialer Einrichtungen und der Bürger, die mit höheren Abgaben/Steuern rechnen müssten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Durch den im Bereich Luthe vorgesehenen Lärmschutzwall wird erreicht, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, an den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zu zweifeln. Es besteht kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Entschädigungspflicht für eine etwaige Verkehrswertminderung des Grundstücks bzw. der Immobilie ist ausgeschlossen. Etwaige Verkehrswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwendung hinsichtlich der Kostenbelastung der Stadt Wunstorf ist unzulässig, da sie einen Gesichtspunkt betrifft, der nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Dieser Belang ist gleichwohl in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einbezogen worden. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.52 Einwender Nr. 74

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt Bedenken gegen die Planung des Knotenpunkts Hochstraße/Hauptstraße/Ortsumgehung aus Gründen der Verkehrssicherheit und besserer Sichtverhältnisse. Zudem regt er an, die Trasse der Ortsumgehung zwischen dem Brückenbauwerk zur Querung der Westaue und dem Bauende um 1-2 m tiefer zu legen und einen Geh- und Radweg entlang der gesamten Ortsumgehungsstraße zu errichten. Die Bauwerke sollten optisch in die Umgebung eingepasst werden. Ein lärmmindernder Straßenbelag sei vorzusehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Als nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum Betroffener ist der Einwender nur befugt, die Betroffenheit eigener Belange geltend zu machen. Die von ihm erhobenen Einwendungen lassen eine eigene Betroffenheit aber nicht erkennen und sind daher unzulässig. Die Planfeststellungsbehörde hat die angesprochenen Aspekte jedoch bei ihrer Entscheidung berücksichtigt. Der Vergleich verschiedener Anbindungsvarianten der Hochstraße/Hauptstraße an die Ortsumgehung hat ergeben, dass die gewählte Lösung vorzugswürdig ist. Die gemäß technischem Regelwerk erforderlichen Sichtweiten werden eingehalten (vgl. Abschnitt 2.2.3.5.3.2 dieses Beschlusses). Das Radverkehrskonzept der Vorhabenträgerin bedarf nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keiner Änderung (vgl. Abschnitt 2.2.3.5.4.4 dieses Beschlusses). Eine Tieferlegung der Straßentrasse ist nicht möglich, wie in Abschnitt 2.2.3.5.4.2 dieses Beschlusses ausgeführt wird. Die Ortsumgehung wird im gesamten Streckenabschnitt mit einer Deckschicht ohne Absplittung mit einem Korrekturfaktor von -2,0 dB(A) ausgeführt. Die Aufbringung eines kostenintensiven offenporigen Asphalts ist nicht erforderlich (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2.4 dieses Beschlusses).

2.6.53 Einwender Nr. 75 und Nr. 76

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Einwender Nr. 75 befürchtet eine erhebliche Lärmbelastung eines ihm gehörenden Wohnhauses in Blumenau sowie eine Minderung des Grundstückswerts. Einwender Nr. 76 macht die gleichen Befürchtungen hinsichtlich eines ihm gehörenden Wohngrundstücks in Luthe geltend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an dem Wohnhaus in Blumenau nicht überschritten. Zum Schutz des Wohngrundstücks in Luthe ist die Errichtung eines Lärmschutzwalls planfestgestellt. Hierdurch wird erreicht, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.6.2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Etwaige Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Im Übrigen ist die Trasse der Ortsumgehung seit der 4. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf 1984 im Flächennutzungsplan dargestellt.

2.6.54 Einwender Nr. 77

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Die geplante Ortsumgehung habe keine ausreichende Entlastungswirkung und sei daher nicht erforderlich. Die Verkehrsprognose wird in Frage gestellt. Der Einwender wendet sich ferner gegen die Ausweisung der Variante Nordumgehung als Vorzugsvariante. Das Lärmschutzkonzept sei unzureichend. Gefordert werden weiterhin Änderungen der Linienführung, des Straßen- und Wegekonzepts sowie der Knotenpunktgestaltung.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Sie sind unzulässig. Der Einwender macht keine erkennbare Betroffenheit in eigenen Belangen geltend, sondern die Belange Dritter bzw. der Allgemeinheit. Die Einwendungen sind aber auch in der Sache unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den Vorgaben des formellen und materiellen Rechts und wägt die betroffenen Belange unter- und gegeneinander gerecht ab. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3, 2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.55 Einwender Nr. 78

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen die Knotenpunktgestaltung und stellt die Entlastungswirkung und Erforderlichkeit des Vorhabens in Frage. Naherholungsgebiete sowie große Teile der Landschaft würden zerstört.

Die Eiwendungen sind zurückzuweisen. Sie sind unzulässig. Der Einwender macht keine Betroffenheit in eigenen Belangen geltend, sondern die Belange Dritter bzw. der Allgemeinheit. Die Einwendungen sind aber auch in der Sache unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den Vorgaben des formellen und materiellen Rechts und wägt die betroffenen Belange unter- und gegeneinander gerecht ab. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3, 2.2.3.5.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.56 Einwender Nr. 79

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Einer der beiden Einwender ist Eigentümer eines Wohngrundstücks in der Wunstorfer Oststadt, welches von dem Vorhaben direkt betroffen sei. Die Einwender erheben pauschal Einwendungen gegen fehlenden bzw. unzureichenden Lärmschutz, Zerstörung des Landschaftsbildes, fehlenden Schutz

von Kindern und Tieren, unzureichende Verkehrsentlastung und -führung, unvertretbaren Flächenverbrauch sowie zu hohe Baukosten. Sie befürchten einen Wertverlust ihrer Immobilie und eine Verminderung der Wohnqualität.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das von den Einwendern benannte Grundstück wird nicht unmittelbar für das Vorhaben in Anspruch genommen. Sie sind daher auf die Geltendmachung der Beeinträchtigung eigener Belange beschränkt. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass an dem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Über die mit diesem Beschluss angeordneten aktiven Schutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt 1.1.5.1.1., Ziffer 1) hinaus besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Wohnqualität wird nicht unzumutbar vermindert. Etwaige Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Soweit die Einwender in ohnehin nur pauschaler Weise Belange der Allgemeinheit oder Dritter geltend machen, sind die Einwendungen unzulässig. Im Übrigen sind sie auch unbegründet. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.57 Einwender Nr. 80

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen die Erforderlichkeit der Ortsumgehung und spricht sich für die Null-Variante aus. Durch das Vorhaben würden Wegeverbindungen insbesondere für Radfahrer zerschnitten, Naherholungsgebiete gestört und Umweltschutzbelange nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Sie sind unzulässig. Der Einwender macht keine Betroffenheit in eigenen Belangen geltend, sondern die Belange Dritter bzw. der Allgemeinheit. Die Einwendungen sind aber auch in der Sache unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den Vorgaben des formellen und materiellen Rechts und wägt die betroffenen Belange unter- und gegeneinander gerecht ab. Auf die Abschnitte 2.2.2.3, 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3, 2.2.3.5.4, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.58 Einwender Nr. 81

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen die Erforderlichkeit der Ortsumgehung und die unzureichende Entlastungswirkung. Die Verkehrsprognose wird in Zweifel gezogen. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig. Durch das Vorhaben würden Naherholungsgebiete und das Landschaftsbild beeinträchtigt, Wegeverbindungen zerschnitten und Flächen verbraucht. Der Haushalt der Stadt Wunstorf werde durch Übernahme der Straßenbaulast für diverse Straßen belastet, Steuern und Abgaben erhöht. Linienführung, Knotenpunktgestaltung und Lärmschutz seien unzureichend. Im Bereich zwischen Lehmbüntegraben und Westbaue müsse ein Wildschutzzaun errichtet werden. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan seien mehrere geschützte Vogelarten nicht berücksichtigt.

Die Eiwendungen sind zurückzuweisen. Sie sind unzulässig. Der Einwender macht keine Betroffenheit in eigenen Belangen geltend, sondern die Belange Dritter bzw. der Allgemeinheit. Die Einwendungen sind aber auch in der Sache unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss entspricht den Vorgaben des formellen und materiellen Rechts und wägt die betroffenen Belange unter- und gegeneinander gerecht ab. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3, 2.2.3.5.4, 2.2.3.7.6, 2.2.3.13 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwendung hinsichtlich der Kostenbelastung der Stadt Wunstorf ist ebenfalls unzulässig, da

sie einen Gesichtspunkt betrifft, der nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Dieser Belang ist gleichwohl in die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde einbezogen worden. Auf Abschnitt 2.2.3.5.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.59 Einwender Nr. 82

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf. Sie befürchten eine Zunahme der Lärmbelastung, Minderung der Lebensqualität durch Verlust des Erholungswerts der Landschaft, Beeinträchtigungen des Fußgänger- und Radverkehrs sowie eine Wertminderung ihres Grundstücks.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten. Das Vorhaben führt somit nicht zu einer unzumutbaren Lärmbelastung. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen und Querungsmöglichkeiten wiederhergestellt. Etwaige Wertminderungen ihres Grundstückes müssen die Einwender im Rahmen der Sozialbindung ihres Eigentums hinnehmen. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2, 2.2.3.14 und 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.60 Einwender Nr. 83

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf. Durch die geplante Knotenpunktgestaltung ohne Anbindung der Neustädter Straße befürchten sie eine zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung in Klein Heidorn.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Am Wohnhaus der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung ist ausgeschlossen, sie haben keinen Anspruch auf Lärmschutz. Die Planung der Anbindung des vorhandenen Straßennetzes an die Ortsumgehung ist abwägungsfehlerfrei. Die geplante Knotenpunktgestaltung der Kreuzung Ortsumgehung/K331 Klein Heidorner Straße entspricht dem Regelwerk und ist ausreichend leistungsfähig. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.61 Einwender Nr. 84

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf. Das Einwendungsschreiben ist nur von einem Einwender unterschrieben. Sie erheben Einwände gegen die verkehrliche Entlastungswirkung der Ortsumgehung, die Zunahme der Lärmbelastung und dadurch verursachte Gesundheitsschäden, Beeinträchtigungen ihrer Mobilität, Verkehrsgefährdungen von Fußgängern, Verlust des Erholungswerts und des Verkehrswerts ihres Grundstücks sowie Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Da sie von einem der beiden Einwender nicht unterschrieben wurde, ist die Einwendung dieses Einwenders unzulässig. Unzulässig ist zudem die Einwendung zur Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, da keine eigenen Belange der Einwender berührt sind. Im Übrigen sind die Einwendungen unbegründet. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen, Gesundheitsschäden und ein Verlust des Erholungswerts des Grundstücks sind daher ausgeschlossen. Nach den Ergebnissen der Verkehrsprognose ist eine unzumutbare Zunahme des Verkehrs im Bereich des Grundstücks der Einwender ebenfalls ausgeschlossen. Erhebliche Gefährdungen schwacher Verkehrsteilnehmer sind

nicht zu befürchten. Etwaige Wertverluste ihres Grundstückes haben die Einwender im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf die Abschnitte 2.2.3.3.2, 2.2.3.3.3, 2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.62 Einwender Nr. 85

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf. Er befürchtet eine erhebliche Lärmzunahme an seinem Wohngrundstück, damit verbunden eine erhebliche Beeinträchtigung des Wohnwerts sowie des Verkehrswerts seines Grundstücks.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus des Einwenders nicht überschritten. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen sind ausgeschlossen, er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Eine vorhabenbedingte unzumutbare Beeinträchtigung des Wohnwerts des Grundstücks ist damit ebenfalls ausgeschlossen. Etwaige Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses.

2.6.63 Einwender Nr. 86

Der Einwender ist der Ortsrat Klein Heidorn, vertreten durch den Ortsbürgermeister und die Mitglieder des Ortsrats. Er erhebt Einwände gegen die Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Heidorner Straße sowie der Klein Heidorner Straße, da dies zu Verschlechterungen der Lebensbedingungen der Einwohner von Klein Heidorn führe. Anstelle der Klein Heidorner Straße müsse die Neustädter Straße an die Ortsumgehung angebunden werden. Zudem seien für den Bereich der Straße Am Hasenloch Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Überführung des Weges Nordrehr müsse für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar sein.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind unzulässig. Der Ortsrat ist als kommunales Vertretungsorgan nicht unmittelbar von dem Vorhaben in eigenen Belangen betroffen. Hierauf hatte die Planfeststellungsbehörde bereits mit Schreiben vom 24.07.2009 hingewiesen. Der Ortsrat ist nicht befugt, die Belange Dritter im Wege von Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Bedenken abwägend auseinandergesetzt. Gleichwohl führen sie nicht zu einer Änderung des Vorhabens. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.3.2, 2.2.3.3.3, 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.64 Einwender Nr. 87

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Steinhude der Stadt Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen das geplante Lärmschutzkonzept, die fehlende Anbindung der Neustädter Straße, die Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten, die Variantenwahl, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie die Aktualität der Verkehrsprognose.

Die Einwendung ist unzulässig und zurückzuweisen. Der Einwender macht keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend. Er ist nicht berechtigt, Belange Dritter oder der Allgemeinheit geltend zu machen. Aufgrund der großen Entfernung seines Wohnorts zu dem Vorhaben ist eine Beeinträchtigung eigener Belange ohnehin nicht erkennbar. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.3.2, 2.2.3.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.65 Einwender Nr. 88

Die Einwender sind Einwohner des Ortsteils Steinhude der Stadt Wunstorf. Das Einwendungsschreiben ging am 06.07.2009 nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Stadt Wunstorf ein. Die Einwender befürchten zusätzliche Umweltauswirkungen der Ortsumgehung, eine Beeinträchtigung ihrer Mobilität als Fußgänger und Radfahrer sowie den Verlust des Erholungswerts der Landschaft.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Aufgrund der großen Entfernung des Wohnorts der Einwender zu dem Vorhaben ist eine Beeinträchtigung eigener Belange nicht erkennbar. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.6.2, 2.2.3.6.3 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.66 Einwender Nr. 89

Der Enwender ist Einwohner des Fleckens Hagenburg. Er erhebt Einwände gegen die geplante Anbindung des vorhandenen Straßennetzes an die Ortsumgehung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unzulässig. Die Einwände betreffen keine eigenen Belange des Einwenders. Aufgrund der großen Entfernung des Wohnorts des Einwenders zu dem Vorhaben ist eine mögliche Beeinträchtigung eigener Belange ohnehin nicht erkennbar. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.3.2 und 2.2.3.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.67 Einwender Nr. 90

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der die Interessen der Landwirte als Berufsverband vertritt. Er fordert die Freigabe der Ortsumgehung für den Landwirtschaftsverkehr, um die Erreichbarkeit des Raums Wunstorf/Kolenfeld für Landwirtschaftsbetriebe aus dem Raum Hagenburg und Steinhude sicherzustellen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen kann. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Das wäre der Fall, wenn eigene Rechte, bspw. Eigentumsrechte, durch das Vorhaben betroffen werden. Es genügt jedoch nicht, dass lediglich die Interessen der im Verein zusammengeschlossenen Mitglieder berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist[223]. Dies ist hier aber nicht der Fall. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf die vom Vorhaben betroffenen Landwirte umfassend ermittelt und in ihrer Entscheidung berücksichtigt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen (siehe Abschnitt 2.2.3.10.3 dieses Beschlusses) wird verwiesen.

2.6.68 Einwender Nr. 91

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Vorhabenbedingt werden mehrere von ihm gepachtete Grundstücke in Anspruch genommen. Er hat im Anhörungsverfahren 2009 sowohl individuell Einwendungen erhoben als auch den Einwender Nr. 93 zur Erhebung von Einwendungen bevollmächtigt. Über den Einwender Nr. 93 wurde eingewandt, dass durch die Grundinanspruchnahme eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich sei und ein Wertverlust

[223] BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03, NVwZ 2004, 1237 (1238).

eintrete. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Eine von ihm bewirtschaftete Fläche liege in dem Abgrabungsbereich westlich der Westauequerung, welche dann nicht mehr für den Gemüseanbau geeignet sei. Er fordert eine gleichwertige Ausgleichsfläche in Betriebsnähe. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

In seiner individuellen Einwendung vertiefte der Einwender seine Einwendung zu der Landwirtschaftsfläche im Abgrabungsbereich und Querungsbereich der Westaue. Betroffen seien dort 1,65 ha zugepachtete Gemüseanbaufläche, für die künftig eine Überflutungsgefahr in der Hauptvegetationszeit von April bis Oktober bei Hochwasser der Westaue bestehe. Gemüseanbau und eine Bewirtschaftung der Fläche sei dort künftig unmöglich. Die natürliche Fruchtbarkeit des Bodens werde durch die Abgrabung vermindert. Das Ertragsvermögen nehme ab. Der Einwender fordert eine Entschädigung für den Verlust der Flächen durch Bereitstellung von Ersatzland. Diese neue Ackerfläche müsse beregnet werden können. Der Einwender macht ferner geltend, dass das Ersatzland nicht in größerer Entfernung zu seiner Hofstelle als die derzeitige Fläche (Entfernung von ca. 1,1 km) liegen dürfe.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzugs und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Die Existenz des Landwirtschaftsbetriebs wird vorhabenbedingt nicht gefährdet (vgl. Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses). Da der Einwender die Unwirtschaftlichkeit der künftigen Abgrabungsfläche plausibel dargestellt hat, wurde diese Fläche als vorhabenbedingt dauerhaft in Anspruch zu nehmen in das Grunderwerbsverzeichnis aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, das als Abgrabungsfläche in Anspruch genommene Grundstück zu erwerben. Entschädigungsfragen oder Ersatzlandstellungen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Neben der Inanspruchnahme der Abgrabungsfläche wird eine von dem Einwender bewirtschaftete Teilfläche des Grundstücks Flnr. 31/17, Flur 8, Gemarkung Blumenau, in einer Größe von 0,8045 ha vorhabenbedingt in Anspruch genommen. Diese Teilfläche ist angepachtet und wird vom Einwender erst seit dem Wirtschaftsjahr 2009/2010 bewirtschaftet. Eine unwirtschaftliche Restfläche nach Inanspruchnahme dieser Teilfläche verbleibt nicht. Es verbleibt eine Restfläche von rund 2,4 ha, die aufgrund ihrer Größe weiterhin sinnvoll landwirtschaftlich genutzt werden kann. Auch die Beregnung dieser Fläche ist künftig sichergestellt. Obwohl im Zeitpunkt der Planauslegung und Eintritt der Veränderungssperre keine wasserrechtliche Erlaubnis für die Entnahme von Grundwasser zur Beregnung dieser Fläche vorlag, sondern erst im Jahr 2010 erteilt wurde, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die durch das Vorhaben beeinträchtigte Beregnungsanlage funktionsfähig wiederherzustellen (vgl. Abschnitt 1.1.5.5, Ziffer 4, des Beschlusses). Im Übrigen wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.69 Einwender Nr. 92

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Vorhabenbedingt wird das Grundstück Flnr. 112/2, Flur 2, Gemarkung Wunstorf, in Anspruch genommen. Der Einwender hat im Anhörungsverfahren 2009 sowohl individuell Einwendungen erhoben als auch den Einwender Nr. 93 zur Erhebung von Einwendungen bevollmächtigt. Über den Einwender Nr. 93 wurde eingewandt, dass durch die Grundinanspruchnahme eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich sei und ein Wertverlust eintrete. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Eine von ihm bewirtschaftete Fläche liege in dem Abgrabungsbereich westlich der Westauequerung, welche dann nicht mehr für den Gemüseanbau geeignet sei. Er fordert

eine gleichwertige Ausgleichsfläche in Betriebsnähe. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

In einem weiteren Einwendungsschreiben hat der Einwender zusätzlich eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebs durch Flächenverlust geltend gemacht, auf Umwege zu seinen Flächen im Bereich der Haster Straße hingewiesen und gefordert, dass der Wirtschaftsweg im Bereich Rottgärten bis zur Klein Heidorner Straße verlängert wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die erhobenen Einwendungen sind unbegründet. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen oder Ersatzlandstellungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Trotz mehrfacher Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde kam der Einwender seinen Mitwirkungsobliegenheiten (§ 26 Abs. 2 VwVfG) nicht nach und hat keine weiteren Angaben zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Existenz seines Landwirtschaftsbetriebes sowie unzumutbare Umwege gemacht. Im Rahmen ihrer Amtsermittlungspflicht hat die Planfeststellungsbehörde versucht, weitergehende Informationen zu erhalten. Mit zumutbarem Aufwand war ihr eine vollständige Aufklärung des Sachverhalts nicht möglich. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde konnten weder eine Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebs des Einwenders, noch unzumutbare Umwege festgestellt werden, vgl. Abschnitt 2.2.3.10.2.2 und 2.2.3.10.3 des Beschlusses. Die Erschließung der Landwirtschaftsflächen ist auch nach Bau der Ortsumgehung durch die Wieder- oder Neuherstellung von Wirtschaftswegen sichergestellt, unzumutbare Umwege sind nicht zu erwarten. Wegen der erforderlichen zusätzlichen Eigentumsinanspruchnahme wird eine Verlängerung des Wirtschaftsweges Bauwerk Nr. 74 mit Anschluss an die Klein Heidorner Straße abgelehnt. Die Landwirtschaftsflächen im Bereich Rottgärten sind durch den vorgesehenen Wirtschaftsweg ausreichend erschlossen, vgl. Abschnitt 2.2.3.10.3 des Beschlusses.

2.6.70 Einwender Nr. 93

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der die Interessen der Landwirte als Berufsverband vertritt. Er macht in seinen Einwendungen aus den Anhörungen in 2009 und 2011 verschiedene Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange geltend. Dazu gehören die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, damit im Zusammenhang stehende Umwege, die Dimensionierung der Ersatzwege und die Beschränkung der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen durch Kompensationsmaßnahmen.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen kann. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Das wäre der Fall, wenn eigene Rechte, bspw. Eigentumsrechte, durch das Vorhaben betroffen werden. Es genügt jedoch nicht, dass lediglich die Interessen der im Verein zusammengeschlossenen Mitglieder berührt

sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist[224]. Dies ist hier aber nicht der Fall. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf die vom Vorhaben betroffenen Landwirte umfassend ermittelt und in ihrer Entscheidung berücksichtigt. Zudem sind die Folgen des Vorhabens für die Landwirtschaft auch als öffentlicher Belang in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen. Auf die diesbezüglichen Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.10 sowie Abschnitt 2.2.3.18 dieses Beschlusses, die auch die Einwendungen des Einwenders Nr. 93 berücksichtigen, wird verwiesen.

2.6.71 Einwender Nr. 94

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Vorhabenbedingt werden die in seinem Eigentum stehenden Grundstücke Flnr. 14, Flur 2, Flnr. 104 und 156, Flur 23, jeweils Gemarkung Wunstorf, in Anspruch genommen. Daneben werden mehrere von ihm gepachtete Grundstücke in Anspruch genommen. Der Einwender hat im Anhörungsverfahren 2009 den Einwender Nr. 93 zur Erhebung von Einwendungen bevollmächtigt. Über den Einwender Nr. 93 wurde eingewandt, dass durch die Grundinanspruchnahme eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich sei und ein Wertverlust eintrete. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Ein Flurbereinigungsverfahren sei erforderlich. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Im Rahmen der ergänzenden Anhörung 2011 erhob der Einwender Einwendungen gegen die Wegebreite der Überführung des Wirtschaftsweges Bauwerk WU6 (Maschstraße) sowie die Überführung der Bahnstrecke 1740 (Bauwerk WU2), welche mit 3,50 m zu schmal für seinen Mähdrescher sei. Er fordert eine Wegebreite von mind. 4,50 m.

Die Einwendungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Landwirtschaftsbetrieb werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob die Existenz des Landwirtschaftsbetriebes durch das Vorhaben gefährdet wird. Unter Einbeziehung der Ergebnisse der sachverständigen Prüfung des Dezernats 24 der NLStBV ist festzustellen, dass eine Existenzgefährdung nicht gegeben ist. Auf Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses wird verwiesen. Unzumutbare Auswirkungen auf den Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders folgen auch nicht aus künftigen Umwegen in der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde haben die Vorhabenträgerin und das Dezernat 24 der NLStBV anhand des Landwirtschaftlichen Fachbeitrags (Landwirtschaftskammer Hannover, Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Vorhaben B441 Ortsumgeung Wunstorf, November 2005) sowie der in dem Schreiben des Einwenders vom 08.12.2012 getätigten Angaben untersucht, in welchem Umfang künftig Umwege zur Erreichbarkeit der bewirtschafteten Flächen entstehen (Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 10.10.2012 sowie Stellungnahme des Dezernats 24 vom 25.10.2013, S. 2). Die Hofstelle des Einwenders befindet sich im Ortsteil Klein Heidorn. Ein Großteil der vom Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders bewirtschafteten Flächen liegt nördlich der geplanten Straßentrasse und ist daher von der Ortsumgehung nur gering bis gar nicht betroffen (Teilflächen 1-10: kein Umweg; Teilflächen 11 und 12: 0,2 bzw. 0,7 km zusätzlicher Fahrweg). Lediglich für die südlich der Ortsumgehung gelegenen Teilflächen 13 und 14 entsteht ein künftiger Umweg von 1,3 km bzw. 1,4 km. In Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung des Dezernats 24 der NLStBV (vgl. Stellungnahme vom 25.10.2013, S. 2) sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde diese Umwege zumutbar. Auf Abschnitt 2.2.3.10.3 des Beschlusses wird verwiesen. Auch dem Einwand, durch den Straßenbau verblieben unwirtschaftlicher Restflächen, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Das Grundstück Flnr. 156, Flur 23, Gemarkung Wunstorf wird zur Größe von 31.178 m² durchschnitten. Dies hat zur Folge, dass südlich der Trasse eine relativ kleine,

[224] BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238).

schlecht geformte Restfläche mit einer Größe von rd. 1 ha verbleibt. Die Fläche grenzt allerdings an einen Wirtschaftsweg, dessen Rückbau im Rahmen des Baus der Ortsumgehung Wunstorf vorgesehen ist. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass die hier in Rede stehende Restfläche weiterhin ökonomisch sinnvoll zu bewirtschaften ist (vgl. Stellungnahme des Dezernats 24 der NLStBV vom 25.10.2013, S. 1 f.).

Der Forderung nach einer Verbreiterung der Wegebreiten ist die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde nachgekommen. Mit der 3. Planänderung 2013 wurde die Breite der Überführung an der Maschstraße und an der Bahnstrecke auf 4,5 m zwischen den Schrammborden vergrößert. Die befestigte Breite der Wirtschaftswege im Bereich der notwendigen Ausweichstellen wurde auf 6,0 m geändert, bei einer Länge von bis zu 25,0 m plus einer Verziehungslänge von jeweils 15,0 m. Mit dieser Ausgestaltung sind die Überführungen für die Benutzung durch großes landwirtschaftliches Gerät ausreichend dimensioniert.

2.6.72 Einwender Nr. 95

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Eigentümer von 4,05 ha Landwirtschaftsflächen, die an andere Landwirte verpachtet sind. Vorhabenbedingt werden die Grundstücke Flnr. 22/1, 21, Flur 1 und Flnr. 111/1, 112/7, Flur 2, Gemarkung Wunstorf in Anspruch genommen. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzugs und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Die Belange der Landwirtschaft und der Eigentumsbetroffenheit werden in diesem Planfeststellungsbeschluss umfassend gewürdigt. Im Ergebnis sind die Einwände des Einwenders unbegründet. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.73 Einwender Nr. 96

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Eigentümer der Landwirtschaftsfläche Flnr. 9, Flur 2, Gemarkung Wunstorf, das vorhabenbedingt in Anspruch genommen wird. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Das Grundstück Flnr. 9 sei über das Bauwerk Nr. 59 nicht ausreichend erschlossen. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unbegründet. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Eine ausreichende Erschließung des Grundstücks Flnr. 9 ist über die Gemeindestraße Nordrehr und die geplante Zufahrt Bauwerk Nr. 59 sichergestellt. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.74 Einwender Nr. 97

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebs, der jedoch nur Pachtflächen bewirtschaftet. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. An einer weitergehenden Substantiierung der Einwendung zu Umwegen und Mehrkosten fehlt es im Übrigen. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde konnten unzumutbare Umwege nicht festgestellt werden. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.10 des Beschlusses.

2.6.75 Einwender Nr. 98

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Die in seinem Eigentum stehenden Grundstücke Flnr. 13, Flur 2, und Flnr. 23/1, Flur 1, Gemarkung Wunstorf, werden vorhabenbedingt in Anspruch genommen. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das

erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.76 Einwender Nr. 99

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf und Eigentümer von Landwirtschaftsflächen (91,75 ha), die vollständig an andere Landwirte verpachtet sind. Vorhabenbedingt in Anspruch genommen werden die Grundstücke Flnr. 33, Flur 7, Gemarkung Blumenau und Flnr. 11, 24, 25/3, 27, 28/3 und 29, Flur 1, Gemarkung Wunstorf. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an. Erst nach Auslegung der Planunterlagen und Eintritts der Veränderungssperre ist der Einwender ausweislich des planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnisses (Deckblatt D2 zu Unterlage 14.2) Eigentümer der Grundstücke Flnr. 15, 16, 17/1, 17/2, 4/1, 9 und 14/2, jeweils Flur 1, Gemarkung Wunstorf, geworden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Hinsichtlich der erst nach Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erworbenen Eigentumsflächen betrachtet die Planfeststellungsbehörde den Einwender im Übrigen als weniger schutzwürdig, da er das Eigentum im Bewusstsein der vorhabenbedingten Inanspruchnahme erworben hat. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.77 Einwender Nr. 100

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Vorhabenbedingt in Anspruch genommen werden die Grundstücke Flnr. 13/1 und 13/4, Flur 1, Gemarkung Blumenau, sowie Flnr. 93/33, Flur 2, Gemarkung Wunstorf. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust

ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Im Zuge der ergänzenden Anhörung zur 1. Planänderung erhob der Einwender Einwände gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke Flnr. 13/1 und 13/4, Flur 1, Gemarkung Luthe durch die Ausgleichsmaßnahme A14 (Verbreiterung eines Gewässerrandstreifens). Es sei nicht erkennbar, warum ausgerechnet diese Flächen als Ausgleichs- und Ersatzfläche herangezogen würden. Die Bewirtschaftung der Flächen werde hierdurch erheblich verschlechtert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme der Flurstücke 13/1 und 13/4 für die Ausgleichsmaßnahme A14. Die Maßnahme A14 ist als Kompensationsmaßnahme an der vorgesehenen Stelle unverzichtbar. Um die Ausgleichsfunktion für die betroffenen Vogelarten (Brutvögel der Wälder, sonstigen Gehölzbestände und Randstreifen) herzustellen, ist die Ausweisung von Gewässerrandstreifen in der Nähe der geplanten Ortsumgehung erforderlich. Der Gewässerabschnitt muss neben einer ausreichenden Länge folgende Kriterien erfüllen: Weitgehend frei von Gehölzaufwuchs, keine Nachbarschaft zu Wegen (Störungsfreiheit), Mindestabstand zur geplanten Straße 200 m (außerhalb der Effektdistanz). Der für die Ausweisung von Gewässerrandstreifen ausgewählte Gewässerabschnitt ist vor diesem Hintergrund besonders geeignet. Als alternative Flächen kämen allenfalls Abschnitte des Lehmbüntegrabens in Betracht. Diese liegen jedoch in einem Bereich mit Gemüseanbauflächen mit entsprechend hoher Nutzungsintensität. Die erforderliche Störungsfreiheit wäre hier nicht gewährleistet. Anders bei dem gewählten Gewässerabschnitt, der in einem Bereich mit komplettem Grünland liegt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.78 Einwender Nr. 101

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Klein Heidorn der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebs. Vorhabenbedingt in Anspruch genommen wird das Grundstück Flnr. 158, Flur 23, Gemarkung Wunstorf. Durch die Grundinanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich, es trete ein Wertverlust ein. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das

erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.79 Einwender Nr. 102

Der Einwender, vertreten durch den Einwender Nr. 93, ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Vorhabenbedingt wird kein Grundeigentum des Einwenders in Anspruch genommen. Er wendet ein, dass durch die Grundinanspruchnahme eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich sei und ein Wertverlust eintrete. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf den Abschnitt 2.2.3.10 des Beschlusses.

2.6.80 Einwender Nr. 103 und 106, 107

Die Einwender Nr. 103 und Nr. 106 haben über ihre anwaltliche Vertretung gemeinsam Einwendungen erhoben. Sie sind Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Der Einwender Nr. 103 war bis Mai 2012 Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Rechtsnachfolger ist der Einwender Nr. 107. Die Einwender Nr. 103 und 106 führen wiederum in Rechtsnachfolge des Einwenders Nr. 107 den zum Landwirtschaftsbetrieb gehörenden Hofladen weiter, den der Einwender Nr. 107 nach Insolvenz des Einwenders Nr. 106 im Jahr 2010 wiedereröffnet hatte. Der Landwirtschaftsbetrieb betreibt vornehmlich Kartoffel- und Gemüseanbau und verkauft nach Angaben der Einwender ca. 90% des Ernteguts in dem hofeigenen Gemüseladen. Die vorhabenbedingt betroffenen Bewirtschaftungsflächen des Landwirtschaftsbetriebes sind sämtlich zugepachtet. Die im Zeitpunkt der Planauslegung im Eigentum des Einwenders Nr. 103 stehende Fläche Flurnr. 35, Flur 7, Gemarkung Blumenau, ist langfristig an den Einwender Nr. 104 verpachtet. Zwischenzeitlich hat der Einwender einen Teil des Flurstücks an den Einwender Nr. 104 veräußert (heutige Flurnr. 35/2). Das in seinem Eigentum verbliebene Grundstück Flurnr. 35/1 mit einer Größe von 8,09 ha wird im Umfang von 0,2335 ha dauerhaft für das Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen (Unterlage 14.2, S. 45D2). Auch diese Fläche ist langfristig an den Einwender Nr. 104 verpachtet.

Über ihren anwaltlichen Vertreter erhoben sie im Zuge der 1. Auslegung der Planunterlagen 2009 folgende Einwände:

(1) Die ausgelegten Unterlagen seien unvollständig; (2) durch den Bau der Ortsumgehung drohten erhebliche Umsatzeinbußen, bis hin zu Existenzgefährdung; der Hofladen werde

durch den Bau der Ortsumgehung vom Kundenstrom abgeschnitten, die Produkte des Landwirtschaftsbetriebs könnten nicht mehr wirtschaftlich vertrieben werden; die Qualität der biologisch angebauten Lebensmittel würde durch Schadstoffemissionen durch Bau und Betrieb der Ortsumgehung beeinträchtigt, Kunden würden belastete Produkte nicht mehr kaufen, so dass erhebliche Umsatzeinbußen für den Landwirtschaftsbetrieb und den Hofladen drohten; ihre Mitarbeiter würden bei Arbeiten auf dem Feld durch Lärm- und Schadstoffimmissionen beeinträchtigt, erforderlich sei ein Lärmschutzwall oder eine Troglage der Trasse; die Trassenführung führe zu erheblichen Umwegen und Mehrkosten; die Bewässerung der Felder sei nicht mehr möglich, durch die Verlegung der Westaue und den Bau eines Regenrückhaltebeckens könne es zu Staunässe oder extremer Trockenheit kommen mit Auswirkungen auf die bewirtschafteten Ackerflächen; das Straßenbauvorhaben vernichte einen Teil der besten Flächen für Frühkartoffeln, die Abdeckung der Kartoffeln mit Thermo-Folie und Flies würde erschwert; die Nutzbarkeit mindestens eines der Gewächshäuser des Betriebs würde erheblich beeinträchtigt; Betriebserweiterungen würden unmöglich gemacht; es verblieben unwirtschaftlicher Restflächen; sie dürften nach Herabstufung der Manhorner Straße zur Gemeindestraße nicht zu Straßenausbaubeiträgen herangezogen werden. (3) Das im Eigentum des Einwenders Nr. 103 stehende Grundstück am Blumengarten sei als Bauerwartungsland einzustufen, eine künftige Bebauung würde durch das Straßenbauvorhaben unmöglich gemacht, der entstehende Schaden sei auszugleichen. (4) Die Planungen seien hinsichtlich der Überführung der Maschstraße, des Wirtschaftswegs in Flurstück 31/2, Flur 7, des Fuß- und Radwegs Am Kalkofen und der Entwässerung der Felder im Großen Moor unzureichend. (5) Die Einwender wenden sich ferner gegen die Planrechtfertigung und die Alternativenprüfung und machen (6) erhebliche Defizite hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Natur geltend.

Im Rahmen der 2. Planauslegung 2011 wiederholte und vertieften die Einwender ihre bisherigen Einwände. Darüber hinaus fordern sie (7) die Gewährleistung der ständigen Erreichbarkeit der Landwirtschaftsflächen während der Bauzeit und (8) umfangreiche Auflagen für die Bauzeit. Daneben machen sie zahlreiche naturschutzrechtliche Einwände geltend (9).

Die Einwender wurden als von der 3. Planänderung Betroffene im Jahr 2013 erneut angehört. In ihrer Einwendung halten sie die bisher erhobenen Einwendungen aufrecht, soweit sie sich nicht durch die Planänderung erledigt haben. Der Einwand hinsichtlich der Beeinträchtigung der Gewächshäuser wird vertieft (10). Ergänzend fordern die Einwender (11) eine Änderung der Schutzmaßnahme S05 und erheben Einwendungen gegen das (12) Gutachten der Schlie+Partner Ingenieur Consulting zur Beregnungssituation sowie (13) die naturschatzfachlichen Maßnahmen V02, S03, S05, S07, A05, A09, A12 und A13.

Am 20.08.2013 fand ein ergänzender Erörterungstermin mit den Einwendern Nr. 103 und 107 statt (14).

Der anwaltliche Vertreter der Einwender erhob im Zuge der Auslegung des Fachbeitrages Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 15) neben Einwendungen gegen den Fachbeitrag auch verfahrensrechtliche bzw. auf andere Unterlagen bezogene Einwendungen und fordert ihre Offenlage, Zugang zu Rohdaten und Einräumung einer Stellungnahmefrist. Die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung sei nach wie vor unvollständig und die ergänzende artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich der Art Fischotter mangelhaft. Ihr lägen keinerlei aktuelle Feststellungen zu Grunde, notwendige Bestandserfassungen seien nicht erfolgt (15).

Soweit die Einwendungen nicht zu einer Änderung der Planung geführt oder sich sonst erledigt haben, sind sie nach Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen als unbegründet zurückzuweisen.

(1) Es wurden alle für die Erfüllung der Anstoßfunktion erforderlichen Unterlagen ausgelegt. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat die Beeinträchtigung der Eigentumsbelange des Einwenders Nr. 103 sowie die Auswirkungen der Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen auf den landwirtschaftlichen Betrieb und den Hofladen untersucht und mit den für das Vorhaben

sprechenden Belangen abgewogen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme des Grundeigentums durch das Gemeinwohlbelangen dienende Straßenbauvorhaben gerechtfertigt ist sowie die möglichen Auswirkungen auf den Landwirtschaftsbetrieb und den Hofladen dem Straßenbauvorhaben nicht entgegenstehen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen des Einwenders Nr. 103 und den Belangen der Landwirtschaft sowie des Landwirtschaftsbetriebes wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Eine Existenzgefährdung durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden. Es wird verwiesen auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.2.10.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ergänzend ist an dieser Stelle Folgendes festzustellen:

Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen kann es durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge in Böden in einem etwa 10 m breiten Streifen beidseits des Fahrbahnrandes zu erhöhten Bodenbelastungen kommen. Nach aktuellen wissenschaftlichen Studien nehmen die Bodenbelastungen durch niedergehende Immissionen ab 5 m Entfernung zum Fahrbahnrand messbar ab. Ab einer Entfernung größer als 10 m zum Fahrbahnrand sind keine erhöhten Schadstoffbelastungen des Bodens zu erwarten. Im Bereich Blumenau/Luthe befinden sich auf einer Länge von 1.260 m seitlich der Trasse Gemüsekulturen, hierunter auch von den Einwendern bewirtschaftete Flächen. Vorsorglich ist daher ein etwa 10 m breiter Immissionsschutzstreifen, in dem Gemüsekulturen nicht angebaut werden dürfen, anzulegen. Hierdurch werden die Böden sowie die Anbauprodukte vor Schadstoffeinträgen geschützt (Maßnahme S09, Unterlage 12.3). Schadstoffbelastungen von jenseits des Immissionsschutzstreifens angebauten Ernteprodukten können nach aktuellem Stand der Wissenschaft ausgeschlossen werden. Nach eigenen Angaben im betrieblichen Erhebungsbogen handelt es sich bei dem Landwirtschaftsbetrieb nicht um einen Bio-Betrieb, so dass keine erhöhten Anforderungen hinsichtlich der Schadstoffbelastung von Ernteprodukten bestehen. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen von auf den Feldern tätigen Mitarbeitern wird auf Abschnitt 2.2.3.6.2.6 des Beschlusses verwiesen. Beeinträchtigungen durch Inanspruchnahmen und Verluste an den technischen Feldberegnungseinrichtungen lassen sich durch Ersatz- bzw. Sicherungsmaßnahmen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kompensieren, vgl. hierzu Abschnitt 2.2.3.10.4 des Beschlusses. Hinsichtlich des Einwands zu unwirtschaftlichen Restflächen wird auf Abschnitt 2.2.3.10.1 und hinsichtlich der geltend gemachten Entschädigung für Umwege auf Abschnitt 2.2.3.10.3 des Beschlusses verwiesen. Entschädigungsansprüche in Bezug auf etwaige Umsatzeinbußen infolge der geänderten Verkehrsführung können die Einwender nicht geltend machen. Der Anlieger einer Straße hat keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich entschädigungslos hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirken, vgl. im Übrigen die Abwägung der Betroffenheit der Einwender in Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses. Das Entwässerungskonzept für die Ortsumgehung wurde fachbehördlich geprüft und mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Der durch die Verlegung der Westaue verloren gehende Retentionsraum wird vollständig ausgeglichen. Die Planung der Regenrückhaltebecken erfolgte entsprechend dem einschlägigen Regelwerk. Ein vorhabenbedingtes Auftreten von Staunässe oder extremer Trockenheit kann ausgeschlossen werden. Erschwernisse bei der Aufzucht von Frühkartoffeln infolge von vorhabenbedingten Änderungen der Windrichtung sind weder substantiiert dargelegt, noch zu erwarten. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens hat ergeben, dass das Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen auf das Klima haben wird (vgl. Abschnitt 2.2.2.3.5 des Beschlusses). Zu berücksichtigen ist ferner,

dass ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden soll, verbunden mit einer Flächenneuaufteilung. Die uneingeschränkte Nutzbarkeit der Gewächshäuser auf dem Flurstück 35/1, Flur 7, Gemarkung Blumenau, auch während der Bauzeit ist sichergestellt. Der beidseits der Trasse vorgesehene Arbeitsstreifen ist im Bereich dieses Grundstücks zurückgenommen. Hinsichtlich der Heranziehung zu Straßenausbaubeiträgen ist festzustellen, dass die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Die Durchführung von Straßenbaumaßnahmen an der Manhorner Straße liegt in der Entscheidung des Straßenbaulastträgers und ist ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

(3) Bei dem Grundstück nördlich der Straße „Am Blumengarten“ handelt es sich nicht um Bauerwartungsland. Bauerwartungsland ist Land, dessen Bebaubarkeit in naher Zukunft mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, zum Beispiel weil in der Nähe bereits erschlossene Gebiete liegen (subjektives Bauerwartungsland) oder von dessen Bebaubarkeit in naher Zukunft auszugehen ist, da es im gemeindlichen Flächennutzungsplan als Baufläche dargestellt wurde (objektives Bauerwartungsland). Beides ist vorliegend nicht gegeben. Die Flächen sind derzeit landwirtschaftlich genutzt. Eine Bebaubarkeit ist nicht zu erwarten. Im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf sind die festgesetzten Wohnbauflächen in Blumenau auf die bereits heute bebauten Flächen begrenzt, eine potentielle Änderung ist hier auch nicht zu erwarten, da die Trasse der Ortsumgehung schon seit geraumer Zeit im Flächennutzungsplan der Stadt dargestellt ist.

(4) Die Breite der Überführungsbauwerks Maschstraße wurde mit der 3. Planänderung auf 5,50 m (Breite zwischen den Geländern) vergrößert. Die befestigte Breite der Wirtschaftswege im Bereich der notwendigen Ausweichstellen wurde auf 6,00 m geändert, bei einer Länge von bis zu 25,00 m zuzüglich einer Verziehungslänge von jeweils 15,00 m. Der Einwand ist damit erledigt. Der geplante Ersatzweg in Flurstück 31/2, Flur 7 wird nach fachgutachterlicher Untersuchung bei einem HQ_5 der Leine nicht überschwemmt. Die Planfeststellungbehörde hat die fachgutachterlichen Untersuchungen nachvollzogen und macht sie sich zu Eigen. Die geländenahe Herstellung der geplanten Wirtschaftswege erfolgt aufgrund der Erfordernisse des Hochwasserschutzes (vgl. Abschnitt 2.2.3.8.1.1.1 des Beschlusses). Der ursprünglich geplante Wirtschaftsweg in Verlängerung des Knickfeldweges wurde aufgegeben. Der planfestgestellte Wirtschaftsweg entlang des neuen Brückendammes der Manhorner Straße sowie entlang der geplanten Ortsumgehung ist für landwirtschaftliche Maschinen ausreichend dimensioniert, die Erreichbarkeit der Flächen des Einwenders sichergestellt. Der Einwand ist erledigt. Gemäß Nebenbestimmung 1.1.5.5, Ziffer 1, sind Drainagen, die infolge der Bautätigkeit gekreuzt oder unterbrochen werden, ordnungsgemäß und funktionstüchtig wieder herzustellen.

(5) Die Einwendungen zur Planrechtfertigung und zur Alternativenprüfung sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben. Die Variante Nordumgehung stellt nach Abwägung die Vorzugsvariante dar. Es wird verwiesen auf Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

(6) Die naturschutzrechtlichen Einwendungen wurden bereits im Rahmen der materiell-rechtlichen Würdigung, v.a. in Abschnitt 2.2.3.7.2., 2.2.3.7.3 und 2.2.3.7.6 des Beschlusses, abgewogen. Hierauf wird verwiesen. Hinsichtlich des Einwands zur Gefährdung des Grundwassers durch die ehemalige Deponie wird auf Abschnitt 2.2.3.9. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die im Jahr 2011 erhobenen Einwände sind überwiegend gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da sie sich nicht auf die Planänderungen beziehen und nicht bereits im Zuge der ersten Anhörung in 2009 vorgetragen wurden. Da der EuGH in seinem Urteil vom 15.10.2015 (Rs. C-137/14) im Anwendungsbereich der IE- und UVP-RL § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG für

europarechtswidrig erklärt hat, macht die Planfeststellungsbehörde von der Vorschrift allerdings keinen Gebrauch und berücksichtigt die Einwendungen vollumfänglich bei ihrer Abwägungsentscheidung.

(7) Mit Nebenbestimmung 1.1.5.5, Ziffer 9, wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen mit landwirtschaftlichem Gerät stets sicherzustellen.

(8) Nebenbestimmung 1.1.5.1.3 verpflichtet die Vorhabenträgerin zur Durchführung von Staubschutzmaßnahmen. Die von den Einwendern befürchteten Staubbelastungen des Gemüses werden vermieden. Vor der vorübergehenden Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen ist gemäß Nebenbestimmung 1.1.5.5, Ziffer 3, eine Beweissicherung durchzuführen. Der Arbeitsstreifen wird nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert. Gemäß Nebenbestimmung 1.1.5.5, Ziffer 4, haben die Bauarbeiten so zu erfolgen, dass keine Flurschäden entstehen. Dennoch entstehende Schäden sind zu beseitigen oder anderweitig zu kompensieren.

(9) Die Bestandserfassungen der untersuchten Artengruppen sind methodisch fehlerfrei. Es besteht kein Anspruch auf Offenlegen der Rohdaten zu den faunistischen Kartierungen. Alle Untersuchungen einschließlich der Erfassung 2011 wurden mit der Methode der so genannten Revierkartierung durchgeführt. Die Revierkartierung ist nach SÜDBECK et al. (2005) bei flächendeckenden Erfassungen die Methode der Wahl, da sie hierbei die besten Ergebnisse liefert. Bessere Ergebnisse würde nur noch das Nachsuchen von Nestern erbringen, welches aber in vielen Lebensräumen nicht durchführbar ist (SÜDBECK et al. 2005, S. 47) und auch aus artenschutzrechtlichen Gründen problematisch wäre. Zu der Revierkartierung gehört auch die Auswertung der einzelnen Geländedaten mit der Angabe eines Reviermittelpunktes, welcher ungefähr dem wahrscheinlichen Brutstandort entspricht. Alle Revierpunkte sind somit als Fortpflanzungsstätten anzusehen. Ermittlungsdefizite sind nicht erkennbar. Die Bestandserfassungen sind in den Planunterlagen ausreichend dokumentiert. Alle Untersuchungen wurden von erfahrenen Kartierern (Dipl.-Biol., Dipl.-Ing.) durchgeführt. Die Dokumentation der einzelnen Erfassungen erfolgt in den Anhängen von Unterlage 12.1. Darüber hinaus gehende Dokumentationen (z.B. Veröffentlichung von Geländekarten) sind nicht üblich und rechtlich nicht geboten. Eine Bereitstellung der Rohdaten ist nicht zielführend, weil es Teil der gutachterlichen Leistung ist, Geländeaufzeichnungen fachlich zu interpretieren und aufzubereiten und nur entsprechend aufbereitete Unterlagen einer fachlichen Prüfung zugänglich sind.

Methodische Defizite bei der Bestandserfassung der Fledermäuse sind nicht ersichtlich. Die 2006 erhobenen Daten wurden 2011/2012 durch ergänzende Bestandsaufnahmen aktualisiert. Auch diese Daten wurden in die artenschutzrechtliche Würdigung eingestellt. Im Übrigen reicht es für die Klärung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten aus, die europäisch geschützten Arten unter dem Gesichtspunkt der vorhabenbedingten Auswirkungen zu erfassen, zumindest aber zu berücksichtigen. Für die Bearbeitung der Eingriffsregelung muss die Flora und Fauna soweit erfasst werden, dass Eingriffstatbestände mit hinreichender Sicherheit erkannt und die erforderlichen Vorkehrungen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sowie die Kompensationsmaßnahmen abgeleitet werden können. Der Untersuchungsumfang wurde im Vorfeld mit der Unteren Naturschutzbehörde (Region Hannover) abgestimmt. Untersucht wurden 2006 die nach Auswertung von Vorinformationen bekannten Leitstrukturen an drei Terminen während der Abendstunden. Dabei wurde eindeutig festgestellt, dass die Baumreihe an der Straße nach Alten's Ruh eine herausragende und die Straße Nordrehr eine untergeordnete Bedeutung als Leitstruktur für den Fledermausflug hat. Die eindeutigen Ergebnisse haben Eingang in die Maßnahmenplanung gefunden. Das Schließen von Wissenslücken (z.B. bei der Artbestimmung oder bezüglich der Aktivitätsverteilung) durch eingehendere Untersuchungen bringen deshalb keine weiteren Erkenntnisse, die zu ergreifenden Maßnahmen bleiben dieselben. Die Empfindlichkeit von Fledermäusen gegenüber Straßenneubauten ist anders zu beurteilen als die Empfindlichkeit gegenüber Windkraftanlagen. Insofern ist der Hinweis auf den in der Veröffentlichung des Niedersächsischen Landkreistages geforderten Untersuchungsumfang für Fledermäuse nicht angemessen. Die Bereiche ohne linienhaften Strukturen entlang der geplanten Ortsumgehung sind durch intensive Ackernutzung geprägt. Hier

ist mit keinen Verdichtungen wandernder oder jagender Tiere zu rechnen. Die dennoch möglichen kollisionsbedingten Verluste einzelner Individuen liegen in einem Risikobereich, der mit einem Verkehrsweg immer verbunden ist (allgemeines Lebensrisiko). Die Querung von Leitstrukturen stellt bei Straßenbauvorhaben stets das größte Problem dar (Arbeitsgruppe zur Erstellung eines Leitfadens für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse“ 2008). Die Auswertung von Vorinformationen und die Auswertung der Biotopkartierung ergaben keine Hinweise auf andere für Fledermäuse relevanten Strukturen als die untersuchten. Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen hat die Antragstellerin dennoch 2011/2012 weitere auf die Straße zulaufende linienhafte Strukturen auf ihre Funktion als Fledermausleitstruktur untersucht. Aktuelle systematische Nachsuchen von Kollisionsopfern entlang von Straßen ergaben, dass Totfunde gehäuft in den Trassenbereichen gefunden wurden, die von Fledermäusen bevorzugte Leitstrukturen kreuzen oder attraktive Jagdgebiete, z.B. Wälder oder Gewässer, queren (Arbeitsgruppe zur Erstellung eines Leitfadens für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen „Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse“ 2008). Die geplante Ortsumgehung durchschneidet und tangiert keine attraktiven Jagdgebiete und die identifizierten Leitstrukturen werden mit Querungshilfen versehen. Deshalb ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Unfallgefährdung der hier vorkommenden Fledermausarten kommt. Eine Untersuchung der zu fällenden Einzelbäume auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurde zwischenzeitlich nachgeholt, um die beanstandeten Wissenslücken zu diesem Punkt zu schließen. Da bis zum Beginn der Bauausführung noch einige Jahre vergehen können, sind die Untersuchungen rein vorsorglich unmittelbar vor Baubeginn zu wiederholen. Die eingeforderten Auskünfte zu Haftungsfragen betreffen privatrechtliche Verhältnisse zwischen der Antragstellerin und den von ihr beauftragten Büros. Sie unterliegen damit dem Datenschutz. Eine Aufklärung dieses Punktes ist für die Fragen des Planfeststellungsverfahrens nicht zielführend.

Die Einwendungen zu Ermittlungsdefiziten bei den Vogelbestandsaufnahmen sind zurückzuweisen. Die Untersuchung der Brutvögel aus dem Jahr 2004 wurde, wie in der Einwendung gefordert, 2011 aktualisiert. Der Untersuchungskorridor der 2011 durchgeführten Untersuchung berücksichtigt die von GARNIEL & MIERWALD (2010) genannten Effektdistanzen der hier vorkommenden Arten und reicht bis zu 500 m weit. Zusätzlich wurden auch Nahrungsreviere von Arten mit großem Raumanspruch (Greifvögel) erfasst. Einige Arten (Bachstelze, Bluthänfling, Girlitz, Rohrammer, Wachtel und Wiesenpieper) sind nicht mehr betroffen, weil sie nicht mehr vorkommen oder die Reviere außerhalb der Effektdistanzen liegen. Bei den kritischen Arten Feldlerche und Rebhuhn ergeben sich deutliche Reduktionen bezüglich der Anzahl der betroffenen Brutpaare. Buchfink, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Rabenkrähe und Sommergoldhähnchen sind mit je einem Brutpaar erstmals betroffen; bei der Dorngrasmücke verdoppelt sich die Anzahl der beeinträchtigten Brutpaare von 1 auf 2. Im Sinne einer Worstcase-Annahme wird den artenschutzrechtlichen Beurteilungen jeweils die größere Vorkommenszahl aus den Erhebungen 2004 und 2011 zugrunde gelegt. Hierdurch ist sichergestellt, dass die Betroffenheit europäisch geschützter Vögel nicht unterschätzt wird. In der Unterlage 12.4 (Artenschutzbeitrag) wird im Einzelnen dargelegt, dass für die meisten der betroffenen Arten die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist; bei einigen sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, um diesen Zustand zu erreichen. Eine Notwendigkeit zu den geforderten Betrachtungen des lokalen Bestandes ist deshalb nicht gegeben. Bei den Untersuchungen 2011 wurde auch eine Erfassung der dämmerungs- und nachtaktiven Eulen vorgenommen, wie in den Einwendungen gefordert. Dabei wurden zwar keine Tiere festgestellt. Da es aber Hinweise gab, dass südlich des Hohen Holzes Eulen jagen, wurde 2012 eine spezielle Untersuchung zur Erfassung dieser Artengruppe durchgeführt. Aus den verfügbaren Vorinformationen und der Bewertung der topografischen Verhältnisse ergibt sich, dass relevante Rastvogelansammlungen nur in den untersuchten Bereichen nordöstlich Blumenau zu erwarten sind. Die bei der Brutvogeluntersuchung 2011 erhobenen geringen Zahlen von Nahrungsgästen und Durchzüglern bestätigen diese Auffassung. Im Übrigen ist überall in der Feldflur, aber auch in Gärten, mit dem kurzzeitigen Auftreten kleinerer Trupps von Gastvögeln zu rechnen. Mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen

Populationen (Bedingung für eine Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ist bei diesen Arten nicht zu rechnen. Insofern besteht keine Notwendigkeit nach einer gezielten Erfassung der Gastvögel. Eine Untersuchung der zu fällenden Einzelbäume auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurde zwischenzeitlich durchgeführt, um die beanstandeten Wissenslücken zu diesem Punkt zu schließen. Da bis zum Beginn der Bauausführung noch einige Jahre vergehen können, sind die Untersuchungen vorsorglich unmittelbar vor Baubeginn zu wiederholen (Schutzmaßnahme S03).

Auch die Betroffenheit von Amphibienarten wurde ausreichend ermittelt und bewertet. Die umfangreiche Amphibienuntersuchung liegt zwar schon deutlich zurück. Da die Habitate der Erdkröte (Laichgewässer und Landlebensraum) in gleicher Qualität weiterhin vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass die 2002 festgestellte sehr große Population dieser Art noch existiert. Auch verschiedene Einwender haben bestätigt, dass der Erdkrötenbestand weiterhin vorhanden ist. Die umfangreichen Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichmaßnahmen, die im Zuge des Straßenneubaus durchgeführt werden, bleiben bestehen. Insofern besteht keine Notwendigkeit bezüglich einer erneuten detaillierten Amphibienuntersuchung. Die Kreuzkröte ist eine Pionierart, die darauf spezialisiert ist, neu entstandene vegetationsarme Flachgewässer aufzusuchen. Da jährlich andere Gewässer aufgesucht werden, zeigt die Art ein entsprechend ausgeprägtes Wanderverhalten. Als Landlebensräume werden ungenutzte Bereiche mit sandigen (grabbar), vegetationsarmen Böden benötigt. Geeignete Laichgewässer und Landlebensräume sind deshalb vor allem in Sand- und Kiesgruben zu finden. Geeignete Lebensräume (mit Nachweisen der Kreuzkröte) finden sich ausnahmslos nördlich der geplanten Straße: Sandgrube südwestlich des Hohen Holzes, Sandgrube südwestlich Liethe (östlich der Bahnlinie) und Sandgrube nordwestlich des Flugplatzes Wunstorf. Der nächste bekannte Lebensraum in Richtung Süden ist die Mergelgrube zwischen Kolenfeld und Dedensen in 6 km Entfernung; um sie zu erreichen müssten die Tiere jedoch das Stadtgebiet Wunstorf und den Mittellandkanal überwinden. Vor diesem Hintergrund erklärt es sich, dass bei der Fangzaununtersuchung 2002 lediglich acht Tiere erfasst wurden. Die wenigen Beobachtungen lassen sich am ehesten als Funde „vagabundierender“ Individuen auffassen, die dem Bestand der Sandgrube am Hohen Holz zuzuordnen sind. Die Kreuzkröte profitiert von den umfänglichen Maßnahmen zur Sicherung der Erdkrötenpopulation (Amphibientunnel und Leiteinrichtungen, Maßnahme V01, und Installation von mobilen Amphibienschutzzäunen, Maßnahme S02). Es ist jedoch möglich, dass Baustellenbereiche bei oberflächig anstehendem sandigem Substrat die entstehenden Offenböden zeitweise als Lebensraum nutzen. Dies gilt insbesondere dort, wo durch den Baubetrieb temporäre Kleingewässer (z.B. größere Pfützen) entstehen. Nach Maßgabe der ökologischen Baubegleitung ist die Maßnahme S02 (mobile Amphibienschutzzäune) daher auf Baustellenbereiche auszuweiten, für die das Auftreten der Kreuzkröte nachgewiesen wird oder aufgrund der standörtlichen Gegebenheiten möglich erscheint, vgl. Nebenbestimmung 1.1.5.2.1, Ziffer 4.

Weitere Arten und Artengruppen waren nicht zu untersuchen. Zur Forderung nach weitergehenden Fauna- und Flora-Bestandsaufnahmen wird auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen (Urteil BVerwG v. 09.07.2008 – 9 A 14.07 zur Nordumfahrung Bad Oeynhausen). Danach ist nicht jede Art zu untersuchen. Für die Bearbeitung der Eingriffsregelung muss die Flora und Fauna soweit erfasst werden, dass Eingriffstatbestände mit hinreichender Sicherheit erkannt und die erforderlichen Vorkehrungen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sowie die Kompensationsmaßnahmen abgeleitet werden können. Das wurde im vorliegenden Fall nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend berücksichtigt. Viele Arten wie die Wildbienen sind eng an bestimmte Biotope gebunden. Durch Ausgleichsmaßnahmen für die Biotopverluste werden auch neue Habitate für diese Arten geschaffen. Im Fall der Ortsumgehung Wunstorf handelt es sich bei den überbauten Biotopen zum weitaus überwiegenden Teil um Äcker sowie wege- und straßenbegleitende grasreiche Ruderalflächen. Wertvollere Biotope wie naturnahe Laubwälder oder Trockenrasen sind nicht betroffen. Insofern entspricht das Spektrum der untersuchen Arten bzw. Artengruppen den Anforderungen, die sich aus der Biotopausstattung des Gebietes ergeben.

Die Maßnahme V02 zum Schutz von Fledermäusen vor Kollisionen sei unzureichend und ihre Wirksamkeit nicht gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde teilt den Einwand nicht. Durch die Maßnahme wird sichergestellt, dass sich das Kollisionsrisiko in den gefährdeten Trassenbereichen nicht über das allgemeine Lebensrisiko der Fledermäuse hinaus erhöht. Die Planfeststellungsbehörde geht von der Wirksamkeit des Schutzkonzepts aus. Die Anordnung und Ausgestaltung der Maßnahmen zur Minimierung der Kollisionsgefahr basieren auf den aktuell verfügbaren besten wissenschaftlichen Erkenntnissen. Da auch nach fachgerechter Risikobewertung gleichwohl hinsichtlich der Wirksamkeit von Überflughilfen letzte Restunsicherheiten verbleiben, die aus auch nach aktuellem Stand der Wissenschaft nicht behebbaren naturschutzfachlichen Erkenntnislücken resultieren, wird vorsorglich ein Monitoring und wirksames Risikomanagement angeordnet. Unmittelbar nach Fällung der Bäume im Zuge der Baufeldfreimachung beginnt eine Versuchsphase, die von Effizienzkontrollen begleitet werden wird. Sollte die Wirksamkeit der Maßnahme nicht hinreichend sichergestellt sein, sind weitere Maßnahmen durchzuführen, wie z.B. die Herstellung eines Brückenbauwerkes mit Begrünung und einem seitlichen Blendschutz. Bei dieser Lösung wird auf jedem Fall sichergestellt, dass die anfliegenden Tiere über die Straße geleitet werden (s. Unterlage 12.3.3, Maßnahme V02). Damit erfüllt die Maßnahme sachgerecht die Anforderungen an ein ökologisches Risikomanagement.

Auch die weiteren Einwände zur artenschutzrechtlichen Prüfung sind zurückzuweisen. Die national geschützten Arten müssen nicht im Artenschutzbeitrag behandelt werden, wenn es sich – wie vorliegend – um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt. Den Rahmen zur Beurteilung der Zulässigkeit von Eingriffen bietet das Planfeststellungsverfahren, Grundlage für die Beurteilung ist der landschaftspflegerische Begleitplan, der fachlich nicht zu beanstanden ist. Es wird nicht übersehen, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen auf den Verbotstatbestand der Störung keine Anwendung finden dürfen. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen zum Ausgleich des Verlustes von Lebensstätten. Gleichzeitig stellen sie eine Vermeidungsmaßnahme dar, die sicherstellt, dass es zu keinen erheblichen Störwirkungen kommt. Die Beeinträchtigungen der Brutvögel durch den Straßenverkehr betreffen Reviere, womit jeweils Fortpflanzungsstätten verbunden sind. Deshalb ist es folgerichtig, die angegebenen Revierpunkte, welche die vermuteten Brutstandorte darstellen, zum Gegenstand der Beurteilungen zu machen. Der Ansatz von GARNIEL & MIERWALD (2010) gilt als allgemein anerkannte Fachkonvention. In Unterlage 12.4 (Artenschutzbeitrag) wird im Einzelnen dargelegt, dass für die meisten der betroffenen Arten die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist; bei einigen sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, um diesen Zustand zu erreichen. Eine Notwendigkeit zu den geforderten Betrachtungen des lokalen Bestandes ist deshalb nicht erkennbar. Individuenbezogene Betrachtungen sind erfolgt, soweit sie das Schädigungs- und Tötungsverbot betreffen. Über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Schädigungen werden durch geeignete Vorkehrungen vermieden. Störwirkungen auf Amphibien könnten sich allenfalls auf rufende Männchen am Laichgewässer beziehen, die durch Störgeräusche vorbeifahrender Autos eventuell nicht mehr von paarungswilligen Weibchen gefunden werden. Bei den relativ geringen Verkehrsmengen im Bereich des Hohen Holzes sind genügend lärmfreie Zeiträume zu erwarten, zumal die Erdkröten vorwiegend nachts rufen. Im Übrigen sind keine europarechtlich geschützten Amphibien betroffen.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist methodisch und inhaltlich korrekt. Mangels aktueller Schutzgebietsverordnung – das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ beruht auf einer Verordnung aus dem Jahr 1968 – sind die Erhaltungsziele des Schutzgebiets anhand der Angaben im Standard-Datenbogen und hilfsweise und ergänzend auf Aussagen der Fachbehörden zu ermitteln, wie es die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Verträglichkeitsprüfung (siehe Abschnitt 2.2.3.7.3) gemacht hat. Die Westaue im Wirkraum des Vorhabens ist nicht Bestandteil des FFH-Gebiets „Aller – Untere Leine – Oker“. Die Abgrenzung und Meldung der FFH-Gebiete ist in Niedersachsen abgeschlossen und es hat von Seiten der EU keine Nachforderungen gegeben. Insofern besteht kein Anlass, eine defizitäre Gebietsmeldung anzuneh-

men. Überdies gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass die Westaue im Wirkraum des Vorhabens derartige Qualitäten aufweist, als dass sie als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung nachzumelden wäre. Dass die in der Westaue vorkommenden Tierarten (insbesondere Fisch- und Rundmäulerarten) mit den in den Erhaltungszielen aufgeführten Gewässern in Verbindung stehen können, ist unstrittig. Dieser funktionale Zusammenhang war Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung.

Schon aufgrund der Fragen zur Enthaftung im Sinne von § 19 BNatSchG in Verbindung mit den Regelungen des USchadG ist untersucht worden, ob die Westaue im Querungsbereich dem FFH-Lebensraumtyp 3260 entspricht. Dies ist nicht der Fall. Bei der Westaue handelt es sich um einen mäßig ausgebauten Bach mit schlecht ausgebildeter Wasservegetation. Weitere Bestandsaufnahmen zum charakteristischen Artenbestand erübrigen sich.

Schutzmaßnahmen für die Westaue sind entgegen der Auffassung des Einwenders ausreichend und entsprechen den naturschutzrechtlichen Anforderungen. Dass es im Zuge der Gewässerverlegung trotz der Schutz- und Umsiedelungsmaßnahmen zu Verlusten einzelner Individuen kommen kann, ist unbestritten. Eine Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen des weit entfernten FFH-Gebietes ist damit aber nicht verbunden, wie aus der FFH-Verträglichkeitsprüfung (vgl. Abschnitt 2.2.3.7.3) hervor geht. Auch ergeben sich daraus keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, da die betreffenden Arten nicht europäisch geschützt sind. Die Grüne Keiljungfer, auch als Grüne Flussjungfer bezeichnet, kommt aktuell im betreffenden Abschnitt nicht vor. Für ausschließlich nach nationalem Recht besonders geschützte Arten liegt nach § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, weil es sich um einen zulässigen Eingriff handelt. Das gilt auch für mögliche Kollisionen von Individuen mit dem Straßenverkehr, wobei allerdings davon auszugehen ist, dass die Brücke zur Querung der Westaue im Regelfall unterflogen wird. Es ist nicht nachzuvollziehen, wieso die Einwendungen davon ausgehen, dass der vorgesehene Sedimentfang seine Funktion nicht erfüllen wird. Es handelt sich um eine praxiserprobte Maßnahme, an deren Funktionsfähigkeit die Planfeststellungsbehörde daher keinen Zweifel hat.

Die Berücksichtigung kumulativ wirkender Projekte war nicht erforderlich. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt belastbar zu dem Ergebnis, dass das hier zu betrachtende Vorhaben nicht einmal unerhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes auslöst (siehe Abschnitt 2.2.3.7.3). Mangels erheblicher Beeinträchtigungen, war eine Abweichungsentscheidung mit Prüfung von Alternativen nach § 34 Abs. 4 BNatSchG nicht zu treffen.

Im Rahmen der Einwendungen wurde eine Zusammenstellung „Artenvorkommen und Hinweise zu deren Gefährdung durch die geplante Errichtung der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der Bundesstraße 441“ (80 Seiten plus 6 Seiten Anmerkungen zur Tabelle) vorgelegt.

Die Tabelle wurde geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Tabelle nur wenig Bezug zu dem hier zu betrachtenden Vorhaben hat. Vielfach handelt es sich um spekulative Annahmen. Es hat sich gezeigt, dass viele der aufgeführten Arten im Untersuchungsgebiet nicht oder nur randlich vorkommen und vom Straßenbauvorhaben nicht betroffen sind. Erfassungs- oder Beurteilungsdefizite sind nicht erkennbar. Die über die im Artenschutzbeitrag (Unterlage 12.4) bzw. im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigten hinausgehenden behaupteten Schädigungen und Störungen entbehren einer fachlichen Grundlage (siehe auch die von der Antragstellerin erarbeitete Unterlage „Gegenargumente 8.3-13 – Artenvorkommen Ortsumgehung Wunstorf).

(10) Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Gewächshäuser des Landwirtschaftsbetriebs kann ausgeschlossen werden. Durch die geplante Ortsumgehung ist keine Windeinwirkung auf die Gewächshäuser zu erwarten. Auch eine Verschattung der Gewächshäuser erfolgt nicht, da die Gradiente der geplanten Ortsumgehung in diesem Bereich etwa 1 m über dem Gelände liegt. In dem 6 m breiten Streifen zwischen dem Straßenseitengraben und den Gewächshäusern sollen Gehölze angepflanzt werden. Aufgrund des Sonnenverlaufs und dadurch, dass die Gewächshäuser südlich der geplanten Gehölzpflanzungen liegen, ist eine Verschattung durch die Gehölzpflanzungen ausgeschlossen. Die Ableitung des anfallenden

Niederschlagswassers der B 441 erfolgt über straßenbegleitende Mulden und Gräben in die Westaue. Abwässer fallen vohabenbedingt nicht an. Auch Beeinträchtigungen durch Hochwasserereignisse sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der Verlegung der Westaue sowie die ausreichende hydraulische Dimensionierung der Brücke über die Westaue wurden fachgutachtlich nachgewiesen durch das Gutachten der L+N Ingenieurgemeinschaft, Isernhagen „B441 Ortsumgehung Wunstorf Abschätzung der Auswirkungen auf die Überschwemmungssituation des Gewässers Westaue unter Berücksichtigung der Leine für ein HQ5 und ein HQ100, 08/2010“.

Nach den Berechnungen des Fachgutachters kommt es im Bereich des neuen Brückenbauwerkes über die Westaue zu einer Erhöhung des Wasserstandes bei einem HQ_{100} von rd. 3 cm. Diese geringe Erhöhung nimmt im Oberlauf der Westaue, also südlich des Brückenbauwerkes der Ortsumgehung, rasch wieder ab. Im Bereich der Gewächshäuser ergibt sich aufgrund der großen Entfernung keine Änderung der Wasserspiegellage bei Hochwasser gegenüber dem Ist-Zustand. Die Planfeststellungsbehörde hat die gutachterlichen Feststellungen nachvollzogen und schließt sich ihnen an.

(11) Hinsichtlich der geforderten Änderung der Schutzmaßnahme S05 wird auf die Abwägung des inhaltlich gleichgehenden Einwands (12) des Einwenders Nr. 104 in Abschnitt 2.6.81 des Beschlusses verwiesen.

(12) Die Planfeststellungsbehörde hat das Gutachten des Büros Schlie+Partner Ingenieur Consulting zur Beregnungssituation auf den Betriebsflächen des Einwenders geprüft und nachvollzogen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt das Fachgutachten zutreffend dar, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Feldberegnungseinrichtungen durch entsprechende Ersatz- und Sicherungsmaßnahmen ausgeglichen werden können. Detailregelungen und -maßnahmen können jedoch erst mit der Ausführungsplanung, unter Beteiligung der betroffenen Grundstückeigentümer und Pächter sowie der Flurbereinigungsbehörde, festgelegt werden. Im Zuge der Erarbeitung des Beregnungsgutachtens hat sich ergeben, dass der Landwirtschaftsbetrieb aus den mit der wasserrechtlichen Erlaubnis genehmigten Brunnen zahlreiche weitere Flächen beregnet und darüber hinaus ohne wasserrechtliche Erlaubnis zwei weitere Brunnen betreibt (Gutachten des Büros Schlie+Partner Ingenieur Consulting, S. 7 f. und Lageplan in Anlage 4 zum Gutachten). Der Anspruch auf Schutzmaßnahmen ist jedoch beschränkt auf wasserrechtlich erlaubte Brunnen und Beregnungsflächen. Im Übrigen wird verwiesen auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.10.4 des Beschlusses.

(13) Gefährdungen von Waldohreulen durch die Maßnahme S05 sind nicht zu befürchten. Waldohreulen sind typische Offenlandjäger (vgl. zum Beispiel BAUER et al. 2005: Kompendium der Vögel Mitteleuropas). Die Tiere im Untersuchungsgebiet wurden während der Untersuchungen 2012 jagend über den Ackerflächen beiderseits der geplanten Straße beobachtet. Die Anlage der Gebüschstreifen entlang der Ortsumgehung führt nicht dazu, dass hier neue Anziehungspunkte für die Waldohreule geschaffen werden, sondern verhindert Kollisionen mit dem Straßenverkehr. Empfindlich gegenüber der Schaffung von Vertikalstrukturen ist von den festgestellten Offenlandarten allein die Feldlerche. GARNIEL & MIERWALD (2010) gehen davon aus, dass die Störungen der Feldlerche durch Verkehr allein auf optischen Faktoren (Kulissen der Fahrzeugbewegungen, auch in Kombination mit Lichteffekten) beruhen. Genau diese Störungen werden aber durch eine Bepflanzung abgeschirmt. Insofern ist davon auszugehen, dass negative Effekte durch Schaffung von Vertikalstrukturen durch die positiven Effekte der Abschirmung von optischen Störungen aufgehoben werden. Der Ansatz geht hier von einem Lebensraumverlust von 60 % in einem 100 m-Korridor beiderseits der Straße (Außenkante der Straßenanlage) aus. Zwischen 100 und 500 m wird von einem Lebensraumverlust von 10 % ausgegangen. Als Worst-Case-Szenario kann bei einer dichten und hohen Bepflanzung der Straßenränder von einem Lebensraumverlust von 100 % in den ersten 150 m vom Straßenrand ausgegangen werden. Betroffen sind sechs Brutpaare der Feldlerche (nördlich der geplanten Straße im Abschnitt zwischen Klein Heidorner Straße und Bahnunterführung). Dadurch erhöht sich der erforderliche Kompensationsbedarf für die Feldlerche von sechs auf neun Brutpaare. Das Maßnahmenkonzept (Maßnahme A05) geht jedoch sogar von

einer Kompensationsleistung von mindestens elf Brutpaaren der Feldlerche aus. Insofern ist der Ausgleich für den Eingriff in den Feldlerchenlebensraum gewährleistet. Zur Problematik des Laubwurfs s. oben (11).

Hinsichtlich der Einwendung zu der Schutzmaßnahme S07 wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.7.6.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Fachliche Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme A05 bestehen nicht. Die Maßnahme dient als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) dem Ausgleich einer Minderung der Habitateignung für insgesamt 17 Brutpaare der Arten FeldIerche, Rebhuhn, Wachtel, Wiesenpieper und Wiesenschafstelze. Im Rahmen der Überarbeitung der Planunterlagen wurde die Umgebung der Windkraftanlagen im Suchraum „Feldflur nordöstlich Bokeloh“ in einem Radius von 150 m aus dem Suchraum für die Feldlerchenfenster herausgenommen. Gemäß der Ergebnisse der Brutvogelkartierung stellt die Feldflur nordöstlich Bokeloh einen aktuellen Feldlerchenlebensraum mit Aufwertungspotenzial dar. Das Maßnahmenkonzept berücksichtigt, dass in bestehenden Feldlerchenlebensräumen eine Erhöhung der Revierdichte und des Bruterfolgs durch Feldlerchenfenster und Brachstreifen möglich ist. Die Feldflur südlich Steinhude ist als Feldlerchenlebensraum aufgrund seiner Strukturen grundsätzlich geeignet. Bei der im Frühjahr 2012 durchgeführten Begehung zur Abgrenzung des Raumes wurden mehrere singende Feldlerchenmännchen beobachtet. 2014 ist eine Erhebung der Offenlandvögel in diesem Gebiet erfolgt. Die Revierdichte der Feldlerche betrug 2014 in der Gemarkung Steinhude 3,1 Brutpaare pro 10 ha, in der Gemarkung Bokeloh zwei Brutpaare pro 10 ha (jeweils bezogen auf den Suchraum für Feldlerchenfenster). Die Maßnahmenflächen liegen nicht in zu geringer Entfernung von Verkehrswegen. Die Flächen 1 bis 4 liegen nicht im Nahbereich der B 441. Die Entfernung von Streifen 1 und 2 beträgt 140 bis 280 m von der B 441. Streifen 3 und 4 liegen sogar im Mittel 400 bis 600 m von der Ortsumgehung entfernt. Dabei ist zu beachten, dass der Abschnitt der alten B 441 zwischen Anschlussgleis und neuer Ortsumgehung seine Funktion als Bundesstraße verliert und zu einem landwirtschaftlichen Weg zurückgebaut wird. Weder die Brachstreifen selbst noch die von den Streifen ausgehenden Aufwertungsbereiche sowie die Suchräume für die Anlage von Feldlerchenfenstern reichen in die kritische 100 m-Distanz hinein, in der nach GARNIEL & MIERWALD (2010) die stärksten Wirkungen von befahrenen Straßen zu erwarten sind. Brachstreifen, Aufwertungsbereiche und die Suchräume für Feldlerchenfenster liegen teilweise innerhalb der Zone zwischen 100 und 300 m und damit innerhalb der Effektdistanzen für Feldlerche und Rebhuhn, die im Raum Bokeloh/Steinhude 300 m beträgt, so dass hier von einer reduzierten Siedlungsdichte auszugehen ist. Nach GARNIEL & MIERWALD (2010) ist eine Verwendung als Ausgleichsraum dennoch möglich, indem aufgrund der verkehrsbedingte Einschränkung der Besiedlungsmöglichkeiten eine herabgesetzte Siedlungsdichte angenommen wird. Die Reduktion der Siedlungsdichte in der Zone von 100 bis 300 m zur Straße und unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung beträgt bei der Feldlerche 10 %, beim Rebhuhn 25 %. Nach den Brutvogelkartierungen 2004 und 2011 und der hier vorgenommenen Worst-case-Betrachtung ist die Lebensraumbeeinträchtigung auszugleichen für elf Brutpaare der Feldlerche, zwei Brutpaare des Rebhuhns und zwei Brutpaare der Wiesenschafstelze. Die Bemessung der Ausgleichsräume geht davon aus, dass sich die Revierdichte in den Aufwertungsbereichen und auf Äckern mit Feldlerchenfenstern für die Feldlerche von derzeit zwei auf vier Brutpaare pro 10 ha verdoppeln lässt. Die Aufwertungsfläche beträgt 60,5 ha (in Unterlage 12.3.2, Blatt 11D2 als orangenfarbige Strichlinie dargestellt). Sie bietet Lebensraum für 6 x 2 Brutpaare pro 10 ha = 12 Brutpaare der Feldlerche. Unter Berücksichtigung einer um 10 % reduzierten Siedlungsdichte ergibt sich eine Lebensraumoptimierung für zehn Brutpaare (weitere Feldlerchenlebensräume werden durch die Maßnahme A09 geschaffen). Optional können anstelle der Brachstreifen Nr. 6 bis 9 auf 30 ha Ackerfläche Feldlerchenfenstern eingerichtet werden. Die Feldlerchenfenster ersetzten 30,5 ha Aufwertungsfläche, die aus den Streifen 6 bis 9 resultieren. Die Bilanz für die Feldlerche ist damit deutlich positiv. Für Wachtel, Rebhuhn und Wiesenschafstelze, die je nur mit einem bzw. zwei Brutpaaren betroffen sind, ergibt sich ebenfalls ein deutlicher Kompensationsüberschuss. Die Brachstreifen 2, 4 und 5 liegen neben dem Anschlussgleis des Kaliwerkes Bokeloh. Hier fahren nur sehr wenige Züge am Tag mit geringer Geschwindigkeit.

Die Lärmbelastung ist minimal. Der Bahnkörper verläuft nahezu ebenerdig und stellt keine relevante Vertikalstruktur dar. Insofern sind verminderte Siedlungsdichten im Umfeld der Bahnanlage nicht zu erwarten. Im Übrigen sieht die Maßnahme A05 rein vorsorglich zusätzlich ein ökologisches Risikomanagement hinsichtlich der Feldlerche vor.

Die Maßnahme A05 ist auch nicht deswegen fehlerhaft, dass sie dem Ausgleich von Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dienen solle. Die Beeinträchtigungen der Brutvögel durch den Straßenverkehr betreffen Reviere, womit jeweils Fortpflanzungsstätten verbunden sind. Die Planfeststellungsbehörde bewertet dies als Beschädigung von Fortpflanzungsstätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Die Maßnahme A05 stellt daher eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG dar. Zugleich können die Tiere durch die Verlagerung der Brutplätze der genannten Arten in Folge der vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A05 den vorhabenbedingten Störungen ausweichen. Ein unmittelbarer räumlicher Bezug zu den vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten bzw. der betroffenen lokalen Population ist gegeben. Feldlerche, Wachtel und Wiesenschafstelze haben keine enge Bindung an ihren Brutstandort, so dass die Maßnahmenflächen hinreichend nah dem Eingriffsort liegen. Zugvögel wie Feldlerche, Wachtel und Wiesenschafstelze müssen sich ohnehin jährlich je nach Art und Zeitpunkt der Bestellung der Äcker einen neuen für sie geeigneten Niststandort suchen. Einen Sonderfall stellt das Rebhuhn dar: Die Art zeigt vergleichsweise enge Bindungen an den Brutstandort. Der 2011 kartierte Brutplatz dieser Art im Wirkungsbereich der neuen Straße liegt unmittelbar am Rand einer vorhandenen Straße und eines Feldweges. Eine besonders als Brutplatz geeignete Randstruktur befindet sich etwa 500 m westlich des Brutplatzes. Es handelt sich um ein 300 m langes und 7 m breites Wege- und Gewässergrundstück (der Weg wird nicht mehr genutzt). Zusätzlich werden in unmittelbarer Nähe des Brutstandortes breite Randstreifen an der B 442 entstehen, wenn diese zum wenig befahrenen Wirtschaftsweg zurückgebaut wird. Die nördlichen Abschnitte der genannten Randstreifen (Länge 150 bzw. 130 m) liegen außerhalb der artspezifischen Effektdistanz von 300 m. Somit stehen für diese Art im Nahbereich genug Ausweichstandorte zur Verfügung. Somit ist für alle betroffenen Feldvogelarten davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist, Störwirkungen mit Auswirkungen auf die lokale Population vermieden werden und kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vorliegt.

Auch die Maßnahme A09 ist aus o.g. Gründen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für Feldlerche und Wiesenpieper zu bewerten. Die Maßnahmenflächen sind für den Ausgleich von Beeinträchtigungen der Feldlerche geeignet. Die Maßnahme A09 besteht aus zwei Teilflächen. Die nördliche Teilfläche befindet sich in einem Offenlandbereich ohne Vertikalstrukturen mit hoher Eignung als potenzieller Lebensraum der Feldlerche. Die südliche Teilfläche ist als Feldlerchenlebensraum zwar weniger geeignet, weil sie von Hecken umgeben ist. Die Maßnahme A09 ist aber nur als zusätzlicher Ausgleich für die Beeinträchtigung der Feldlerche konzipiert. Der eigentliche Ausgleich in quantitativer Hinsicht erfolgt durch die Maßnahme A05, so dass die ungünstigeren Strukturen in der Maßnahmenfläche 2 nicht weiter relevant sind.

Hinsichtlich der Maßnahme A12 wurde eingewandt, dass aufgrund der Formulierung „u.a." im Maßnahmenblatt offen bliebe, zugunsten welchen Artenspektrums die Maßnahme konzipiert wurde. Das Aufhängen von Nistkästen sei keine wirksame vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Kleiber. und nicht zugunsten der anderen Arten. Die in der Einwendung an der Maßnahme A12 geäußerte Kritik, im Maßnahmenblatt sei durch die Aufzählung mit „u.a." keine transparente Darstellung aller betroffenen Arten erfolgt, ist grundsätzlich zutreffend. Aus der Beschreibung der Maßnahme im planfestgestellten Maßnahmenblatt sowie im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird jedoch ersichtlich, dass das Ausbringen von Nistkästen eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme allein für den Kleiber darstellt. Die für den Kleiber konzipierte Maßnahme A12 (Aufhängen von Nistkästen) ist abweichend von der im Rahmen der ergänzenden Anhörung überreichten Fassung der Unterlage 12.3.3 als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme einzustufen, was mit der planfestgestellten Fassung des Maßnahmenblat-

tes A12 erfolgt ist. Ergänzend ist die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme A16 für die Waldohreule vorgesehen. Die im Abschnitt „Konflikt“ des Maßnahmenblatts aufgezählten Arten sind nach Erläuterung der Vorhabenträgerin als Darstellung der durch „Konflikt K5“ betroffenen und im Untersuchungsgebiet vorkommenden, in Wäldern, sonstigen Gehölzbeständen und auf Randstreifen brütenden Vogelarten zu verstehen und nicht als derjenigen Arten, zugunsten derer die Maßnahme A12 entwickelt wurde. Dies zeigt sich auch daran, dass diese Arten in anderen Maßnahmenblättern ebenfalls unter „Konflikt K5“ aufgezählt werden. Alle genannten Arten wurden 2011 oder in früheren Untersuchungen festgestellt. Es handelt sich insgesamt um folgende Arten: Amsel, Bachstelze, Bluthänfling, Buchfink, Buntspecht, Dorngrasmücke, Fitis, Gelbspötter, Girlitz, Goldammer, Grünfink, Klappergrasmücke, Kleiber, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Rabenkrähe, Rohrammer, Singdrossel, Sommergoldhähnchen, Sumpfrohrsänger, Waldohreule und Zilpzalp mit einem Beeinträchtigungsumfang von insgesamt 28 Brutpaaren (vgl. Tabelle 38 und 39 der Unterlage „Faunistische Kartierungen 2011“ im Anhang zum Landschaftspflegerischen Begleitplan). Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote liegt bei den genannten Arten nicht vor, da die Arten kleinräumig ausweichen können und die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, wie den Herleitungen in der Unterlage 12.4 nachvollziehbar zu entnehmen ist. Die betroffenen Vögel zählen weit überwiegend zu den allgemein verbreiteten „Allerweltsarten“. Deshalb müssen für die unter „Konflikt K5“ aufgeführten Arten mit Ausnahme des Kleibers und der Waldohreule auch keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Das Erfordernis von Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich allein aus der Eingriffsregelung und dient der Sicherstellung, dass im betreffenden Raum nachhaltig ein hinreichendes Nahrungs- und Revierangebot für die Arten vorgehalten bleibt.

In der Einwendung zur Maßnahme A13 wurde bemängelt, dass nicht nachvollziehbar sei, inwieweit die vorgesehenen Maßnahmen zum Waldumbau geeignet seien, die störungsbedingten Beeinträchtigungen zu kompensieren. Überdies würde die Maßnahme nicht von der Verpflichtung der Vermeidung erheblicher Störungen des Buntspechts entbinden. Die Einwendung ist zurückzuweisen. Ein Waldumbau ist nicht Ziel der Maßnahme. Es geht vielmehr um die kontinuierliche Nachlieferung von Totholz, um die Nahrungssituation des Buntspechts im Waldgebiet Hohes Holz zu verbessern. Es handelt sich um eine Ausgleichsmaßnahme, die sich aus der Eingriffsregelung ergibt. Ein artenschutzrechtlicher Konflikt besteht nicht. Eine erhebliche Störung dieser Art liegt nicht vor

(14) Im Rahmen des ergänzenden Erörterungstermins im Sommer 2013 wurde seitens des Einwenders Nr. 103 um Prüfung gebeten, ob eine Verlagerung des Hofladens in eine verkehrsgünstige Lage an der Ortsumgehung möglich sei und ob das Flurstück 35/1, Flur 7, Gemarkung Blumenau, erworben werden könne. Die Stadt Wunstorf hat die Möglichkeit der Verlagerung des Hofladens bauplanungsrechtlich geprüft und gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 15.10.2013 Stellung genommen. Nach Prüfung der Stellungnahme schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Ergebnis der Stadt Wunstorf an. Der Hofladen würde im Außenbereich errichtet. Die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit richtet sich daher nach § 35 BauGB. Bei dem Hofladen handelte es sich nicht um ein privilegiertes Außenbereichsvorhaben im Sinne von § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB. Dieses wäre nur dann der Fall, wenn der Hofladen gegenüber dem Landwirtschaftsbetrieb untergeordnet wäre, vorwiegend eigene Produkte verkaufen würde und sich in der landwirtschaftlichen Hofstelle oder in unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dieser befinden würde. Zudem dürfte der Hofladen den Außenbereich nicht prägen[225]. Der vom Einwender Nr. 103 in Erwägung gezogene Ladenstandort würde jedoch isoliert von der Hofstelle und jeglicher anderer Bebauung im Außenbereich errichtet. Auch eine Zulässigkeit nach § 35 Abs. 2 BauGB kommt nicht in Betracht. Nicht privilegierte Vorhaben können hiernach im Einzelfall zugelassen werden, wenn durch sie öffentliche Belange nicht beeinträchtigt werden und die Erschließung gesichert ist. Der Hofladen im Außenbereich würde öffentlichen Belangen widersprechen, da der Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf im Bereich der Trasse der geplanten Ortsumgehung Flächen für Landwirtschaft

[225] Vgl. Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 12. Aufl. 2014, § 35, Rn. 13 ff.

darstellt. Weiterhin stünde die Errichtung eines Hofladens im Außenbereich nicht im Einklang mit dem Einzelhandelsgutachten der Stadt Wunstorf, dessen wesentliche Zielsetzungen vom Rat der Stadt im September 2011 beschlossen wurden. Hiernach ist Lebensmitteleinzelhandel nur in städtebaulich integrierten Lagen vorzusehen. Die Stadt Wunstorf schließt ferner auch die Aufstellung eines Bebauungsplans für den Hofladen aus. Der planerischen Zielsetzung stünden wesentliche Belange entgegen, die im Rahmen der zu treffenden Abwägungsentscheidung nicht überwunden werden könnten. Die Errichtung eines Hofladens im Außenbereich würde dem Grundsatz der wohnortnahen Nahversorgung sowie dem vom Rat der Stadt Wunstorf beschlossenen Grundsatz, Lebensmitteleinzelhandel nur in integrierten Lagen zuzulassen, widersprechen. Hinsichtlich der Übernahme der Restfläche ist zunächst festzuhalten, dass ein solcher Übernahmeanspruch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht festgestellt werden kann (vgl. Abschnitt 2.2.3.10.1 des Beschlusses). In Betracht käme zum jetzigen Zeitpunkt nur ein freihändiger Erwerb bzw. die Zusage eines Erwerbs des Flurstücks 35/1, Flur 7, Gemarkung Blumenau, durch die Vorhabenträgerin oder die Stadt Wunstorf. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass keine Haushaltsmittel für den Erwerb der Fläche zur Verfügung stünden. Die Stadt Wunstorf hat dem Einwender Nr. 103 ein Kaufangebot unterbreitet, das dieser jedoch nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde abgelehnt hat.

(15) Die im Zuge der Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie gegen den Fachbeitrag gerichteten Einwendungen werden in Abschnitt 2.2.3.8.4 dieses Beschlusses abgewogen. Hierauf wird verwiesen. Die weiteren Einwendungen beziehen sich auf andere Planunterlagen und Fachgutachten, die nur nachrichtlich zu Informationszwecken mit ausgelegt wurden. Hierauf wurde im Bekanntmachungstext ausdrücklich hingewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen gleichwohl berücksichtigt und weist sie zurück. Weder die Offenlage weiterer Materialien und Rohdaten, noch eine zusätzliche Frist zur Stellungnahme sind erforderlich. Seit der letzten Anhörung wurden keine Planänderungen vorgenommen, die zu einer erstmaligen oder stärkeren Berührung von Belangen bzw. Aufgabenbereichen der Einwender im Sinne des § 17a Nr. 2 FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG führen. Die im Rahmen der 1. und 2. Planauslegung sowie der Beteiligung nach § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG vorgelegten Unterlagen entfalteten insoweit eine hinreichende Anstoßwirkung. Hinsichtlich der 4. Planänderung vom September 2015 wurden die anerkannten Naturschutzverbände gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG n.F. beteiligt (vgl. Abschnitt 2.2.1.3). Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG war ebenfalls nicht geboten. Die seit der Öffentlichkeits- bzw. Betroffenen- und Behördenbeteiligung in den Jahren 2011, 2013 vorgenommenen Ergänzungen und Planänderungen gehen nicht wesentlich über die bisherigen Untersuchungen hinaus. Auch die ergänzende artenschutzrechtliche Untersuchung zum Fischotter musste nicht offengelegt werden. Die Untersuchung und die hieraus folgende Planänderung führt weder zu erstmaligen oder stärkeren Betroffenheiten der Belange der Einwender, noch zu wesentlich neuen Erkenntnissen über die vorhabenbedingten Umweltbetroffenheiten (vgl. Abschnitte 2.1.3 und 2.2.1.3 des Beschlusses). Es besteht kein Anspruch auf Offenlegung der Rohdaten zu den faunistischen Kartierungen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang zudem, dass interne Rohdaten der Gutachter der Natur der Sache nach gegenüber externen Dritten keiner autonomen Interpretation zugänglich sind. Rohdaten sind ihrer Art nach noch nicht gesichtet, gewichtet und richtig eingeordnet und insoweit ist mit Rohdaten allein in der Regel nichts anzufangen[226]. Die faunistischen Untersuchungen sind detailliert im Anhang des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 12.1) dokumentiert.

Hinsichtlich des Einwands zur artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung ist zu erwidern, dass nach Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erteilt werden muss, da keine artenschutzrechtliche Ver-

[226] BVerwG, Beschl. v. 22.06.2015 – 4 B 59/14, juris Rn. 53; Vgl. VGH München, Urt. v. 19.02.2014 – 8 A 11/40040, juris Rn. 688.

bote erfüllt werden. Kapitel 7 der Unterlage 12.4 prüft lediglich vorsorglich, ob die Ausnahmevoraussetzungen für den Fall vorlägen, dass von der Maßnahme S07 Gebrauch gemacht werden müsste, weil bei Baubeginn die Querungsstelle der Westaue von Larven der Grünen Flussjungfer besiedelt ist. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.7.6.1 dieses Beschlusses.

Zurückgewiesen wird auch der Einwand hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Prüfung des Fischotters. Die der ergänzenden artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde gelegten Daten sind mit Stand Oktober 2015 hinreichend aktuell und ausreichend. Diese zeigen diverse Nachweise der Art in einem Umkreis von 20 km zu dem Straßenbauvorhaben. Da der Fischotter eine sehr wanderaktive Art ist, die in jeder Nacht Wanderstrecken von bis zu 20 km zurücklegen kann, ist damit zu rechnen, dass Individuen der Art im Bereich der Querung der Westaue auftreten werden. Bestandserfassungen über eine Saison hätten keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht. Eine sachgerechte Beurteilung der Einschlägigkeit der Zugriffsverbote ist anhand der vorliegenden Datengrundlage möglich[227].

2.6.81 Einwender Nr. 104

Der anwaltlich vertreten Einwender ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Betriebs im Ortsteil Blumenau von Wunstorf. Vorhabenbedingt werden gemäß Grunderwerbsverzeichnis (Stand: 12/2016) dauerhaft und vorübergehend folgende in seinem Eigentum stehende Grundstücke in Anspruch genommen: Flurstücke 31/2 und 35/2, Flur 7, sowie Flurstück 29, Flur 8, jeweils Gemarkung Blumenau. Daneben ist er Pächter von Landwirtschaftsflächen, die ebenfalls vorhabenbedingt in Anspruch genommen werden. Nach eigenen Angaben ist der Einwender Bewirtschafter von rund 38 ha Ackerland mit Gemüse und 2,5 ha mit Kartoffeln. Einer seiner größten Abnehmer sei ein Hersteller von Babynahrung. Der Einwender hat umfangreich Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben, die weitestgehend identisch mit den von den Einwendern Nr. 103 und 106 (Abschnitt 2.6.80 dieses Bschlusses) erhobenen Einwendungen sind.

Im Zuge der 1. Auslegung der Planunterlagen 2009 wandte er ein: (1) Die ausgelegten Unterlagen seien unvollständig; (2) durch den Bau der Ortsumgehung drohten erhebliche Umsatzeinbußen, bis hin zu Existenzgefährdung: die Qualität der biologisch angebauten Lebensmittel würde durch Schadstoffemissionen durch Bau und Betrieb der Ortsumgehung beeinträchtigt, die Abnahme durch den Babynahrungshersteller sei nicht mehr gewährleistet; bei Zuteilung neuer Flächen im Flurbereinigungsverfahren müsse dort der Bioanbau erst mühsam entwickelt werden; seine Mitarbeiter würden bei Arbeiten auf dem Feld durch Lärm- und Schadstoffimmissionen beeinträchtigt, erforderlich sei ein Lärmschutzwall oder eine Troglage der Trasse; die Trassenführung führe zu einer Barrierewirkung und Umwegen; die Bewässerung der Felder sei nicht mehr möglich, durch die Verlegung der Westaue und den Bau eines Regenrückhaltebeckens könne es zu Staunässe oder extremer Trockenheit kommen mit Auswirkungen auf die bewirtschafteten Ackerflächen; Betriebserweiterungen würden unmöglich gemacht; es verblieben unwirtschaftliche Restflächen; (3) das Wohnhaus und der Hof des Einwenders würden erheblichen Lärmemissionen ausgesetzt, er habe Anspruch auf Lärmschutz; (4) die Ausgleichsmaßnahme A11 auf dem Flurstück 29, Flur 8, Gemarkung Blumenau, sei nicht erforderlich und nicht zumutbar; (5) ihm dürfe die Unterhaltung der Zufahrten zu den Landwirtschaftsflächen nicht auferlegt werden. (6) Die Planungen seien hinsichtlich der Überführung der Maschstraße, des Wirtschaftswegs in Flurstück 31/2, Flur 7, Gemarkung Blumenau, des Fuß- und Radwegs Am Kalkofen und der Entwässerung der Felder im Großen Moor unzureichend.(7) Der Einwender wendet sich ferner gegen die Planrechtfertigung und die Alternativenprüfung und macht (8) erhebliche Defizite hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Umwelt und Natur geltend. Im Übrigen macht er sich die Einwendungen seiner Ehefrau, Einwender Nr. 105, zu Eigen (9).

[227] BVerwG, Beschl. v. 13.03.2008 – 9 VR 10/07, juris Rn. 33.

Im Zuge der 2. Planauslegung 2011 wiederholte und vertiefte der Einwender seine bisherigen Einwände. Darüber hinaus fordert er (10) eine Rückverlegung des Wirtschaftswegs Nr. 104 an die Flurstücksgrenze (Flurstück 31/2, Flur 7, Gemarkung Blumenau); (11) die Bereitstellung von Ersatzflächen bei Eingriffen in Flächen, auf denen Ernteprodukte für den Hersteller von Babynahrung angebaut werden; (12) eine Änderung der Schutzmaßnahme S05; (13) die Gewährleistung der ständigen Erreichbarkeit der Landwirtschaftsflächen während der Bauzeit und (14) umfangreiche Auflagen für die Bauzeit. Daneben macht er zahlreiche naturschutzrechtliche Einwände geltend (15).

Der Einwender wurde als von der 3. Planänderung Betroffener im Jahr 2013 erneut angehört. In seiner Eiwendung hält er die bisher erhobenen Einwendungen aufrecht, soweit sie sich nicht durch die Planänderung erledigt haben. Ergänzend erhebt er Einwendungen gegen das (16) Gutachten der Schlie+Partner Ingenieur Consulting zur Beregnungssituation sowie (17) die naturschatzfachlichen Maßnahmen V02, S03, S05, S07, A05, A09, A12 und A13.

Am 20.08.2013 fand ein ergänzender Erörterungstermin mit dem Einwender Nr. 104 statt. Hierbei hat der Einwender darauf hingewiesen, dass eine Existenzgefährdung seines Landwirtschaftsbetriebs nicht ausgeschlossen werden könne und die Ergebnisse des Existenzgefährdungsgutachtens des Sachverständigen Herrn Dr. Andreas Mager in Frage gestellt. Zudem hat er seine Forderung nach frühzeitiger Bereitstellung von Ersatzland bekräftigt. Die Flächen müssten in Hofnähe liegen und den Qualitätsanforderungen an eine ökologische Bewirtschaftungsweise genügen (18).

Der anwaltliche Vertreter des Einwenders erhob im Zuge der Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 15) neben Einwendungen gegen den Fachbeitrag auch verfahrensrechtliche bzw. auf andere Unterlagen bezogene Einwendungen und fordert ihre Offenlage, Zugang zu Rohdaten und Einräumung einer Stellungnahmefrist. Die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung sei nach wie vor unvollständig und die ergänzende artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich der Art Fischotter mangelhaft. Ihr lägen keinerlei aktuelle Feststellungen zu Grunde, notwendige Bestandserfassungen seien nicht erfolgt (19).

Soweit die Einwendungen nicht zu einer Änderung der Planung geführt oder sich sonst erledigt haben, sind die nach Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen als unbegründet zurückzuweisen.

Die Einwendungen (1), (6), (7) und (8) sind identisch mit den Einwendungen (1), (4), (5) und (6) der Einwender Nr. 103 , 106 und 107. Insoweit wird auf die Abwägung dieser Einwendungen in Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses verwiesen.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat die Beeinträchtigung der Eigentumsbelange des Einwenders sowie die Auswirkungen der Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen auf seinen landwirtschaftlichen Betrieb untersucht und mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen abgewogen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme des Grundeigentums durch das Gemeinwohlbelangen dienende Straßenbauvorhaben gerechtfertigt ist. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Eine Existenzgefährdung durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden. Es wird verwiesen auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.10.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ergänzend ist an dieser Stelle Folgendes festzustellen:

Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen kann es durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge in Böden in einem etwa 10 m breiten Streifen beidseits des Fahrbahnrands zu erhöhten Bodenbelastungen kommen. Nach aktuellen wissenschaftlichen Studien nehmen die Bodenbelastungen durch niedergehende Immissionen ab 5 m Entfernung zum Straßenrand messbar ab. Ab einer Entfernung größer als 10 m zum Fahrbahnrand sind keine erhöhten Schadstoffbelastungen des Bodens zu erwarten. Im Bereich Blumenau/Luthe befinden sich auf einer Länge von 1.260 m seitlich der Trasse Gemüsekulturen, hierunter auch Flächen des Einwenders. Vorsorglich ist daher ein etwa 10 m breiter Immissionsschutzstreifen, in dem Gemüsekulturen nicht angebaut werden dürfen, angelegt und hierdurch die Böden sowie die Anbauprodukte vor Schadstoffeinträgen geschützt (Maßnahme S09 zu Unterlage 12.3). Schadstoffbelastungen von jenseits des Immissionsschutzstreifens angebauten Ernteprodukten können nach aktuellem Stand der Wissenschaft ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen von auf den Feldern tätigen Mitarbeitern wird auf Abschnitt 2.2.3.6.2.6 des Beschlusses verwiesen. Beeinträchtigungen durch Inanspruchnahmen und Verlusten an den technischen Feldberegnungseinrichtungen lassen sich durch Ersatz- bzw. Sicherungsmaßnahmen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kompensieren, vgl. hierzu Abschnitt 2.2.3.10.4 des Beschlusses. Hinsichtlich des Einwands zu unwirtschaftlichen Restflächen wird auf Abschnitt 2.2.3.10.1 des Beschlusses verwiesen.

(3) Der Einwender hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Eine Erhöhung oder Verlängerung des Lärmschutzwalls, die Führung der Trasse in Troglage oder andere Maßnahmen sind rechtlich nicht geboten. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Die schalltechnische Untersuchung wurde methodisch korrekt und den gesetzlichen Grundlagen entsprechend erstellt. Beeinträchtigungen der Wohnqualität durch stärkere Verlärmung sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Im Übrigen wird auf die Abwägung der Verkehrslärmbelange in Abschnitt 2.2.3.6.2 des Beschlusses verwiesen.

(4) Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die Maßnahme A11 hat u.a. die Kompensation von Eingriffen in Biotope und den Boden zum Ziel. Durch die Auflassung der heutigen Ackerfläche zur Sukzession wird eine naturschutzfachliche Aufwertung erreicht. Die Fläche ist somit als Maßnahme fachlich geeignet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG ist der östliche Randbereich des Flurstücks 29, Flur 8, Gemarkung Blumenau, für eine Ausgleichsmaßnahme gut geeignet. Es handelt sich um eine Verschnitt-/Zwickelfläche zwischen der B 441n und der östlichen Flurstückgrenze, die vorhabenbedingt nur noch bedingt bzw. erschwert bewirtschaftbar ist. Nach dem Bau der Straße verbleibt eine nur ca. 5.900 m² große Fläche mit einem annähernd dreieckigen Zuschnitt und einer minimalen Breite von ca. 6 m im südlichen Bereich. Die Einbeziehung unwirtschaftlicher Restflächen in das Ausgleichskonzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Bei Inanspruchnahme dieser unwirtschaftlichen Fläche können anderweitige und höherwertige landwirtschaftliche Produktionsflächen in entsprechendem Umfang freigehalten werden. Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme führt im Ergebnis auch nicht dazu, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Grundstückseigentümers aufgrund großer Flächenverluste in seiner Existenz bedroht wäre. Die Inanspruchnahme privaten Eigentums zugunsten von landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gerade auch in Anbetracht des mit diesen Maßnahmen verfolgten Zwecks naturschutzfachlich gerechtfertigt und daher nicht verzichtbar. Die Fläche ist für die Umsetzung der Maßnahme A11 objektiv geeignet. Andere, zur Erreichung des Kompensationsziels gleichermaßen geeignete Flächen, die einvernehmlich zur Verfügung gestellt werden oder im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, sind nicht vorhanden. Da eine Existenzgefährdung des Grundstückseigentümers nicht droht, ist ihm die Schwere der Beeinträchtigung vor dem Hintergrund des Gewichts der sie rechtfertigenden Gründe zumutbar. Abgesehen davon würde eine Verschiebung nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

(5) Für die Unterhaltung der Feldzufahrten ist gem. § 20 Abs. 4 Satz 1 NStrG, § 8a Abs. 3 FStrG der Einwender zuständig.

(9) Soweit sich der Einwender die Einwendungen des Einwenders Nr. 105 zu Eigen macht und diese über die von ihm selbst erhobenen Einwendungen hinausgehen, wird auf die Abwägung in Abschnitt 2.6.83 des Beschlusses verwiesen.

Die im Jahr 2011 erhobenen Einwände sind überwiegend gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da sie sich nicht auf die Planänderungen beziehen und nicht bereits im Zuge der ersten Anhörung in 2009 vorgetragen wurden. Da der EuGH in seinem Urteil vom 15.10.2015 (Rs. C-137/14) im Anwendungsbereich der IE- und UVP-RL § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG für europarechtswidrig erklärt hat, macht die Planfeststellungsbehörde von der Vorschrift allerdings keinen Gebrauch und hat die Einwendungenin ihre Abwägung eingestellt.

(10) Die Verlegung des Weges wurde vom Arbeitskreis zum geplanten Flurbereinigungsverfahren, dem der Einwender angehört, gefordert und auch in die Stellungnahme der LWK Hannover sowie des LGLN Hannover (heute: AfrL) aufgenommen. Aus diesem Grund hatte die Vorhabenträgerin die Führung des Weges Nr. 104 im Zuge der 2. Planänderung geändert. Aufgrund der Forderung des Einwenders wurde der Wirtschaftsweg an seine ursprüngliche Lage parallel zur Flurstückgrenze zurückverlegt. Die Gemüseproduktion für den Babynahrungshersteller wird nicht beeinträchtigt. Der Einwand ist erledigt.

(11) Entschädigungsfragen oder Fragen der Ersatzlandstellung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern dem nachfolgenden Flurbereinigungs- oder Entschädigungs-/Enteignungsverfahren vorbehalten. Nach Aussage der Flurbereinigungsbehörde erscheint es grundsätzlich nicht ausgeschlossen, bestimmte Flächen bereits im Vorfeld der Flurbereinigung, ggf. über Pachtverträge, bereit zu stellen. Hierüber ist jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Da eine Existenzgefährdung des Einwenders ausgeschlossen werden kann, handelt es sich auch nicht um eine unzulässige Verlagerung der Konfliktlösung auf eine nachfolgende Verfahrensebene.

(12) Eine Verschiebung des Gehölzstreifens oder Vergrößerung des Abstands zu den Gemüsekulturen ist nicht möglich (Maßnahme S05). Die Anlage des Gehölzstreifens ist als artenschutzrechtliche Maßnahme zum Schutz des Weißstorches und der Waldohreule vor Kollisionen unverzichtbar. Alternativ wurde die Errichtung von Lärmschutzwänden, Zäunen oder die Bepflanzung mit immergrünen Koniferen als Kollisionsschutz von der Vorhabenträgerin untersucht. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und der nicht landschaftsgerechten Eingrünung durch Koniferen als nicht standortheimische Art scheiden diese Maßnahmen jedoch aus. Infolge der Einwendung wurde die Maßnahme S05 modifiziert. Der Gehölzstreifen ist mit standortheimischen Arten, die ihr Laub erst spät im Herbst bzw. im Frühjahr abwerfen, zu bepflanzen (s. Unterlage 12.3). Der Abstand zwischen den Schutzpflanzungen und den Nutzflächen lässt sich nicht vergrößern. Bei der Ausarbeitung des Straßenentwurfes ergeben sich für die Planung der Schutzpflanzungen Zwangspunkte aus dem Entwässerungskonzept. Die Straße ist durchgehend mit beidseitigen Versickerungsmulden bzw. Entwässerungsgräben versehen. Diese Mulden/Gräben einschließlich der angrenzenden Böschungen sind zur Sicherstellung des Abflusses gehölzfrei zu halten. Sie müssen zudem für die maschinelle Unterhaltung von der Fahrbahn aus direkt erreichbar sein. Insofern können die Gehölzstreifen jeweils nur auf der Außenseite des Straßenkörpers – und somit in direkter Nachbarschaft zu den angrenzenden Flächen – angelegt werden. Im Bereich des Lärmschutzwalles Blumenau ist die Pflanzung wie geplant im Bereich der Dammkrone vorzunehmen, weil sie nur hier ihre volle Wirksamkeit als Überflughilfe für Weißstorch und Waldohreule entfalten kann.

Die Einwendungen (13), (14) und (15) wurden über den anwaltlichen Vertreter wortgleich mit den Einwendungen (7), (8) und (9) der Einwender Nr. 103, 106 und 107 erhoben. Die Planfeststellungsbehörde verweist daher auf die Abwägung dieser Einwendungen in Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses.

(16) Die Planfeststellungsbehörde hat das Gutachten des Büros Schlie+Partner Ingenieur Consulting zur Beregnungssituation auf den Betriebsflächen des Einwenders geprüft und nachvollzogen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt das Fachgutachten zutreffend dar, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Feldberegnungseinrichtungen durch entsprechende Ersatz- und Sicherungsmaßnahmen ausgeglichen werden können. Detailregelungen und -maßnahmen können jedoch erst mit der Ausführungsplanung, unter Beteiligung der betroffenen Grundstückeigentümer und Pächter sowie der Flurbereinigungsbehörde, festgelegt werden. Im Zuge der Erarbeitung des Beregnungsgutachtens hat sich ergeben, dass die Fläche Flurstück 125/3, Flur 8, Gemarkung Blumenau, ohne gültige wasserrechtliche Erlaubnis beregnet wird (Gutachten des Büros Schlie+Partner Ingenieur Consulting, S. 8). Der Anspruch auf Schutzmaßnahmen ist jedoch beschränkt auf wasserrechtlich erlaubte Brunnen und Beregnungsflächen (vgl. Abschnitt 1.1.5.5 des Planfeststellungsbeschlusses). Im Übrigen wird verwiesen auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.10.4 des Beschlusses.

(17) Die umfangreichen Einwendungen gegen die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden wortgleich auch von den Einwendern Nr. 103, 106 und 107 erhoben. Auf die Abwägung in Abschnitt 2.6.80 dieses Planfeststellungsbeschlusses, dort unter Einwand (13), wird daher verwiesen.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin vom 20.08.2013 vorgetragenen Einwände gegen das Existenzgefährdungsgutachten (18) wird auf Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses verwiesen. Die Frage der Ersatzlandstellung bleibt dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten, vgl. dazu auch vorstehend die Abwägung von Einwand (11). In dem Erörterungstermin wurden seitens der Stadt Wunstorf die von ihr erworbenen landwirtschaftlichen Flächen dargestellt. Der Einwender hat diese Flächen als ungeeignet abgelehnt, so dass über eine Bereitstellung von Ersatzland außerhalb des Planfeststellungs- oder Flurbereinigungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte.

Die im Zuge der Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie erhobenen Einwände (19) sind identisch mit der Einwendung (14) der Einwender Nr. 103, 106 und 107. Insoweit wird auf die Abwägung dieser Einwendung in Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses verwiesen.

2.6.82 Einwender Nr. 105

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau von Wunstorf und Eigentümer der Grundstücke Flurstück 32, Flur 7 und Flurstück 200, Flur 8, jeweils Gemarkung Blumenau. Der Einwender ist Inhaber eines zum Landwirtschaftsbetrieb des Einwenders Nr. 104 gehörenden Hofladens. Er erhebt Einwendungen gegen die geplante Überführung der Maschstraße, fordert die Führung der Bundesstraße in einer Troglage zwischen Dammfeldweg und Maschstraße, weist darauf hin, dass der Fuß- und Radweg Am Kalkofen für großes landwirtschaftliches Gerät nicht ausreichend dimensioniert sei, fordert Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der auf den Feldern des landwirtschaftlichen Betriebs arbeitenden Mitarbeiter, macht eine Existenzgefährdung sowie zusätzliche Kosten durch Umwege geltend, fordert die Bereitstellung von Ersatzland, die Wiederherstellung von Beregnungseinrichtungen und Entschädigungsleistungen. Er befürchtet Beeinträchtigungen des Gemüseanbaus des Landwirtschaftsbetriebes durch Abgasbelastungen, wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Flurstücks 29/0, Flur 8, Gemarkung Blumenau, für eine Ausgleichsmaßnahme und fordert dem Erhalt der Entwässerungseinrichtung unter der Manhorner Straße. Er wendet weiterhin ein, dass Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die ehemalige Deponie unter dem Schützenplatz in Blumenau zu befürchten seien, die Verkehrszählung und der Variantenvergleich fehlerhaft seien und befürchtet Beeinträchtigungen der Lebensräume des Rebhuhnes und einer Weinbergschneckenpopulation an der Böschung zwischen Flurstück 29/9 und Flurstück 125/3, Flur 8, Gemarkung Blumenau.

Soweit sie sich nicht erledigt haben, werden die Einwendungen z.T. bereits als unzulässig, im Übrigen als unbegründet, zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Beeinträchtigung der Eigentumsbelange des Einwenders sowie die Auswirkungen der Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwenders Nr. 104 sowie den Hofladen untersucht und mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen abgewogen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme des Grundeigentums durch das Gemeinwohlbelangen dienende Straßenbauvorhaben gerechtfertigt ist. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Eine Existenzgefährdung durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden. Es wird verwiesen auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.10.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit der Einwender Beeinträchtigungen des angebauten Gemüses durch Schadstoffimmissionen befürchtet, wird auf die Abwägung der entsprechenden Einwendung des Einwenders Nr. 104, dort Einwand (2), verwiesen (Abschnitt 2.6.81 des Beschlusses). Der Einwender ist nicht Eigentümer des Flurstückes 29/0, Flur 8, Gemarkung Blumenau und kann daher keine diesbezüglichen Einwendungen erheben. Im Übrigen wird verwiesen auf die Abwägung von Einwand (4) in Abschnitt 2.6.81 des Beschlusses. Die geforderte Führung in Troglage ist nicht geboten, vgl. Abschnitt 2.6.81, Einwand (3), und Abschnitt 2.2.3.5.4 des Beschlusses. Zum Einwand der Lärmbeeinträchtigungen von Mitarbeitern des Landwirtschaftsbetriebes wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.6.2.6 des Beschlusses. Zur Wiederherstellung der Beregnungseinrichtungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf Abschnitt 2.2.3.10.4, zur Belastung des Grundwassers durch die ehemalige Deponie auf Abschnitt 2.2.3.9 des Beschlusses. Die Einwände hinsichtlich der Überführung Maschstraße und den Weg Am Kalkofen haben sich durch Planänderungen erledigt, vgl. die Abwägung zu Einwand (6) in Abschnitt 2.6.81. Mit Nebenbestimmung 1.1.5.5, Ziffer 1, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin verpflichtet, Drainagen, die infolge der Bautätigkeit gekreuzt oder unterbrochen werden, ordnungsgemäß und funktionstüchtig wieder herzustellen. Die Verkehrsprognose wurde methodisch fehlerfrei erstellt und ist belastbar, vergleiche Abschnitt 2.2.3.3 des Beschlusses. Auch in der Alternativenrüfung konnte abwägungsfehlerfrei die Variante Nordumgehung als Vorzugsvariante ausgewiesen werden, siehe Abschnitt 2.2.3.5 des Beschlusses. Artenschutzrechtliche Verbote werden hinsichtlich des Rebhuhns nicht erfüllt. Durch die Maßnahmen S01, A03, A05 und A11 werden Beeinträchtigungen der Art vermieden bzw. ausgeglichen. Eine Beeinträchtigung der Weinbergschneckenpopulation durch das Vorhaben ist ausgeschlossen. Der Lebensraum der Population wird nicht überbaut oder während der Bauphase beeinträchtigt. Überdies dient die landschaftspflegerische Maßnahme A11 auch dem Erhalt der Terrassenkannte mit dem Schneckenvorkommen.

2.6.83 Einwender Nr. 106

Der Einwender Nr. 106 hat neben der gemeinsam mit dem Einwender Nr. 103 über ihren anwaltlichen Vertreter erhobenen Einwendungen (vgl. Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses) im Zuge der 1. Planauslegung 2009 als Inhaber des Hofladens gesondert weitere Einwendungen erhoben.

Auch diese Einwendungen sind zurückzuweisen, soweit sie sich nicht durch Anpassungen der Planung erledigt haben. Soweit die Einwendungen nicht eigene Belange des Einwenders betreffen, sind sie bereits unzulässig. Als nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum Betroffener kann der Einwender keine Einwendungen zu Belangen der Allgemeinheit erheben. Im Übrigen wird auf Abschnitt 2.6.80 dieses Beschlusses verwiesen. Die hier abzuwägenden Einwendungen sind, soweit sich der Einwender darauf berufen kann, inhaltlich identisch mit den von ihrem anwaltlichen Vertreter erhobenen Einwendungen.

2.6.84 Einwender Nr. 107

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Blumenau der Stadt Wunstorf. Er ist seit 2012 als Rechtsnachfolger des Einwenders Nr. 103 Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Von 2010 bis 2012 war er Inhaber des zu dem Betrieb gehörenden Hofladens. Der Einwender hat im Zuge der 1. Planauslegung 2009 Einwendungen gegen die drohende Existenzgefährdung durch Zerschneidung von Ackerflächen, die Zerstörung der Anbindung des Hofladens, Mehrkosten durch Umwege, Schadstoffbelastungen des angebauten Gemüses, Beeinträchtigung der Feldberegnungseinrichtungen, Gefährdung betrieblicher Arbeitsplätze, Beschränkung der betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten und Wertminderung der Betriebsflächen erhoben. Er wendet sich ferner gegen die geplante Führung des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Bereich Dammfeldweg und Knickfeldweg sowie den Rückbau der Manhorner Straße. Durch Änderungen der Grundwasserfließrichtung könne es zu Grundwasserverunreinigungen durch die Deponie unter dem Schützenplatz Blumenau kommen. Durch die Errichtung von Lärmschutzwällen anstelle von Lärmschutzwänden käme es zu zusätzlichem Flächenverbrauch, das Lärmschutzkonzept sei unzureichend. Natur und Landschaft würden ohne Ausgleich zerstört. Es seien nicht alle erforderlichen Unterlagen ausgelegt und Kopien verweigert worden. Das Wirtschaftswegekonzept sei unzureichend, das Hochwasserrisiko steige, die Variantenuntersuchung sei fehlerhaft und es komme zum Wertverlust von Grundstücken.

Der Einwender hat im Rahmen der 2. Planauslegung 2011 sowie der ergänzenden Anhörung 2013 den anwaltlichen Vertreter der Einwender Nr. 103 und 106 ebenfalls zur Erhebung von Einwendungen in seinem Namen bevollmächtigt. Hinsichtlich der erhobenen Einwendungen wird verwiesen auf Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen, soweit sie sich nicht durch Änderungen der Planung erledigt haben. Die Einwendungen hinsichtlich des Lärmschutzkonzepts, der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, der Erhöhung des Hochwasserrisikos, der Variantenuntersuchung und zum Wertverlust sind unzulässig, da sie keine eigenen Belange des nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum betroffenen Einwenders betreffen bzw. eine Betroffenheit jedenfalls nicht erkennen lassen. Unabhängig davon sind diese Einwendungen auch unbegründet. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5, 2.2.3.6, 2.2.3.7, 2.2.3.8.4 und 2.2.3.18.3 des Planfeststellungsbeschlusses.

Im Zeitpunkt der Erhebung der Einwände im Jahr 2009 war der Einwender weder Inhaber des Landwirtschaftsbetriebes, noch Inhaber des Hofladens. An sich wären daher auch die hierauf bezogenen Einwendungen unzulässig. Als Rechtsnachfolger des Einwenders Nr. 103 und aufgrund der engen Verknüpfung von Landwirtschaftsbetrieb und Hofladen behandelt die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen hingegen als zulässig. Da diese Einwendungen inhaltlich identisch mit den vom anwaltlichen Vertreter der Einwender Nr. 103 und 106 im Jahr 2009 erhobenen Einwendungen sind, wird auf die Abwägung in Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses verwiesen. Hinsichtlich der Einwände zum Wirtschaftswegenetz wird ergänzend verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5.4.4 des Beschlusses.

Hinsichtlich der 2011 und 2013 über den anwaltlichen Vertreter erhobenen Einwendungen wird, soweit sie zulässig sind, ebenfalls auf Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses verwiesen.

2.6.85 Einwender Nr. 108

Die Einwender haben im Anhörungsverfahren 2009 den Einwender Nr. 93 zur Erhebung von Einwendungen bevollmächtigt. Daneben haben drei der Einwender individuell bzw. über einen anwaltlichen Vertreter weitere Einwendungen erhoben (vgl. Abschnitt 2.6.80, 2.6.83 und 2.6.84 dieses Beschlusses). Über den Einwender Nr. 93 wurde eingewandt, dass durch die Grundinanspruchnahme eine wirtschaftliche Nutzung der Landwirtschaftsflächen nicht mehr möglich sei und ein Wertverlust eintrete. Durch die Zerschneidung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes entstünden für die Anfahrt zu den Landwirtschaftsflächen erhebliche Umwege und Mehrkosten. Die Existenz des Landwirtschaftsbetriebs werde durch das Vorhaben zerstört. Im Übrigen schließt sich der Einwender der Stellungnahme des Einwenders Nr. 93 an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders Nr. 103 ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Die Existenz des Landwirtschaftsbetriebes wird vorhabenbedingt nicht gefährdet, vgl. Abschnitt 2.2.3.10.2.2 des Beschlusses. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Eine ausreichende Erschließung der Betriebsflächen ist durch das geplante Ersatzwegenetz sichergestellt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.86 Einwender Nr. 109

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf. Er ist Eigentümer des Grundstücks Flnr. 10/2, Flur 7, Gemarkung Blumenau. Das Grundstück ist an den Einwender Nr. 91 verpachtet und wird vorhabenbedingt als Abgrabungsfläche für den Ausgleich von Retentionsraumverlust in Anspruch genommen. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks. Die Nutzung zum Gemüseanbau sei wegen des Hochwasserrisikos künftig nicht mehr möglich, es ließe sich nur noch für Weidewirtschaft nutzen. Der Einwender befürchtet einen Wertverlust des Grundstücks. Sollte ihm eine Ersatzfläche angeboten werden, müsse die Möglichkeit zur Feldberegnung bestehen und dürfe sich die Fläche nicht in zu großer Entfernung zum Ortsteil Liethe befinden. Durch Umwege entstünden höhere Kosten für die Bewirtschaftung.

Die Einwände werden als unbegründet zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregiona-

len Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Die Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist aufgrund des Hochwasserschutzes zwingend erforderlich, vgl. Abschnitt 2.2.3.8.4 des Beschlusses. Entschädigungsfragen oder die Bereitstellung von Ersatzland sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin hat gleichwohl zugesagt, das als Abgrabungsfläche in Anspruch genommene Grundstück zu erwerben (vgl. auch Abschnitt 1.1.5.8.1, Ziffer 4, des Beschlusses). Im Übrigen wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.87 Einwender Nr. 110

Der Einwender ist Einwohner des Ortes Meerbusch und Eigentümer des Grundstücks Flnr. 155, Flur 23, Gemarkung Wunstorf, das für das Vorhaben in Anspruch genommen wird. Er wendet sich gegen die Zerschneidung des Grundstücks durch die Straßentrasse. Aufgrund verkehrsgünstiger Lage und der guten Bodenqualität ermögliche es eine ertragreiche Bewirtschaftung. Zudem komme es als Bauland für eine künftige Wohnbebauung westlich der Neustädter Straße (B 442) in Betracht. Durch das Vorhaben verliere das Grundstück erheblich an Wert. Er macht Entschädigungs- und Schadensersatzansprüche geltend. Ferner erhebt der Einwender Anspruch auf Ersatzland im Rahmen des geplanten Flurbereinigungsverfahrens.

Im Zuge der 3. Planänderung 2013 hat der Einwender erneut Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht. Die vorgesehenen Planänderungen im Bereich Neustädter Straße (B 442) und Frachtweg wirkten sich negativ auf den Wert seines Grundeigentums aus, insbesondere durch Verlust der exponierten Verkehrslage, schlechterer Bewirtschaftungsmöglichkeit und Erschließung. Mit Schreiben vom 28.08.2014 hat der Einwender zur Gegenäußerung der Vorhabenträgerin zu seiner Einwendung zur 3. Planänderung erneut Stellung genommen und hierbei seine Einwendungen hinsichtlich Wertverlust, Entschädigungsansprüchen und Ersatzlandstellung wiederholt.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen und den Belangen der Landwirtschaft wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen oder Fragen der Ersatzlandstellung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern dem nachfolgenden Flurbereinigungs- oder Enteignungsverfahrens vorbehalten. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.10 und 2.2.3.18 des Beschlusses. In Anbetracht der dortigen Darlegungen ist festzustellen, dass die Erschließung des Grundstücks über den Frachtweg und die zurückgebaute Neustädter Straße auch künftig gesichert ist. Eine besondere Lagegunst gehört im Übrigen nicht zu den von Art. 14 GG geschützten Eigentumspositionen. Eine unwirtschaftliche Restfläche verbleibt nicht. Das Grundstück Flnr. 156 der Flur 23 hat eine Gesamtgröße von fast 26.000 m² und wird durch die Ortsumgehung angeschnitten. Hierbei verbleibt eine zusammenhängende, rechteckige Restfläche von ca. 20.000 m², welche von drei Seiten erschlossen wird und für eine weitere landwirtschaftliche Nutzung ohne weiteres geeignet ist. Zudem handelt es sich nach dem gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Wunstorf bei dem Grundstück des Einwenders nicht um Bauerwartungsland, sondern um landwirtschaftlich genutzte Flächen (Ackerland).

2.6.88 Einwender Nr. 111

Der Einwender ist Einwohner der Stadt Hannover. Er erhebt Einwendungen gegen die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie von Naherholungsgebieten und gegen die Variantenwahl.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unzulässig. Die Einwände betreffen keine eigenen Belange des Einwenders. Aufgrund der großen Entfernung des Wohnorts des Einwenders zu dem Vorhaben ist eine mögliche Beeinträchtigung eigener Belange offensichtlich ausgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5, 2.2.3.7 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.89 Einwender Nr. 112

Der Einwender ist Einwohner des Ortes Barsinghausen. Er erhebt Einwände gegen die erhebliche Beeinträchtigung der Naherholungsgebiete nördlich Wunstorf, Beeinträchtigungen der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffe, die Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie den Bedarf für die Ortsumgehung Wunstorf.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unzulässig. Die Einwände betreffen keine eigenen Belange des Einwenders. Aufgrund der großen Entfernung des Wohnorts des Einwenders zu dem Vorhaben ist eine mögliche Beeinträchtigung eigener Belange offensichtlich ausgeschlossen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.1, 2.2.3.6.2, 2.2.3.6.3 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.90 Einwender Nr. 113

Der Einwender hat in Vertretung des Eigentümers des Grundstücks Flnr. 85/2, Flur 2, Gemarkung Wunstorf während der ersten und zweiten Anhörung darauf hingewiesen, dass die Erreichbarkeit des Grundstücks und des sich darauf befindenden Fachmarktes während der Bauphase stets gewährleistet sein muss.

Die Belange des Einwenders bzw. des von ihm vertretenen Grundstückseigentümers werden berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die verkehrliche Erreichbarkeit des Grundstücks Flnr. 85/2 während der Baumaßnahmen jederzeit zu gewährleisten. Diese Zusage wird unter Abschnitt 1.1.5.8.1, Ziffer 1, für verbindlich erklärt.

2.6.91 Einwender Nr. 114

Der Einwender weist in Vertretung des Eigentümers des Grundstücks Flnr. 8, Flur 1 der Gemarkung Wunstorf daraufhin, dass das Grundstück für das Vorhaben in Anspruch genommen wird, verpachtet und als Dotationsfläche ausgewiesen ist. Weitergehende Einwände gegen das Vorhaben werden nicht erhoben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des vom Einwender vertretenen Grundstückseigentümers ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und

des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.18 des Beschlusses.

2.6.92 Einwender Nr. 115

Die Einwender sind die Eigentümer und Betreiber einer Waldgaststätte. Sie befürchten Beeinträchtigungen des Gaststättenbetriebes durch den Bau der Ortsumgehung. Aus den Planunterlagen ergebe sich nicht, dass die Gaststätte weiterhin für Familien mit Kinderwagen, Fußgänger, Radfahrer, Busse und Lkw ohne Schwierigkeiten erreichbar sei. Sie fordern die Errichtung eines Zebrastreifens oder einer Fußgängerampel zur Ermöglichung der Querung der Ortsumgehung sowie Lärmschutzmaßnahmen. Unklar sei, welchen Status der geplante Wirtschaftsweg haben werde. Die Einwender wenden sich zudem gegen die geplante Lage der Amphibienlaichgewässer, da sie verstärkte Beeinträchtigungen durch Mücken, Bremsen und Wespen befürchten. Gefordert wird weiterhin, dass der Gaststättenbetrieb während der Bauphase durchgehend an 360 Tagen im Jahr für Gäste und Lieferanten zugängig ist.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auch nach Bau und Inbetriebnahme der Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 ist die Erreichbarkeit der Gaststätte für den motorisierten und nicht motorisierten Besucherverkehr sowie für Lieferanten sichergestellt. Für den Kraftfahrzeugverkehr besteht über den geplanten Kreisverkehrsplatz Ortsumgehung / Am Hohen Holz eine Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz auf sehr kurzem Wege. Die vorgesehene Trassierung des asphaltbefestigten Wirtschaftsweges und der Eckausrundungen in den Einmündungen berücksichtigt die Befahrbarkeit durch Busse und Fahrzeuge des Schwerverkehrs, z.B. zur Anlieferung. Im Zuge der 1. Planänderung wurde die Asphaltbefestigung des Wirtschaftsweges auf 3,50 m verbreitert. Zusätzlich wird neben den beidseitigen, jeweils 1,00 m breiten aufgeschotterten Banketten noch je ein 0,50 m breiter unbefestigter Randstreifen angelegt. Die Kronenbreite von 5,50 m einschließlich der mit Schotter befestigten Bankette ermöglicht das Begegnen auch größerer Fahrzeuge mit verlangsamter Geschwindigkeit. Die planfestgestellte Breite der Asphaltbefestigung von 3,50 m ist im Vergleich zum Ist-Zustand um rd. 0,50 m breiter. Die Entwurfsparameter des Wirtschaftsweges basieren auf den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW) und den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“, berücksichtigen aber die Erreichbarkeit der Waldgaststätte auch mit Bussen und Fahrzeugen des Schwerverkehrs. Die große Bedeutung der Straße Am Hohen Holz in Verbindung mit der Weiterführung Richtung Gaststätte für den Fußgänger- und Radverkehr wird in der Planung durch den Bau eines Rad-/Gehweges entlang der Straße Am Hohen Holz berücksichtigt. Der Weg quert die Ortsumgehung im westlichen Arm des Kreisverkehrsplatzes Ortsumgehung/Am Hohen Holz. Der westliche Knotenpunktast ist die am geringsten belastete Zu- und Ausfahrt des Kreisverkehrsplatzes. Ein Fahrbahnteiler erleichtert zwischen Kreiszu- und -ausfahrt das Queren der Fahrbahn für Radfahrer und Fußgänger. Die Verkehrssicherheit für querenden Rad- und Fußgängerverkehr ist gegeben. Die Anordnung weiterer verkehrsbehördlicher Maßnahmen (z. B. Verkehrszeichen oder Markierungen) fällt in den Zuständigkeitsbereich der Unteren Straßenverkehrsbehörde (Region Hannover) und ist nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass an der Waldgaststätte die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden und daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Naherholung ist für diesen Bereich und die angrenzenden Waldflächen eine Verwallung aus überschüssigen Bodenmassen zur Abschirmung auf der Nordseite der neuen B 441 in Höhe von 2,00 bis 3,00 m vorgesehen, die zugleich lärmmindernd wirkt (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses).

Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, dass auch während der Bauzeit der Ortsumgehung die Erreichbarkeit der Gaststätte gewährleistet wird. Diese Zusicherung wird mit diesem Beschluss für verbindlich erklärt (Abschnitt 1.1.5.8.1, Ziffer 2).

Soweit die Anlage der Amphibienlaichgewässer wegen der befürchteten Mücken-, Bremsen- und Wespenplage abgelehnt wird, sind diese Einwendungen zurückzuweisen. Es ist richtig, dass sich Mücken und Bremsen in Gewässern und an Gewässerrändern fortpflanzen. Für Wespen gilt dies nicht. Auch ist richtig, dass westliche (37 %) und östliche (19 %) Windrichtungen (Angaben nach Wetterstation Langenhagen, 14.10.2009) im Gebiet vorherrschen. Wenngleich Mücken und Bremsen nicht primär durch Wind verdriftet werden, sondern sich selbständig fortbewegen und die Gewässer mit jeweils etwa 200 m einen gewissen Abstand zu der Waldgaststätte einhalten, kann ein etwas erhöhter Einflug solcher Stechinsekten nicht ausgeschlossen werden. Die Lage der Gewässer ist aber nicht veränderbar. Es mussten jeweils Flächen nördlich der Ortsumfahrung gefunden werden, die im Hauptwanderkorridor der Erdkröten und zugleich nahe der Straße liegen, weil eine Zuwässerung durch das von der Straße ablaufende Wasser für erforderlich erachtet wurde. Insofern sind grundsätzlich andere Standorte nicht möglich. Auch sind die Gewässeranlagen aus Gründen des Amphibienschutzes nicht verzichtbar. Da im Vergleich dazu unzumutbare Beeinträchtigungen des Gaststättenbetriebs nicht zu erwarten sind, hat die Planfeststellung nach Abwägung den Belangen des Amphibienschutzes den Vorrang gegeben.

2.6.93 Einwender Nr. 116

Die Einwender sind Anwohner der Straße Am Hohen Holz in Wunstorf. Sie erheben Einwendungen gegen die Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes Hohes Holz. Lebensräume bedrohter Tierarten, insbesondere des Wachtelkönigs, würden zerschnitten. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig. Für die Variante Nordumgehung und die damit verbundene erhebliche Belastung derzeit ruhiger Wohnbereiche bestünde kein Bedarf. Die Einwender befürchten ferner durch den Ausbau der Straße Am Hohen Holz in unmittelbarer Nähe zu ihrem Grundstück Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffimmissionen. Sie fordern Schallschutzfenster sowie einen erhöhten Grundstückszaun in Richtung der Straße Am Hohen Holz. Die Spielplätze am Baggersee und im Waldgebiet Hohes Holz seien für ihren Sohn nicht mehr erreichbar. Beeinträchtigungen an der Bausubstanz ihres Wohnhauses seien nicht auszuschließen. Es drohe ein erheblicher Werteverfall ihres Wohnhauses. In einem weiteren Schreiben mit Datum vom 01.07.2009 bekräftigen die Einwender ihre Einwendungen gegen das Vorhaben. Sie fordern die Sicherung der Zuwegung zu ihrem Grundstück. Die Einwender befürchten zudem Gefährdungen der Verkehrssicherheit durch Anlieferverkehr für den Baumarkt an der Kreuzung Hagenburger Straße/Am Hohen Holz. Gefordert werden weiter lärmmindernder Fahrbahnbelag, Geschwindigkeitsbegrenzungen und ein Lärmschutzwall nach Norden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender werden durch das Vorhaben nicht unmittelbar durch Grundinanspruchnahme betroffen. Sie sind daher nur befugt, Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend zu machen. Die Einwendungen gegen die Erforderlichkeit der Nordvariante, die Variantenwahl, die Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten und Tierlebensräumen, Trassierung sowie städtebauliche Aspekte sind daher unzulässig. Abgesehen davon sind die Einwendungen auch in der Sache unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5.2, 2.2.3.7.6 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses. Die übrigen Einwendungen sind zulässig, aber unbegründet. Am Wohngebäude der Einwender werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse ist im Bereich der Straße Am Hohen Holz die Errichtung eines Lärmschutzwalles oder einer Lärmschutzwand nicht möglich. Die Einwender haben daher Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, was in Abschnitt 1.1.5.1.1 festgestellt wird (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffimmissionen sind ausgeschlossen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses). Die Wohnqualität wird nicht unzumutbar vermindert, Gesundheitsgefährdungen sind ausgeschlossen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Wohnhaus der Einwender in

einem Gewerbegebiet liegt, in dem Wohnbebauung ohnehin einen geringeren Schutz genießt. Unterbrochene Wegeverbindungen werden wiederhergestellt. Die Erreichbarkeit von Spielplätzen und Naherholungsgebieten ist gewährleistet. Auf Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Beeinträchtigungen der Bausubstanz des Wohnhauses der Einwender können ausgeschlossen werden. Etwaige Wertminderungen des Grundstücks oder der Immobilie sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Die Erreichbarkeit und Erschließung des Grundstücks der Einwender ist unverändert sichergestellt. Vorhandene Zufahrten werden an die ausgebaute Straße Am Hohen Holz in vorhandener Lage angeglichen. Rund 20 m nördlich der Einmündung Brauerweg wird in Verlängerung des südlich geplanten Linksabbiegestreifens bis rund 25 m südlich des Bahnübergangs ein pflasterbefestigter Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte hergestellt, der das Linksabbiegen in die Grundstückszufahrten erleichtert. Der Forderung der Einwender nach Schaffung eines Linksabbiegestreifens wird damit im Grundsatz entsprochen. Die Erschließung des angrenzenden Baumarktes auch für die Anlieferung von Waren ist über die geplanten Zufahrten zum Baumarktgelände sichergestellt. Anlieferungen und Ladevorgänge im öffentlichen Straßenraum sind nur im Rahmen der geltenden Gesetze und Verordnungen unter Beachtung der örtlichen Verkehrszeichen zulässig. Die Vornahme weiterer verkehrsbehördlicher Anordnungen und die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2.6.94 Einwender Nr. 117

Die Einwender sind Anwohner der Straße Am Hohen Holz in Wunstorf. Sie wenden sich gegen die Variante Nordumgehung als Vorzugsvariante. Der Zugang zu den Naherholungsgebieten im Umfeld von Wunstorf werde abgeschnitten. Die Ortsumgehung sei verkehrlich nicht notwendig und weise keine ausreichende Entlastungswirkung auf. Das Lärmschutzkonzept sei unzureichend. Der Bahnübergang der Bahnstrecke Wunstorf-Mesmerode im Zuge der Straße Am Hohen Holz sei zu beschranken. Bereits gegenwärtig käme es durch Lieferverkehr der Gewerbebetriebe an der Straße Am Hohen Holz zu Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern. Dies werde sich durch den Ausbau der Straße Am Hohen Holz noch verstärken. Die geplante Errichtung eines Frachtzentrums am Fliegerhorst Wunstorf sei bei den Planungen nicht berücksichtigt worden. Die Einwender befürchten ferner Belastungen des Haushalts der Stadt Wunstorf sowie der Bürger durch Unterhaltungskosten für die Straßen Hochstraße und Kolenfelder Straße.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender sind durch das Vorhaben nur mittelbar betroffen und können daher lediglich eigene Belange geltend machen. Die Einwendung lässt jedoch nicht erkennen, dass und in welchen Belangen die Einwender betroffen sind. Die Einwendungen beziehen sich auf die Belange Dritter oder der Allgemeinheit. Sie sind daher unzulässig. Abgesehen davon sind sie auch unbegründet. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2, 2.4 und 2.6.93 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.95 Einwender Nr. 118

Der Einwender ist Anwohner der Straße Am Hohen Holz in Wunstorf. Er wendet ein, dass durch den Bau der Ortsumgehung und den Ausbau der Straße Am Hohen Holz ein wichtiges Naherholungsgebiet von Wunstorf abgeschnitten werde. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig. Dies auch, da durch die Variante Nordumgehung die Innenstadt nur in geringem Umfang entlastet würde. Der Einwender befürchtet ferner Schäden an der Bausubstanz seines an der Straße Am Hohen Holz gelegenen Wohnhauses. Darüber hinaus werde

die Lebensqualität stark beeinträchtigt durch Lärm- und Abgasbelastung. Der Einwender erhebt Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Befürchtet wird ferner ein erheblicher Wertverlust des Wohnhauses.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Soweit allgemein Einwendungen gegen das Vorhaben und die planfestgestellte Variante Nordumgehung erhoben werden, stellen diese keine eigenen Belange des Einwenders dar, der durch das Vorhaben nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum betroffen ist. Diese Einwendungen sind daher unzulässig und im Übrigen auch unbegründet. Auf die Abschnitte 2.2.3.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass am Wohnhaus des Einwenders die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Da aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aktive Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen sind, hat der Einwender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach, vgl. Abschnitt 1.1.5.1.1 dieses Beschlusses. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nach dem Ergebnis des Luftschadstoffgutachtens nicht überschritten. Gesundheitsgefährdungen durch Lärm oder Schadstoffe sowie eine unzumutbare Minderung der Wohnqualität sind daher ausgeschlossen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich das Wohnhaus des Einwenders in einem Gewerbegebiet befindet, in dem die Wohnnutzung ohnehin weniger schutzwürdig ist. Beeinträchtigungen der Bausubstanz können ausgeschlossen werden. Von der ausgebauten Straße Am Hohen Holz werden keine entsprechenden Erschütterungen ausgehen. Etwaige Wertminderungen von Wohnhäusern und -grundstücken sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

2.6.96 Einwender Nr. 119, Nr. 120, Nr. 121, Nr. 122, Nr. 123, Nr. 124 und Nr. 125

Die Einwender wohnen im Norden von Wunstorf nahe des Baggersees. Sie haben weitestgehend wortgleiche Einwendungen vorgetragen. Auch die möglichen Betroffenheiten sind aufgrund der Lage der Grundstücke der Einwender vergleichbar. Zur Vermeidung von Wiederholungen würdigt die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen dieser Betroffenen daher gemeinsam.

Die Einwender rügen einen Verfahrensfehler, da in früheren Verfahrensstadien erstellte Planunterlagen und Gutachten nicht ausgelegt worden seien. Sie beantragen eine Wiederholung der Auslegung unter Beifügung der früheren Verfahrensunterlagen. Die Variantenprüfung sei unzureichend, da die Alternative Südumgehung nicht geprüft wurde. Die Variante Verlängerte Hochstraße sei vorzugswürdig. Einwände werden ferner gegen die planfestgestellte Ausbaukonzeption erhoben. Die Ortsumgehung werde von den Verkehrsteilnehmern nicht akzeptiert aufgrund der Mehrlänge im Vergleich zur derzeitigen Ortsdurchfahrt. Die Einwender befürchten ferner eine erhebliche Lärmbelastung ihres Wohnhauses durch das Vorhaben. Das Lärmschutzkonzept sei unzureichend. Ihre Gesundheit und Lebensqualität würde durch das Vorhaben beeinträchtigt. Der Zugang zu auch von den Einwendern genutzten Naherholungsgebieten würde zerstört. Die Einwender befürchten ferner Wertminderungen ihres Grundstücks und Wohnhauses. Einwendungen werden auch gegen die Zerstörung von Lebensräumen bedrohter Tierarten an dem Baggersee im Norden von Wunstorf erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Die Einwender sind durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen. Sie sind daher nur befugt, die Beeinträchtigung eigener Belange geltend zu machen. Die Einwendungen gegen die fachplanerische Alternativenprüfung, die Erforderlichkeit des Vorhabens, die Ausbaukonzeption, die Entlastungswirkung sowie zum Artenschutz sind daher bereits unzulässig. Darüber hinaus sind sie auch unbegründet, wie sich aus den Feststellungen in den Abschnitten 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7.6 dieses Beschlusses ergibt. Der von den Einwendern gerügte Verfahrensfehler liegt nicht vor. Die Auslegung der Planunterlagen entsprach den gesetzlichen Anforderungen. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.1.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die schalltechnische Untersuchung hat

ergeben, dass an ihrem Wohnhaus die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe nach der 39. BImSchV werden ebenfalls nicht überschritten. Gesundheitsgefährdungen sind daher ausgeschlossen. Ausgeschlossen ist auch eine unzumutbare Beeinträchtigung der Wohnqualität. Zumutbare, aber nicht schädliche Lärm- und Schadstoffimmissionen müssen hingenommen werden. Etwaige Wertminderungen ihres Wohneigentums haben die Einwender im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Auf Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wiederhergestellt.

2.6.97 Einwender Nr. 126

Die Einwender wohnen in der Nähe des Baggersees in Wunstorf. Sie wenden ein, dass das Naherholungsgebiet Hohes Holz von der Kernstadt abgeschnitten werde und die Möglichkeiten zur Naherholung beeinträchtigt würden. Die Einwender rügen ferner eine unzureichende Berücksichtigung einer Südumgehung sowie der Variante Verlängerte Hochstraße in der Variantenprüfung.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Einwender sind durch das Vorhaben allenfalls mittelbar betroffen. Sie sind daher nur befugt, eigene Belange geltend zu machen. Die von ihnen erhobenen Einwendungen gegen die fachplanerische Alternativenprüfung sowie Beeinträchtigungen von Naherholungsgebieten sind daher bereits unzulässig, in der Sache jedoch auch unbegründet. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.5 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.98 Einwender Nr. 127

Die Einwender wohnen in der Nähe des Baggersees in Wunstorf. Sie erheben die inhaltsgleichen Einwendungen wie die in Abschnitt 2.6.96 gewürdigten Einwender. Im Zuge der Auslegung der Planunterlagen hat einer der beiden Einwender ferner ein Schreiben an den Bürgermeister der Stadt Wunstorf mit Fragen zur Nordumgehung gerichtet, die inhaltlich jedoch nicht über das Einwendungsschreiben hinaus gehen. Die Einwender haben darüber hinaus im Zuge der 2. Planauslegung 2011 erneut Einwendungen erhoben. Die bereits im Jahr 2009 erhobenen Einwendungen werden aufrechterhalten, die verkehrliche Entlastungswirkung des Vorhabens sowie die Vorzugswürdigkeit der Variante Nordumgehung in Frage gestellt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf die Darlegungen in Abschnitt 2.6.96 dieses Beschlusses wird verwiesen, sie gelten entsprechend. Unabhängig davon, ob das Schreiben an den Bürgermeister der Stadt Wunstorf als Einwendung im Sinne des § 73 Abs. 4 VwVfG zu bewerten ist, sind die dort gegen die Planung angeführten Bedenken unbegründet. Auch insoweit wird auf Abschnitt 2.6.96 dieses Beschlusses verwiesen. Auch hinsichtlich der im Zuge der erneuten Planauslegung im Jahr 2011 erhobenen, wiederholten Einwendungen wird auf Abschnitt 2.6.96 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.99 Einwender Nr. 128

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er befürchtet eine erhebliche Lärmbelastung der Wohngebiete westlich der Klein Heidorner Straße, wo auch sein Wohngrundstück liegt, da an der westlichen Seite der Klein Heidorner Straße kein Lärmschutzwall vorgesehen sei. Die bisher schon durch den Fliegerhorst Wunstorf vorhandene Lärmbelastung werde verstärkt. Auch die Feinstaubbelastung nehme durch das Vorhaben zu. Eingewandt wird ferner, dass durch die Ortsumgehung die Verkehrsbelastung in der Nordstadt steige. Die

Zufahrt von der Senator-Meier-Straße auf die Klein Heidorner Straße werde hierdurch erheblich erschwert. Auch die Erreichbarkeit der Bushaltestelle Senator-Meier-Straße werde beeinträchtigt. Der Einwender wendet sich ferner gegen die Erforderlichkeit und verkehrliche Entlastungswirkung der Ortsumgehung und rügt eine unzureichende Prüfung der Varianten Verlängerte Hochstraße und Südumgehung. Ferner befürchtet er Belastungen des Haushalts der Stadt Wunstorf durch die Herabstufung der Hochstraße.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohngebäude des Einwenders nicht überschritten. Dies gilt für den gesamten Bereich westlich der Klein Heidorner Straße. Der Einwender hat demnach keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Auch die Luftschadstoffbelastung wird nach den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegen. Die Planfeststellungsbehörde verweist insoweit auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses. Die für das Planfeststellungsverfahren erstellte Verkehrsprognose hat ergeben, dass der Neubau der Ortsumgehung Wunstorf im nördlichen Stadtgebiet zu einer erheblichen Abnahme des Verkehrs führen wird (insbesondere Neustädter Straße und Klein Heidorner Straße). Dadurch ergibt u.a. auch eine erhebliche Entlastung der Einmündung der Klein Heidorner Straße in die Neustädter Straße. Zugleich verringert sich aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung die Trennwirkung der bislang stark befahrenen Klein Heidorner Straße. Die Querung der Straße für schwächere Verkehrsteilnehmer, u. a. auch zu Bushaltestellen, aber auch das Ein- und Abbiegen für den Kfz-Verkehr werden erleichtert. Zu den verkehrlichen Wirkungen der Ortsumgehung wird im Übrigen auf Abschnitt 2.2.3.3.2 und 2.2.3.3.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die übrigen Einwendungen des Einwenders sind unzulässig. Als nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender lediglich Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Die Planfeststellungsbehörde verweist im Übrigen auf Abschnitt 2.2.3.5 dieses Beschlusses.

2.6.100 Einwender Nr. 129

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Eingewandt wird, dass die Variante Verlängerte Hochstraße vorzugswürdig sei. Die zur Planfeststellung beantragte Variante Nordumgehung habe nicht die erforderliche verkehrliche Entlastungswirkung, sei erheblich teurer und beeinträchtige die Lebensqualität vieler Bürger am Ortsrand von Wunstorf. Durch die Übernahme der Straßenbaulast mehrerer Straßen werde der Haushalt der Stadt Wunstorf belastet. Das Wasserschutzgebiet „Steinhude/Hohenholz“ sei gefährdet, da keine Maßnahmen zum Schutz des Wasserschutzgebiets vorgesehen seien. Anwohner müssten mit erheblichen Wertminderungen ihrer Grundstücke rechnen. Es erfolge ein nicht wieder gut zu machender Eingriff in die Landschaft, Landwirtschaftsflächen und Naherholungsgebiete. Große Teile der Stadt Wunstorf würden zusätzlich verlärmt.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffener ist der Einwender nur berechtigt, Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend zu machen. Als eigener Belang kommt hinsichtlich des Einwenders allenfalls eine Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen des Vorhabens in Betracht. Der Einwender wird nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung jedoch nicht unzumutbar durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Er hat demnach keinen Anspruch auf Lärmschutz. Auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die übrigen Einwendungen betreffen Belange der Allgemeinheit oder Dritter und sind daher als unzulässig zurückzuweisen. Im Übrigen sind sie auch unbegründet, vgl. Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.7.2, 2.2.3.8.5, 2.2.3.10, 2.2.3.14 und 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses.

2.6.101 Einwender Nr. 130

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie erheben Einwände gegen die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, da die Planung durch die Stadt Wunstorf erfolge und eine objektive Bewertung nicht mehr möglich sei. Die Alternativenprüfung sei fehlerhaft, die Varianten verlängerte Hochstraße, Südumgehung und Nullvariante hätten vertieft geprüft werden müssen. Sollte an der Variante Nordumgehung festgehalten werden, müsse die Trasse im Bereich zwischen K 333 bis Anschluss an die vorhandene B 441 westlich von Wunstorf in einem Geländeeinschnitt geführt werden und der Anschluss an das städtische Straßennetz höhenungleich über Rampen erfolgen. Die Neustädter Straße müsse an die Ortsumgehung und den Frachtweg angeschlossen werden, da sonst der Verkehr über die Senator-Meier-Straße geführt würde. Für die Bewohner der Nordstadt, insbesondere der Senator-Meier-Straße, würde sich die Lärm- und Schadstoffbelastung erhöhen. Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer würden gefährdet, ihr Eigentum an Wert verlieren. Die Einwender fordern noch vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Wertermittlung ihres Eigentums. Der Lärmschutz sei unzureichend. Insbesondere werde nicht berücksichtigt, dass bereits eine Lärmbelastung durch den Fliegerhorst Wunstorf, vorhandene Straßen und Bahnstrecken bestehe. Eingewandt wird, dass die auch von den Einwendern genutzten Naherholungsgebiete entwertet und vorhandene Wegebeziehungen zerstört würden. Biologisch bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen würden beeinträchtigt und seien zu schützen. Weiterhin werden Einwendungen gegen die Bau- und Planungskosten erhoben. Die Einwender fordern zudem eine Entschädigung für Belastungen während der Bauarbeiten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das Vorhaben ist nicht mit unzumutbaren Auswirkungen auf die Belange der Einwender verbunden. Zum Schutz der Wohnbebauung im nördlichen Stadtgebiet, insbesondere der Senator-Meier-Straße, ist auf der Südseite der Ortsumgehung ein Lärmschutzwall geplant. Hierdurch ist sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Auch die Luftschadstoffbelastung überschreitet am Wohngebäude der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.3.6.4 dieses Beschlusses. Etwaige Grundstückswertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses). Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die einschlägigen Vorschriften zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen in der jeweils gültigen Form zu beachten. Mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.2 wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Vorgaben der 32. BImSchV und der AVV Baulärm zu beachten, um schädliche Umweltauswirkungen durch Baulärm so weit wie möglich zu vermeiden. Die Vorhabenträgerin wurde zudem mit Nebenbestimmung 1.1.5.1.3 verpflichtet, Staubimmissionen durch Bautätigkeit, Fahrbetrieb oder Witterungseinflüsse durch geeignete Maßnahmen, wie Befeuchtung, Reinigung oder Befestigung, zu vermeiden bzw. zu minimieren (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.3 dieses Beschlusses). Die Voraussetzungen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind vorliegend nicht erfüllt. Eine Änderung der Linienführung und Trassierung ist nicht notwendig, insoweit wird auf Abschnitt 2.2.3.5.4 und 2.2.3.5.3 dieses Beschlusses verwiesen. Naherholungsgebiete werden nicht unzumutbar beeinträchtigt, durch den Bau der Ortsumgehung unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses). Entgegen den Einwendungen der Einwender hat die für das Vorhaben erstellte Verkehrsprognose ergeben, dass der Neubau der Ortsumgehung im Norden von Wunstorf zu einer erheblichen Abnahme des Verkehrs führt, vgl. dazu Abschnitt 2.6.99 dieses Beschlusses. Zwar ist davon auszugehen, dass es innerhalb des nördlichen Stadtgebiets zu Verkehrsverlagerungen kommen wird, die sich u. a. auch auf die Senator-Meier-Straße auswirken können, dieses Verkehrsverhalten wurde bei der Erstellung der Verkehrsprognose jedoch berücksichtigt. Erhöhte Unfallrisiken oder Gefahren, insbesondere für spielende Kinder, ergeben sich daraus nicht. Die weiteren von den Einwendern geltend gemachten Bedenken und Forderungen betreffen keine eigenen Belange und sind daher unzulässig. Die Planfeststellungsbehörde hat die angesprochenen Gesichtspunkte gleichwohl in

ihrer Abwägungsentscheidung berücksichtigt, dementsprechend wird auf die Abschnitte 2.2.1, 2.2.3.3, 2.2.3.5., 2.2.3.7.2, 2.2.3.8.4, 2.2.3.10 und 2.2.3.13 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.102 Einwender Nr. 131

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Es werden Einwendungen erhoben, da auf die Stadt Wunstorf unkalkulierbare Kosten zukämen, eine Südumgehung nicht ausreichend geprüft worden sei und die Ortsumgehung nicht die erforderliche verkehrliche Entlastung bringe. In Flora und Fauna werde erheblich eingegriffen, Naherholungsgebiete bzw. die Urlaubsregion Steinhuder Meer würden teilweise zerstört. Der Einwender befürchtet einen geringeren Wiederverkaufswert seiner Eigentumswohnung und eine erhebliche Zunahme von Lärm- und Schadstoffbelastung. Er schlägt vor, an der Klein Heidorner Straße anstelle einer Ampel einen Kreisel zu errichten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Da der Einwender nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum von dem Vorhaben betroffen ist, kann er nur Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Unzulässig sind daher die Einwendungen hinsichtlich der Variantenprüfung, der verkehrlichen Entlastungswirkung, der Kostentragung sowie der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und Naherholungsgebieten. Unabhängig davon wurden diese Belange in der planerischen Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde für fehlerfrei gewichtet und bewertet. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Am Wohnhaus des Einwenders werden nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung die Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Es besteht kein Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen. Auch die Belastung durch Luftschadstoffe überschreitet nicht die Grenzwerte der 39. BImSchV. Etwaige Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, vgl. Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses. Die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zur Anbindung der Klein Heidorner Straße an die Ortsumgehung wurde geprüft. Aufgrund der hohen Gesamtbelastung des Knotenpunktes ist ein Kreisverkehrsplatz aber nicht ausreichend leistungsfähig. Dagegen kann bei einer Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Aufweitung auf jeweils zwei Geradeaus-Fahrstreifen in den Knotenpunktzufahrten der Ortsumgehung auch in Hauptverkehrszeiten eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Dem Vorschlag des Einwenders kann daher nicht nachgekommen werden.

2.6.103 Einwender Nr. 132

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie haben mit zwei inhaltsgleichen Schreiben jeweils Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Es werden Einwände gegen das Lärmschutzkonzept, die verkehrliche Entlastungswirkung des Vorhabens und die deutliche Mehrbelastung von Teilen der Nordstadt, eine unzureichenden Alternativenprüfung sowie Beeinträchtigungen von Naherholungsgebieten geltend gemacht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Da die Einwender nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum von dem Vorhaben betroffen sind, können sie nur Auswirkungen auf eigene Belange geltend machen. Unzulässig sind daher die Einwendungen hinsichtlich der verkehrlichen Entlastungswirkung des Vorhabens, der Variantenprüfung sowie Beeinträchtigungen von Naherholungsgebieten. Unabhängig davon wurden die Belange der Einwender bei der Planung berücksichtigt. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.6.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Lärmschutzkonzept entspricht den rechtlichen Vorgaben. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 des Beschlusses. Der Norden von Wunstorf wird durch das Vorhaben verkehrlich entlastet, vgl. dazu Abschnitt 2.6.99 des Beschlusses.

2.6.104 Einwender Nr. 134

Die Einwender wohnen im Norden von Wunstorf. Sie wenden ein, dass nicht die Niedersächsische Straßenbauverwaltung, sondern unzulässigerweise die Stadt Wunstorf das Vorhaben geplant habe. Sie erheben weiterhin umfangreiche Bedenken gegen das Vorhaben, insbesondere gegen die Variantenuntersuchung, die Ausbaukonzeption und Linienführung sowie die verkehrliche Entlastungswirkung der Ortsumgehung. Das Planfeststellungsverfahren sei daher auszusetzen und ein Raumordnungsverfahren durchzuführen. Die Einwender fürchten ferner einen Verlust an Wohn- und Lebensqualität durch Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine verbaute Landschaftsansicht. Die Trasse der Ortsumgehung müsse weiter nach Norden verschoben und die Gradiente östlich der Klein Heidorner Straße abgesenkt werden. Die Naherholungsmöglichkeiten würden eingeschränkt und der Radverkehr zunehmend gefährdet. Sie fordern Entschädigung für Wertverlust ihres Eigentums. Die Stadt Wunstorf werde durch das Vorhaben mit zusätzlichen Kosten belastet.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Da die Einwender durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen sind, können sie nur die Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen. Die Wohn- und Lebensqualität der Einwender wird nicht unzumutbar beeinträchtigt. Es besteht kein Anspruch auf Erhaltung eines unverbauten Ausblicks in die Landschaft. Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall südlich der Ortsumgehung werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohngebäude der Einwender unterschritten. Die Einwender haben keinen weitergehenden Anspruch auf Lärmschutz. Auch die Luftschadstoffbelastung unterschreitet die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV. Auf die Abschnitte 2.2.3.6.2 und 2.2.6.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Forderung nach Änderung der Linienführung und der Anschlüsse an das vorhandene Straßennetz wird nicht nachgekommen. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.3 und 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Entschädigung etwaiger Wertminderungen ihres Grundstücks. Wertminderungen sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Naherholungsgebiete werden durch das Vorhaben nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wiederhergestellt. Durch das planfestgestellte Radwegekonzept ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger gewährleistet. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.4, 2.2.3.14 und 2.2.18.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Da die übrigen Einwendungen sich nicht auf eigene Belange der Einwender beziehen, sind sie bereits unzulässig. Sie sind auch in der Sache unbegründet, auf die Abschnitte 2.2.1.3, 2.2.3.3, 2.2.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Mit Schreiben vom 25.01.2012 haben die Einwender eine zu kurze Ladungsfrist zum Erörterungstermin gerügt und eine Verletzung ihrer Rechte geltend gemacht. Hierauf ist zu erwidern, dass das Planfeststellungsverfahren den verfahrensrechtlichen Anforderungen gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 NVwVfG entspricht, vgl. Abschnitt 2.2.1.3 dieses Beschlusses.

2.6.105 Einwender Nr. 135

Der Einwender wohnt im Norden von Wunstorf. Er erhebt Einwände gegen die Variantenuntersuchung und hält eine südliche Umgehung von Wunstorf für vorzugswürdig. Er befürchtet ferner eine erhebliche Beeinträchtigung seines Wohneigentums durch Lärm und fordert eine Verschiebung der Trasse nach Norden sowie eine Absenkung der Gradiente. Er macht zudem eine Wertminderung seines Eigentums geltend und fordert Entschädigung.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Der Einwender kann keine Einwendungen gegen die Alternativenprüfung erheben, da er durch das Vorhaben nicht in eigenen Belangen berührt wird. Die Einwendungen sind unabhängig davon in der Sache unbegründet, vgl. Abschnitt 2.2.3.5 dieses Beschlusses. Das Wohngrundstück des Einwenders wird

nicht unzumutbar durch Lärmauswirkungen des Vorhabens betroffen. Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohngebäude des Einwenders unterschritten. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, eine Verschiebung der Trasse oder eine Tieferlegung der Gradiente sind nicht erforderlich. Trassierung und Linienführung entsprechen den technischen Regelwerken. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Abschnitte 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3 und 2.2.6.2 dieses Beschlusses. Etwaige Wertminderungen seines Eigentums muss der Einwender im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinnehmen, vgl. 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses.

2.6.106 Einwender Nr. 136

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen die Variantenuntersuchung, gegen die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie Beeinträchtigungen des Naherholungsgebiets Hohes Holz. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend; er bezweifelt die Richtigkeit der für sein Wohnhaus ermittelten Beurteilungspegel. Die Trasse sei in größerer Entfernung zu den Wohngebieten zu führen. Der Einwender befürchtet einen Wertverlust seines Grundstücks und fordert Entschädigung. Er bezweifelt die verkehrliche Wirksamkeit des Vorhabens. Durch zusätzliche Kosten werde der Haushalt der Stadt Wunstorf belastet.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als eigenen Belang macht der Einwender nur nachteilige Auswirkungen durch Lärmimmissionen sowie eine Grundstückswertminderung geltend. Die schalltechnische Untersuchung wurde methodisch korrekt erstellt. Der für das Wohngebäude des Einwenders ermittelte Beurteilungspegel ist zutreffend. Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall ist sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchG am Wohngebäude des Einwenders nicht überschritten werden. Zum Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen sind weder weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, noch eine Verschiebung der Trasse geboten. Etwaige Wertverluste sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Es wird auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.6.2 und 2.2.3.18.3 verwiesen. Die anderen von dem Einwender geltend gemachten Einwendungen sind unzulässig. Sie betreffen keine eigenen Belange des Einwenders. Auch in der Sache sind die Einwendungen unbegründet, wie sich aus den Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.3., 2.2.3.5, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.107 Einwender Nr. 137

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er wendet ein, Alternativen seien nicht ausreichend geprüft worden. Die für die Variante Nordumgehung angegebenen Kosten seien deutlich zu gering. Die Natur, das Naherholungsgebiet Hohes Holz sowie das Überschwemmungsgebiet der Westaue würden durch das Vorhaben unzumutbar belastet. Auswirkungen auf vorhandene Fledermaus-Populationen seien nicht begutachtet worden. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend und der für sein Wohnhaus ermittelte Beurteilungspegel nicht nachvollziehbar. Der Einwender befürchtet eine deutliche Wertminderung seines Eigentums und fordert Entschädigung. Befürchtet wird weiterhin eine erhebliche Verkehrszunahme in der Senator-Meier-Straße, einhergehend mit Gefährdungen spielender Kinder. Die Trasse der Ortsumgehung müsse weiter nach Norden verschoben werden. Die Stadt Wunstorf müsse Kosten tragen, die zu Lasten sozialer Einrichtungen gingen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Der planfestgestellte Lärmschutzwall südlich der Ortsumgehung bewirkt, dass am Wohngebäude des Einwenders die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen oder eine Verschiebung der Trasse nach Norden sind nicht geboten. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6 dieses Beschlusses. Etwaige Wertminderungen muss der

Einwender im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinnehmen. Die übrigen Einwendungen machen keine Auswirkungen auf eigene Belange des Einwenders geltend. Diese Einwendungen sind daher unzulässig, aber auch in der Sache unbegründet (vgl. Abschnitt 2.2.3.3, 2.2.3.5, 2.2.3.7.2, 2.2.3.7.6 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses).

2.6.108 Einwender Nr. 138 und Nr. 139

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie haben gleichlautende Einwendungen erhoben, auch ihre Betroffenheit ist identisch. Aus diesem Grund würdigt die Planfeststellungsbehörde die beiden Einwendungen gemeinsam. Die Einwender wenden sich gegen die Variantenuntersuchung. Eine südliche Umgehung von Wunstorf oder die Variante Verlängerte Hochstraße seien vorzugswürdig. Naherholungsgebiete würden unzumutbar beeinträchtigt. Die Trasse der Ortsumgehung führe zu dicht am Wohngrundstück der Eigentümer entlang, der vorgesehene Lärmschutzwall sei nicht ausreichend dimensioniert und müsse begrünt werden. Die Einwender befürchten einen erheblichen Wertverlust ihres Grundstücks bzw. Hauses, sie fordern Entschädigung, insbesondere da sie bei Kauf des Grundstücks nicht auf die Planungen hingewiesen worden seien. Auf der Senator-Meier-Straße steige der Verkehr nach Bau der Ortsumgehung unzumutbar an. Der Haushalt der Stadt Wunstorf werde mit erheblichen zusätzlichen Kosten belastet. Die Ortsumgehung weise nicht die erforderliche verkehrliche Entlastungswirkung auf. Die Richtigkeit der Verkehrsprognose wird in Frage gestellt. Es sei mit höheren Baukosten zu rechnen als in den Planunterlagen dargestellt. Die Einwender fordern die Auflassung des Bahnübergangs im Zuge des Frachtwegs.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffene können die Einwender lediglich Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen. Dies sind vorliegend Lärmschutzbelange. Das Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Vorhaben. Durch den planfestgestellten Lärmschutzwall südlich der Ortsumgehung werden am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Der Lärmschutzwall wird begrünt. Die Anlage eines trockenen Saumes an südexponierten Böschungen stellt eine naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme für die Überbauung von Heuschrecken-Lebensräumen dar, die zudem der Eingrünung des Straßenbauwerks und damit der Neugestaltung des Landschaftsbildes dient. Gehölzpflanzungen auf Lärmschutzwällen stellen keine Lärmschutzmaßnahmen dar, auch haben sie keine bedeutende schallmindernde Wirkung. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen oder eine Verschiebung der Trasse nach Norden sind nicht geboten. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Etwaige Wertminderungen haben die Einwender im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen, vgl. Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses. Im Übrigen ist die Trasse der Ortsumgehung seit der 4. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Wunstorf 1984 im Flächennutzungsplan dargestellt. Eine gravierende Zunahme der Verkehrsbelastung über die allgemeine Verkehrsentwicklung hinaus ist für die Wohngebiete im Norden von Wunstorf nicht zu erwarten. Die Verkehrsprognose wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch fehlerfrei erstellt. Die weiteren Einwendungen der Einwender zielen nicht auf Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange. Sie sind daher unzulässig. Unabhängig davon sind diese Einwendungen aber auch in der Sache unbegründet, es ist zu verweisen auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.109 Einwender Nr. 140, Nr. 141, Nr. 142, Nr. 143, Nr. 144, Nr. 145, Nr. 146, Nr. 147 und Nr. 148

Die Einwender wohnen im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Sie haben gleichlautende Einwendungen erhoben und sind durch das Vorhaben in gleicher Weise betroffen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher entschieden, die Einwendungen gemeinsam zu würdigen. Die Einwender machen eine Zerstörung der Naherholungsbereiche, insbesondere des Hohen Holzes, geltend. Durch Zerschneidungen, Lärm- und Abgasbelastungen gehe der Erholungswert verloren. Die Einwender befürchten eine erhebliche Lärmbeeinträchtigung, zumal ihr Wohngebiet durch verschiedene vorhandene Lärmquellen (Fliegerhorst Wunstorf, Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven, Flughafen Hannover-Langenhagen) belastet werde. Die planerische Rechtfertigung sowie die verkehrliche Entlastungswirkung der Ortsumgehung seien fraglich.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass an den Wohngebäuden der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Sie haben daher keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Bildung eines Summenpegels verschiedener Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Zur weiteren Begründung wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses. Die Einwender sind durch das Vorhaben nicht unmittelbar in ihrem Grundeigentum betroffen. Die Einwendung hinsichtlich der Zerstörung von Naherholungsgebieten, der Planrechtfertigung sowie der verkehrlichen Entlastungswirkung sind daher unzulässig. Unabhängig davon sind sie auch in der Sache unbegründet, es wird verwiesen auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.3 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.110 Einwender Nr. 149

Der Einwohner wohnt im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Er wendet ein, dass die Ortsumgehung zu einer erheblichen Zerstörung der bestehenden Flora und Fauna führe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie betrifft weder eigene Belange des nur mittelbar von dem Vorhaben betroffenen Einwenders, noch weist sie die erforderliche Substantiierung auf. Unabhängig davon ist der Eingriff in Natur und Landschaft gerechtfertigt, vgl. Abschnitt 2.2.3.7.2 dieses Beschlusses.

2.6.111 Einwender Nr. 150

Der Einwender wohnt im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Er fordert eine direkte Anbindung der Neustädter Straße an die Ortsumgehung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Anbindung der Neustädter Straße an die Ortsumgehung ist aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig. Es wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.112 Einwender Nr. 151

Der Einwender wohnt im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Er wendet ein, dass die Trasse der Ortsumgehung zu nah an seinem Wohnhaus vorbeiführe, was zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Lebensqualität sowie Lärmimmissionen führe. Der Naherholungsraum im Norden von Wunstorf werde zerstört. Die Nullvariante sei nicht ausreichend geprüft worden. Zudem regt er an, die Trasse auch östlich der Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven in einem Trog zu führen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Am Wohngebäude des Einwenders werden nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Wohnqualität oder Gesundheitsgefährdungen sind ausgeschlossen. Zur weiteren Begründung wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses. Die For-

derung nach einer Verschiebung der Trasse nach Norden wird nicht nachgekommen, zur Begründung wird auf Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Unterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wiederhergestellt. Auf die Feststellungen in Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Mit den Einwänden hinsichtlich der Nullvariante und der Straßenführung in einem Trog macht der Einwender keine eigenen Belange geltend. Die unzulässigen Einwendungen sind jedoch auch in der Sache unbegründet, wie sich aus den Darlegungen in Abschnitt 2.2.3.5.1.1 und 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses ergibt.

2.6.113 Einwender Nr. 152

Der Einwender wohnt im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Er wendet ein, dass die Nullvariante vorzugswürdig sei. Die Trasse der Ortsumgehung verlaufe zu nah an seinem Wohngrundstück und sei nach Norden zu verschieben. Zu der Lärmvorbelastung durch den Fliegerhorst Wunstorf und die Bahnlinie Wunstorf-Bremerhaven trete eine neue Lärmquelle hinzu. Der Bau der Ortsumgehung stelle keine adäquate Lösung bei Staus auf der Autobahn A 2 dar. Die Trasse müsse in einem Trog geführt werden. Es würden in erheblichem Umfang Flächen in Anspruch genommen, das Naherholungsgebiet Hohes Holz erheblich beeinträchtigt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Bildung eines Summenpegels verschiedener Lärmquellen ist gesetzlich nicht vorgesehen. Zur weiteren Begründung wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses. Die übrigen von dem Einwender vorgetragenen Bedenken betreffen keine eigenen Belange, so dass die Einwendungen unzulässig sind. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange gleichwohl in ihre Abwägungsentscheidung eingestellt. Es wird auf die Abschnitte 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.4, 2.2.3.3, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.114 Einwender Nr. 153

Der Einwender wohnt im Norden von Wunstorf östlich der heutigen B 442. Er wendet ein, dass eine Querungsmöglichkeit der B 442 nördlich des Baggersees fehle. Durch die Übernahme der Straßenbaulast für die Kolenfelder Straße entstünden der Region Hannover und den Einwohnern hohe Kosten. Die prognostizierte Abnahme des Verkehrsaufkommens in der Klein Heidorner Straße werde bezweifelt, die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Nordstadt seien nicht untersucht worden. Im Bereich der Querung der Bahnstrecke Wunstorf-Bremerhaven fehle ein Lärmschutzwall. Die Variantenuntersuchung sei unzureichend. Die Innenstadt von Wunstorf werde durch die Ortsumgehung nicht ausreichend entlastet.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Der Einwender ist durch das Vorhaben nicht unmittelbar in seinem Grundeigentum betroffen. Er kann daher nur Auswirkungen des Vorhabens auf eigene Belange geltend machen. Die von ihm vorgetragenen Einwendungen betreffen jedoch Belange Dritter oder der Allgemeinheit. Auch in der Sache sind die Einwendungen aber unbegründet, es wird auf die Ausführungen in den Abschnitten 2.2.3.3, 2.2.3.5.1.1, 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.115 Einwender Nr. 154

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie erheben Einwände gegen die Variantenuntersuchung. Die Variante Verlängerte Hochstraße und eine Südumgehung von

Wunstorf seien vorzugswürdig und hätten vertieft geprüft werden müssen. Durch die Nordumgehung werde die Verbindung zu dem Naherholungsgebiet Hohes Holz abgeschnitten, Unfallgefahren für Radfahrer stiegen.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Einwendungen zurück. Die Einwände gegen die Variantenuntersuchung sind unzulässig, da keine eigenen Belange der Einwender geltend gemacht werden. Sie sind jedoch auch in der Sache unbegründet, wie sich aus Abschnitt 2.2.3.5.1.3 und 2.2.3.5.2 dieses Beschlusses ergibt. Die Naherholungsflächen nördlich des Stadtgebiets werden durch das Vorhaben nur geringfügig beeinträchtigt. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Eine erhöhte Verkehrsgefährdung für Radfahrer kann ausgeschlossen werden, vgl. hierzu die Abschnitte 2.2.3.5.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.116 Einwender Nr. 155

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie wenden ein, dass durch das Vorhaben ein nicht ausgleichbarer Eingriff in die Landschaft erfolge, Naherholungsgebiete beeinträchtigt und Wegeverbindungen zerstört würden. Befürchtet werden Umweltbeeinträchtigungen bei Unfällen im Bereich des Wasserschutzgebiets. Durch die Übernahme der Straßenbaulast für Straßen und Brücken werde der Haushalt der Stadt Wunstorf mit nachteiligen Folgen für die soziale Infrastruktur und die Einwohner belastet.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Die Einwender machen keine eigenen sondern nur Belange Dritter oder der Allgemeinheit geltend. Die Einwendungen sind jedoch auch in der Sache unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde verweist insoweit auf die Abschnitte 2.2.3.5.4, 2.2.3.7.2, 2.2.3.7.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.117 Einwender Nr. 156

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er wendet sich gegen den Verzicht auf Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Baggersees, in dessen Nähe sein Wohnhaus liegt, und befürchtet, dass Überschreitungen der Lärmgrenzwerte von der Vorhabenträgerin billigend in Kauf genommen würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz gegen Verkehrslärm wurden bei der Planung des Vorhabens beachtet. Die schalltechnische Untersuchung hat zu dem Ergebnis geführt, dass am Wohngebäude des Einwenders die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Er hat keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Baggersees, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses.

2.6.118 Einwender Nr. 157

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie erheben Einwendungen gegen die Zunahme der Lärmbelastung in ihrem Wohnbereich, den Verlust des Erholungswerts der Naherholungsbereiche in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft sowie eine irreversible Zerstörung der Natur.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die schalltechnische Untersuchung hat zu dem Ergebnis geführt, dass am Wohngebäude der Einwender die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen sind ausgeschlossen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses. Der Erholungswert der Landschaft geht nicht unwiederbringlich verloren. Die Naherholungsflächen nördlich des Stadtgebiets werden durch das Vorhaben nur geringfügig beeinträchtigt. Unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die

Straße wird landschaftsgerecht eingebunden durch die Entwicklung von Saum- und Ruderalvegetation, Anlage von Gebüschstreifen und Grünflächen mit Baum- und Strauchgehölzen. Der Eingriff in Natur und Landschaft ist gerechtfertigt und wird vollumfänglich kompensiert. Auf die Darlegungen in den Abschnitten 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.119 Einwender Nr. 158

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er hat innerhalb der Einwendungsfrist per E-Mail bei der Planfeststellungsbehörde Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Er fordert einen Anschluss der Neustädter Straße (B 442) an die Ortsumgehung zur Vermeidung von Verkehrsverlagerungen in die Nordstadt. Zudem wendet er sich gegen die Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets Hohes Holz.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil sie nicht die in § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG vorgesehene Form wahrt. Danach kann die Einwendung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden. Eine E-Mail wahrt die Schriftform im Sinne von § 126 Abs. 1 BGB nicht, weil es sich nicht um eine eigenhändig unterzeichnete Urkunde handelt. Der Einwender hat sich auch nicht einer qualifizierten elektronischen Signatur bedient, welche die Schriftform gemäß § 3 Abs. 2 VwVfG ersetzt hätte. Im Übrigen ist die Einwendung auch unbegründet. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.5.4.4 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses.

2.6.120 Einwender Nr. 159

Die Einwender wohnen östlich des Baggersees in Wunstorf. Sie fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich zwischen der Straße Am Hohen Holz und der Neustädter Straße sowie für den auszubauenden Teil der Straße Am Hohen Holz, entweder durch eine Tieferlegung der Gradiente oder einen Lärm dämmenden Wall. Ein solcher Wall sei auch dann zu errichten, wenn unter rechtlichen Gesichtspunkten ein Lärmschutzwall nicht erforderlich sein sollte, da Straßenlärm durch wechselnde Windrichtungen in das Wohngebiet östlich des Baggersees getragen würde und zu minimieren sei. Zudem fordern die Einwender, die bestehende B 441 von Beginn der Baustrecke bis zur Einmündung der K 329 zu erhalten und mit einem Kreisverkehrsplatz an die Ortsumgehung anzubinden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender haben keinen Anspruch auf die geforderten Lärmschutzmaßnahmen. Nach den gesetzlichen Vorgaben der §§ 41 ff. BImSchG, 16. BImSchV besteht Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nur, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Bei der Berechnung des zu erwartenden Verkehrslärms werden Faktoren wie z.B. ständiger Wind aus Richtung der Lärmquelle oder Inversionswetterlagen berücksichtigt (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2.3 dieses Beschlusses). Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden am Wohnhaus der Einwender die Grenzwerte der16. BImSchV nicht überschritten. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen oder Gesundheitsgefährdungen sind daher ausgeschlossen. Die Einwendung hinsichtlich des Anschlusses der vorhandenen B 441 an die Ortsumgehung ist unzulässig, da hiermit keine eigenen Belange der Einwender geltend gemacht werden. Darüber hinaus ist sie auch in der Sache zurückzuweisen. Eine weitere Anbindung des vorhandenen Straßennetzes an die Ortsumgehung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Die Planfeststellungsbehörde hat das Anschlusskonzept der Vorhabenträgerin geprüft und abgewogen (vgl. Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses). Die Vorhabenträgerin hat schlüssig dargelegt, dass sie den vorgeschlagenen Anschluss der vorhandenen B 441 an die Ortsumgehung in die Bewertung und Abwägung der Anbindungsvarianten einbezogen und als nicht vorzugswürdig ausgeschlossen hat. Die Vorteile dieser Variante – etwa kürzere Anbindung des westlichen Teils des Gewerbegebiets an der Hagenburger Straße an die Ortsumgehung – wiegen jedoch weniger schwer als die Nachteile, u.a. für den Verkehrsablauf im Zuge der Ortsumgehung, die

erforderliche zusätzliche Flächeninanspruchnahme sowie zusätzliche Kosten für Bau und langfristig auch für Unterhaltung. Der aus ökologischer Sicht sinnvolle Rückbau der B 441 zu einem Wirtschaftsweg auf rd. 400 m Länge, der vollständige Rückbau in einem rd. 270 m langen Teilabschnitt sowie der Rückbau des straßenbegleitenden Radweges wären dann ebenfalls nicht möglich. Der Wegfall der Entsiegelung von rd. 0,5 ha, der in der Eingriffsbilanzierung des Landschaftspflegerischen Begleitplans als positiver Faktor berücksichtigt ist, wäre durch zusätzliche Kompensationsflächen auszugleichen. Hierfür wären weitere derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen erforderlich, verbunden mit Eingriffen in Privateigentum Dritter. Zudem wird es durch die geplante Umgestaltung des Knotenpunkts Am Hohen Holz/Hagenburger Straße nicht zu der befürchteten Überlastung kommen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen und -beziehungen wurden bei der Planung dieses Knotenpunkts berücksichtigt.

2.6.121 Einwender Nr. 160

Der Einwender wohnt östlich des Baggersees in Wunstorf. Er befürchtet durch das Vorhaben für sich und seine Familie erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität, da die Naherholungsmöglichkeiten nördlich von Wunstorf entwertet würden (Wegeverbindung zum Waldgebiet Hohes Holz, Waldgaststätte), sein Ausblick in die Natur beeinträchtigt und die Lärmbelastung seines Wohngrundstücks zunehmen würde. Daneben erhebt er Einwendungen gegen die verkehrliche Entlastungswirkung des Vorhabens und betrachtet die Variante Verlängerte Hochstraße als vorzugswürdig.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Einwender und seine Familie werden durch das Vorhaben nicht erheblich in ihrer Lebensqualität eingeschränkt. Durch das Vorhaben unterbrochene Wegebeziehungen in das Naherholungsgebiet Hohes Holz werden wieder hergestellt, verkehrssichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger werden geschaffen. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Für den Bereich der Waldgaststätte und die angrenzenden Waldflächen ist zur Abschirmung auf der Nordseite der Ortsumgehung eine Verwallung aus überschüssigen Bodenmassen vorgesehen. Eingriffe in Natur und Landschaft werden vollständig kompensiert. Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden am Wohngebäude des Einwenders die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten, schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm sind ausgeschlossen. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie (Art. 14 Abs. 1 GG) lässt sich im Übrigen kein Anspruch auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine besondere Lagegunst oder ein dauerhaft unverbauter Ausblick in die Umgebung sind nicht geschützt und im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Es wird im Übrigen auf die Abschnitte 2.2.3.5.4.3 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses verwiesen. Die übrigen Einwendungen beziehen sich nicht auf eigene Belange des Einwenders und sind daher unzulässig. Sie sind jedoch auch in der Sache unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Abschnitt 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses.

2.6.122 Einwender Nr. 161

Die Einwender wohnen östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Sie erheben Einwendungen gegen die geplante Streckenführung, die Variantenwahl, das Lärmschutzkonzept sowie die Zerschneidung von Wegeverbindungen.

Die Einwendung ist unzulässig, da sie nicht den Formvorschriften entspricht. Zur Wahrung der Schriftform bedarf es der eigenhändigen Unterschrift des Einwenders. Das am 03.06.2009 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangene Schreiben wurde nicht unterschrieben. Im Übrigen sind die Einwendungen in der Sache unbegründet. Auf die Abschnitte 2.2.3.5.2, 2.2.3.5.3,

2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.14 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept entspricht den rechtlichen Anforderungen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden am Wohnhaus der Einwender nicht überschritten.

2.6.123 Einwender Nr. 162

Die Einwender wohnen östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Sie erheben Einwendungen gegen die verkehrliche Entlastungswirkung des Vorhabens sowie den Variantenvergleich. Sie rügen ferner die fehlende Neutralität der Stadt Wunstorf.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Als nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffene fehlt den Einwendern die erforderliche Einwendungsbefugnis. Unabhängig davon wird auf Abschnitt 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses verwiesen. Das Planfeststellungsverfahren entspricht zudem den verfahrensrechtlichen Vorschriften, vgl. Abschnitt 2.2.1.3 dieses Beschlusses.

2.6.124 Einwender Nr. 163

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er erhebt allgemeine Einwendungen gegen die Erforderlichkeit des Vorhabens sowie die Variantenwahl. Ferner rügt der Einwender eine unzureichende Berücksichtigung seiner Belange mit Blick auf den Lärm- und Immissionsschutz. Gefordert werden weitergehende Lärmschutzmaßnahmen. Spielende Kinder würden gefährdet, da eine Absperrung der Umgehungsstraße fehle. Befürchtet wird zudem ein Wertverlust des Grundstücks. Auch diesbezüglich werden Gegenmaßnahmen gefordert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die allgemeinen Einwendungen gegen die Planung sind mangels unmittelbarer Betroffenheit des Einwenders bereits unzulässig. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.3 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses. Die Lärmschutzbelange des Einwenders werden den rechtlichen Anforderungen entsprechend berücksichtigt. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden am Wohngebäude des Einwenders nicht überschritten (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Etwaige Wertminderungen seines Grundstücks muss der Einwender als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinnehmen (s. Abschnitt 2.2.3.18.3 des Beschlusses). Eine Gefährdung von Kindern ist aufgrund des Abstands der Ortsumgehung zu der Wohnbebauung nicht zu befürchten.

2.6.125 Einwender Nr. 164

Die Einwender wohnen östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Sie wenden sich gegen die Unterbrechung des Dammfeldwegs durch die Ortsumgehung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Errichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit im Zuge des Dammfeldwegs ist nach Abwägung der dafür und dagegen sprechenden Belange nicht erforderlich. Für den Fußgänger- und Radverkehr stehen mit der überführten Manhorner Straße sowie mit der Überführung der Maschstraße ausreichende Wegeverbindungen zur Verfügung. Es wird auf Abschnitt 2.2.3.5.4.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.126 Einwender Nr. 165

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er rügt die Zerstörung des Lebensraums des Wachtelkönigs durch den Bau der Ortsumgehung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht unmittelbar durch das Vorhaben betroffen und kann daher keine naturschutzrechtlichen Belange einwenden. Unabhängig davon ist die Einwendung unbegründet. Eine Zerstörung des Lebensraums des Wachtelkönigs wird ausgeschlossen. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.7.6 des Beschlusses.

2.6.127 Einwender Nr. 166

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er wendet ein, der Lärmschutz für die Wohngebiete Corvinuskirche und Kalkofen sei unzureichend und stellt die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung in Frage. An seinem Wohngrundstück würden die Immissionsgrenzwerte überschritten, von Bedeutung seien hierbei Schallreflexionen der Lärmschutzwand östlich der Ortsumgehung. Der Lärmpegel werde nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung erheblich steigen, insbesondere auch durch die Überführung der K 334.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Am Wohnhaus des Einwenders werden nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Der planfestgestellte Lärmschutzwall östlich der Ortsumgehung wurde hierbei berücksichtigt. Schallreflexionen können ausgeschlossen werden, da derartige Reflexionen durch die begrünte Wallflanke und durch den großen Ausfallwinkel am Wall unerheblich sind. In der schalltechnischen Berechnung sind sämtliche Randbedingungen berücksichtigt. Die schalltechnische Untersuchung wurde nach den anerkannten Regeln der Technik und dem gültigen Regelwerk erstellt. Zur weiteren Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses.

2.6.128 Einwender Nr. 167

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er erhebt Einwendungen gegen das Lärmschutzkonzept. Er fordert die Errichtung einer Lärmschutzwand auch westlich der Ortsumgehung in Höhe der Wunstorfer Oststadt. Insbesondere befürchtet er Schallreflexionen von der östlich der Ortsumgehung vorgesehenen Lärmschutzwand.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist unbegründet. Das planfestgestellte Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die nach den anerkannten Regeln der Technik und dem geltenden Regelwerk erstellte schalltechnische Untersuchung hat zu dem Ergebnis geführt, dass unter Berücksichtigung des Lärmschutzwalles östlich der Ortsumgehung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohnhaus des Einwenders nicht überschritten werden. Erhebliche Schallreflexionen, die unberücksichtigt geblieben sind, sind damit ausgeschlossen. Ein Lärmschutzwall auch auf der westlichen Seite der Ortsumgehung ist nicht geboten. Zur weiteren Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses.

2.6.129 Einwender Nr. 168

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Die in der Planung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien unzureichend. Die Trasse der Ortsumgehung müsse im Bereich zwischen dem östlichen Stadtgebiet von Wunstorf und Luthe abgesenkt werden und beidseitig seien Lärmschutzwälle vorzusehen. Er erhebt Einwendungen gegen die Zugrundelegung der aktuell geltenden Immissionsgrenzwerte. Die Wohngrundstücke in den betroffenen Bereichen würden entwertet. Zudem seien nicht genügend Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, das Stadtgebiet werde von den Naherholungsflächen abgeschnitten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Maßgeblich ist die Rechtslage im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses. Am Wohnhaus des Einwenders werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht geboten (vgl. Abschnitt 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses). Etwaige Wertminderungen von Grundstücken sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Es wird auf Abschnitt 2.2.3.18.3 dieses Beschlusses verwiesen. Auch die Naherholungsmöglichkeiten werden nicht unzumutbar beeinträchtigt. Planfestgestellt sind mehrere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen werden nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf Abschnitt 2.2.3.14 des Beschlusses.

2.6.130 Einwender Nr. 169

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er wendet ein, dass durch den Bau der Ortsumgehung die Lärmbelastung an seinem Wohngrundstück unzumutbar steige, zumal bereits jetzt eine Verlärmung aus anderen Lärmquellen vorhanden sei. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien unzureichend, befürchtet werden Schallreflexionen der Lärmschutzwand östlich der Ortsumgehung. Ferner werde die Möglichkeit zur Naherholung beeinträchtigt, der Zugang zur freien Landschaft stark beschränkt. Der Wert des Wohngrundstücks werde sich mindern. Natur und Landschaft würden zerstört. Die Trassenwahl sei unzureichend, ebenso wie die verkehrliche Entlastungswirkung durch die Ortsumgehung.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Soweit sich die Einwendungen auf allgemeine Belange wie Natur- und Landschaft, Trassenwahl und verkehrliche Entlastungswirkung beziehen sind sie bereits unzulässig, da der Einwender nicht unmittelbar von dem Vorhaben betroffen ist. Auf die Abschnitte 2.2.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Lärmschutzbelange des Einwenders wurden in der Planung ausreichend berücksichtigt. Das Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Beeinträchtigungen aus anderen Lärmquellen sind bei der Ermittlung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens außer Betracht zu lassen. Am Wohnhaus des Einwenders werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Schallreflexionen der Lärmschutzwand östlich der Ortsumgehung werden durch die vorgesehene Begrünung auf ein unerhebliches Maß reduziert. Eine etwaige Wertminderung des Wohngrundstücks ist im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. Abschnitt 2.2.3.18.3 des Beschlusses). Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. U nterbrochene Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger werden wieder hergestellt (vgl. Abschnitt 2.2.3.14 dieses Beschlusses).

2.6.131 Einwender Nr. 170

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er befürchtet durch den Bau der Ortsumgehung einen Verlust des Erholungswerts der Landschaft nördlich von Wunstorf für sich und seine Kinder. Die Erholungsgebiete würden durch Immissionen belastet, vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zerstört. Die verkehrliche Entlastungswirkung sowie die Variantenwahl werden in Frage gestellt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Naherholungsmöglichkeiten werden nicht unzumutbar beeinträchtigt. Planfestgestellt sind mehrere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen werden nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf Abschnitt 2.2.3.14 des Beschlusses. Mit den Einwänden hinsichtlich der Verkehrsentlastung und der Variantenwahl macht der Einwender

keine eigenen Belange geltend. Die unzulässigen Einwendungen sind jedoch auch in der Sache unbegründet, wie sich aus den Darlegungen in Abschnitt 2.2.3.3.2 und 2.2.3.5 dieses Beschlusses ergibt.

2.6.132 Einwender Nr. 171

Der anwaltlich vertretene Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er wendet ein, dass der Fußgänger- und Radverkehr sowie der Erholungswert der Landschaft erheblich beeinträchtigt würden, die verkehrliche Entlastungswirkung nicht ausreichend und die Variantenwahl fehlerhaft sei. Das Vorhaben verstoße gegen europäisches Artenschutzrecht. Eingriffe in Natur und Landschaft würden nicht vollständig ausgeglichen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit sich der Einwender allgemein gegen die Tätigkeit der Straßenbauverwaltung und die Infrastrukturplanung wendet, sind die Einwände mangels konkretem Vorhabenbezug unzulässig. Als nicht unmittelbar von dem Vorhaben Betroffener sind auch die Einwände gegen die Entlastungswirkung, die Variantenwahl und hinsichtlich der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft unzulässig, aber auch in der Sache unbegründet (vgl. Abschnitt 2.2.3.3.2, 2.2.3.5, 2.2.3.7.2 und 2.2.3.7.6 dieses Beschlusses). Unbegründet sind ferner die Einwendungen zur Naherholung sowie zum Fußgänger- und Radverkehr. Durch das Vorhaben unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt, verkehrssichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger werden geschaffen. Die Ortsumgehung beeinträchtigt nur in geringem Umfang die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf Abschnitt 2.2.3.5.4.4 und 2.2.3.14 des Beschlusses.

2.6.133 Einwender Nr. 172

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er erhebt Einwände gegen die Verlegung der Westaue im Bereich der Querungsstelle, da es sich um einen massiven Eingriff in das Ökosystem handele.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Er ist unzulässig, da der nicht unmittelbar von dem Vorhaben betroffene Einwender die Belange von Natur und Landschaft nicht geltend machen kann. Unabhängig davon ist die Einwendung in der Sache unbegründet. Der Eingriff in das Fließgewässerökosystem der Westaue wird nach den Vorschriften der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 14 ff. BNatSchG) vollständig ausgeglichen, insbesondere durch die Ausgleichsmaßnahme A10. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.7.2. dieses Beschlusses.

2.6.134 Einwender Nr. 173

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Da aus Kostengründen erforderliche Anlagen wie weitere Querungsmöglichkeiten und Auf- und Abfahrten nicht geplant würden, sei die Planung unzureichend und der Bau eine Geldverschwendung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Er ist unzulässig, da der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend macht. Unabhängig davon ist die Einwendung in der Sache unbegründet. Die Ausbaukonzeption entspricht dem Stand der Technik und dem maßgeblichen Regelwerk; die Planungsziele können erreicht werden, vgl. Abschnitt 2.2.3.3.2 und 2.2.3.5.4 des Beschlusses.

2.6.135 Einwender Nr. 174

Der Einwender wohnt zwischen der Bahnstrecke und der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er befürchtet durch den Bau der Ortsumgehung einen Verlust des Erholungswertes der Landschaft nördlich von Wunstorf. Die Erholungsgebiete würden durch Immissionen belastet, vorhandene Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zerstört. Die verkehrliche Entlastungswirkung wird in Frage gestellt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Naherholungsmöglichkeiten werden nicht unzumutbar beeinträchtigt. Planfestgestellt sind mehrere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, unterbrochene Wegebeziehungen werden wieder hergestellt. Die nördlich der Stadt Wunstorf gelegenen Naherholungsflächen werden nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf Abschnitt 2.2.3.14 des Beschlusses. Mit den Einwänden hinsichtlich der Verkehrsentlastung macht der Einwender keine eigenen Belange geltend. Der unzulässige Einwand ist jedoch auch in der Sache unbegründet, wie sich aus den Darlegungen in Abschnitt 2.2.3.3.2 dieses Beschlusses ergibt.

2.6.136 Einwender Nr. 175

Der Einwender ist Einwohner der Innenstadt von Wunstorf und Eigentümer der Grundstücke Gemarkung Wunstorf, Flur 1, Flnr. 18 und Flur 2, Flnr. 109 und 110, die teilweise dauerhaft und vorübergehend für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Gegen die Inanspruchnahme seines Grundeigentums als solches wendet er sich nicht, wendet aber ein, dass der Flächenverbrauch für das Vorhaben zu groß sei. Auch seien bei der Variantenwahl die Variante Verlängerte Hochstraße und die Südvarianten nicht ausreichend geprüft worden und nicht sichergestellt, dass die prognostizierte Verkehrsentlastung der Innenstadt tatsächlich eintreten werde. Verfahrensrechtlich wird eingewandt, dass die Stadt Wunstorf einen zu großen Einfluss auf die Planung des Vorhabens genommen habe.

Im Zuge der Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 15) erhob der anwaltliche Vertreter des Einwenders neben Einwendungen gegen den Fachbeitrag auch verfahrensrechtliche bzw. auf andere Unterlagen bezogene Einwendungen und fordert ihre Offenlage, Zugang zu Rohdaten und Einräumung einer Stellungnahmefrist. Die artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung sei nach wie vor unvollständig und die ergänzende artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich der Art Fischotter mangelhaft. Ihr lägen keinerlei aktuelle Feststellungen zu Grunde, notwendige Bestandserfassungen seien nicht erfolgt.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Die Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen wurde so gering wie möglich gehalten. Die Variantenentscheidung zugunsten der Nordumgehung ist abwägungsfehlerfrei. Auch bei Entscheidung für eine andere Planungsvariante müssten landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, es würden dann lediglich andere Grundstückseigentümer entsprechend belastet. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.5 und 2.2.3.18 des Beschlusses. Die Verkehrsprognose wurde methodengerecht erstellt, so dass die ermittelte Entlastungswirkung der Planungsentscheidung ohne Einschränkungen zugrunde gelegt werden kann (vgl. Abschnitt 2.2.3.3.2 und

2.2.3.3.3 des Beschlusses). Die Planung der Ortsumgehung Wunstorf erfolgte verfahrensfehlerfrei. Die gesetzlichen Zuständigkeiten wurden gewahrt, vgl. Abschnitt 2.2.1.3 des Beschlusses. Die im Zuge der Auslegung des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie erhobenen Einwände sind identisch mit der Einwendung (14) der Einwender Nr. 103, 106 und 107. Insoweit wird auf die Abwägung dieser Einwendung in Abschnitt 2.6.80 des Beschlusses verwiesen.

2.6.137 Einwender Nr. 176

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der die Interessen der Sportangler von Wunstorf vertritt. Einwände erhoben werden gegen die Anbindung der Straße Am Hohen Holz, den Wegfall der Einmündung der Senator-Kraft-Straße in die Straße Am Hohen Holz sowie die Verlegung der Westaue.

Die Einwendung wird als unzulässig zurückgewiesen, weil der Einwender keine Beeinträchtigung eigener Belange geltend machen kann. Da das Planungsrecht für die Bundesfernstraßen nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG stets eine Berührung eigener Belange verlangt, müssen grundsätzlich auch Vereine durch die Planung selbst betroffen sein. Das wäre der Fall, wenn eigene Rechte, bspw. Eigentumsrechte, durch das Vorhaben betroffen werden. Es genügt jedoch nicht, dass lediglich die Interessen der im Verein zusammengeschlossenen Mitglieder oder der Allgemeinheit berührt sind. Etwas anderes gilt, wenn Vereinigungen und Körperschaften die Wahrnehmung von Interessen gesetzlich besonders zugewiesen ist[228]. Dies ist hier aber nicht der Fall. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf die geltend gemachten Belange umfassend ermittelt und in ihrer Entscheidung berücksichtigt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen (s. Abschnitt 2.2.3.8 und 2.2.3.5.4) wird verwiesen.

2.6.138 Einwender Nr. 177

Der Einwender ist die CDU/U.W.G.-Gruppe im Rat der Stadt Wunstorf, vertreten durch den Sprecher für Umwelt, Bau, Stadtentwicklung und Verkehr. Der Einwender befürwortet das Vorhaben, regt aber an, zur Anbindung der Ortschaft Bokeloh im Westen Wunstorfs einen Kreisverkehr mit Anbindung der Hagenburger Straße, der K329, der Ortsumgehung und der B441 (alt) zu planen. Alternativ solle ein Kreisverkehr im Bereich Hagenburger Straße/Am Hohen Holz errichtet werden. Als Alternative Anbindung von Klein Heidorn kämen die Neustädter Straße und der Frachtweg in Betracht. Erforderlich sei möglicherweise eine zweite Unterführung für die Landwirtschaft. Die Lücke im Lärmschutzwall zwischen der Manhorner Straße und der Leinechaussee solle geschlossen werden.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Die CDU/U.W.G.-Gruppe ist als politische Partei bzw. Stadtratsfraktion nicht unmittelbar von dem Vorhaben in eigenen Belangen betroffen. Hierauf hatte die Planfeststellungsbehörde bereits mit Schreiben vom 24.07.2009 hingewiesen. Die Gruppe ist nicht befugt, Belange Dritter im Wege von Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Bedenken und Anregungen abwägend auseinandergesetzt. Sie führen nicht zu einer Änderung des Vorhabens. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5.4 und 2.2.3.6.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.139 Einwender Nr. 178

Der Einwender ist der Ortsrat Bokeloh, vertreten durch die Ortsbürgermeisterin. Er befürchtet eine erhebliche Verkehrszunahme über die Steinhuder Straße nach Bokeloh und fordert die direkte Anbindung der L 329 an die Ortsumgehung nördlich der jetzigen Abzweigung L 329/B

[228] BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6/03 –, NVwZ 2004, 1237 (1238), juris Rn. 17.

441 über einen Kreisverkehr, anderenfalls die Planung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Hagenburger Straße/Am Hohen Holz anstelle einer Ampelanlage oder anderenfalls den Ausbau der Akazienallee und Steinhuder Straße in Bokeloh.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind unzulässig. Der Ortsrat ist als kommunales Vertretungsorgan nicht unmittelbar von dem Vorhaben in eigenen Belangen betroffen. Hierauf hatte die Planfeststellungsbehörde bereits mit Schreiben vom 24.07.2009 hingewiesen. Der Ortsrat ist nicht befugt, die Belange Dritter im Wege von Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Bedenken abwägend auseinandergesetzt. Gleichwohl führen sie nicht zu einer Änderung des Vorhabens. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.140 Einwender Nr. 179

Der Einwender ist die CDU-Fraktion im Ortsrat von Bokeloh, vertreten durch den Fraktionssprecher. Er fordert eine Änderung der Knotenpunktgestaltung an der Kreuzung Hagenburger Straße / Am Hohen Holz durch Ergänzung einer ampelfreien Rechtsabbiegerspur in Richtung Westen/Bokeloh.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Die CDU-Fraktion im Ortsrat von Bokeloh ist nicht unmittelbar von dem Vorhaben in eigenen Belangen betroffen. Hierauf hatte die Planfeststellungsbehörde bereits mit Schreiben vom 24.07.2009 hingewiesen. Die Fraktion ist nicht befugt, Belange Dritter im Wege von Einwendungen gegen das Vorhaben geltend zu machen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Bedenken und Anregungen abwägend auseinandergesetzt. Sie führen nicht zu einer Änderung des Vorhabens. Auf die Ausführungen in Abschnitt 2.2.3.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.6.141 Einwender Nr. 180

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Im Zuge der ersten Planauslegung 2009 hat er der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde als Anlage zu einem von ihm unterschriebenen Schreiben vom 22.06.2009 einen umfangreichen Schriftsatz nebst CD-ROM mit Einwendungen übersandt. Das Einwendungsschreiben selber trägt keine eigenhändige Unterschrift. Gleiches gilt für das weitere Einwendungsschreiben vom 30.06.2011. Inhaltlich richten sich die Einwände aus dem Jahr 2009 gegen eine unzureichende Berücksichtigung des Hochwasserschutzes, Beeinträchtigungen der Naherholungsmöglichkeiten, des Rad- und Fußgängerwegenetzes, des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“ und des Klimawandels sowie gegen die befürchtete Verlärmung seines Wohngrundstücks in Blumenau. Im Jahr 2011 wendet er sich gegen die unzureichende Berücksichtigung der Grundwassersituation sowie weitere Mängel bei der Festsetzung des Überschwemmungsgebiets für Westaue, Südaue, Alte Süde und Leine sowie eine Verschlechterung der Hochwassersituation nach Bau der Ortsumgehung Wunstorf.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bereits fraglich ist die Zulässigkeit der erhobenen Einwendungen, da der Einwender nicht die Einwendungsschreiben, sondern nur die jeweiligen Begleitschreiben unterschrieben hat. Einwendungen sind gem. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben. Zur Wahrung der Schriftform bedarf es der eigenhändigen Unterschrift des Einwenders oder einer für ihn vertretungsberechtigten Person auf dem Einwendungsschreiben. Unzulässig sind jedenfalls die Einwendungen hinsichtlich der Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion, der Beeinträchtigung des Rad- und Fußgängerwegenetzes, der Klimaveränderungen, der Unterbrechung des Dammfeldweges, der Gefährdung des Wasserschutzgebiets „Steinhude /Hohenholz“, des Trogbauwerks zur Unterführung

der Bahnstrecke Wunstorf – Bremerhaven, der verkehrlichen Entlastungswirkung der Nordumgehung sowie der Variantenwahl. Diese Einwendungen betreffen keine eigenen Belange des Einwenders und lassen eine Betroffenheit nicht erkennen. Unabhängig davon wurden die jeweiligen Belange abwägungsfehlerfrei im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.3.3.2, 2.2.3.3.3, 2.2.3.5.1, 2.2.3.5.4.4, 2.2.3.8.4 und 2.2.3.14 des Beschlusses. Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Hochwassersituation erscheint eine Betroffenheit eigener Belange nicht völlig ausgeschlossen, wenngleich das Wohngrundstück des Einwenders in beträchtlicher Entfernung zu der Querung der Westaue sowie dem gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Gewässers liegt. Diese Einwände sind jedenfalls als unbegründet zurückzuweisen. Die Belange des Hochwasserschutzes werden in den Abschnitten 2.2.3.8.1.1.1 und 2.2.3.8.4 umfassend geprüft und abgewogen. Hierauf wird verwiesen. Ebenfalls unbegründet sind die Einwendungen zur Beeinträchtigung durch Verkehrslärmimmissionen. Am Wohnhaus des Einwenders werden nach den Ergebnissen der nach den gesetzlichen Regelwerken erstellten schalltechnischen Untersuchung die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. Es besteht kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz. Das Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Anforderungen (s. Abschnitt 2.2.3.6.2 des Beschlusses). Etwaige Wertminderungen seines Grundstücks muss der Einwender als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinnehmen (s. Abschnitt 2.2.3.18.3 des Beschlusses).

Soweit sich die im Jahr 2011 erhobenen Einwände auf die Festsetzung der Überschwemmungsgebiete beziehen, sind sie unzulässig. Die Festsetzung von Überschwemmungsgebieten ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ebenfalls darauf hinzuweisen ist, dass Entscheidungen oder sonstige Äußerungen der Stadt Wunstorf und seiner Gremien nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Planungsgegenstand ist die von der Vorhabenträgerin (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover) für die Ortsumgehung Wunstorf im Zuge der B 441 eingereichte Planung. Die übrigen Einwände zur Hochwassersituation lassen eine Betroffenheit eigener Belange nicht erkennen, da der behandelte räumliche Bereich in großer Entfernung zum Wohngrundstück des Einwenders liegt. Im Übrigen wird auf Abschnitt 2.2.3.8.1.1.1 und 2.2.3.8.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.142 Einwender Nr. 181

Der Einwender wohnt östlich der Blumenauer Straße in Wunstorf. Er ist Mitglied des Stadtrats von Wunstorf und erhebt Einwände im eigenen Namen sowie als Mandatsträger für Wunstorfer Bürger. Er wendet sich gegen die Erforderlichkeit des Vorhabens, die Variantenwahl, die verkehrliche Entlastungswirkung, Mängel der Verkehrsprognose und der städtebaulichen Gutachten, Beeinträchtigungen des Erholungswerts der Umgebung nördlich von Wunstorf, ein unzureichendes Lärmschutzkonzept, die Umweltauswirkungen und Flächeninanspruchnahme sowie die Gestaltung der Überführung der Bahnstrecke Wunstorf - Bremerhaven.

Die Einwendungen werden als unzulässig zurückgewiesen. Fraglich ist bereits, ob die gem. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG erforderliche Schriftform gewahrt wurde. Denn der Einwender hat nicht das Einwendungsschreiben, sondern nur das Begleitschreiben unterschrieben. Zur Wahrung der Schriftform bedarf es der eigenhändigen Unterschrift des Einwenders oder einer für ihn vertretungsberechtigten Person auf dem Einwendungsschreiben. Unabhängig davon sind die im eigenen Namen erhobenen Einwendungen unzulässig, da sie sämtlich keine eigenen Belange des Einwenders, sondern Belange der Allgemeinheit betreffen. Als allenfalls mittelbar von dem Vorhaben Betroffener kann der Einwender nur das Berührtsein eigener Belange geltend machen. Unzulässig sind ferner die Einwendungen im Namen von Wunstorfer Bürgern, da eine Bevollmächtigung nicht nachgewiesen wurde. Unabhängig davon sind die Einwendungen in der Sache unbegründet. Die jeweiligen Belange wurden abwägungsfehlerfrei im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt. Es wird verwiesen auf die Abschnitte 2.2.2, 2.2.3.1, 2.2.3.3.2, 2.2.3.5, 2.2.3.5.4, 2.2.3.6.2 und 2.2.3.14 des Beschlusses.

2.6.143 Einwender Nr. 182

Es handelt sich um eine Sammeleinwendung, bestehend aus zwei Einwendungsschreiben vom 07.06.2009 samt Anlagen sowie einer Liste mit 472 Unterschriften. Die beiden Einwendungsschreiben sind unterzeichnet von einem Einwohner des Ortsteils Liethe der Stadt Wunstorf, der die Einwendungen im eigenen sowie im Namen der 472 Unterzeichner der Unterschriftenliste erhebt. Die beiden Schreiben sind identisch mit dem Einwendungsschreiben, das der Unterzeichner als Individualeinwendung, erfasst unter Einwender Nr. 53 (Abschnitt 2.6.44 dieses Beschlusses), verfasst hat. Die Unterschriftenliste enthält weitere Einwendungen zur finanziellen Belastung der Stadt Wunstorf, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie der verkehrlichen Entlastungswirkung der Ortsumgehung. Der Einwendung des Einwenders Nr. 51 lagen fünf weitere Seiten der Unterschriftenliste mit 32 Unterschriften bei.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Sammeleinwendung entspricht nicht den formalen Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Die einzelnen Seiten der Unterschriftenliste enthalten keine Angaben zu einem Vertreter. Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl von dem ihr gemäß §§ 17 Abs. 2, 40 VwVfG eingeräumten Ermessen, die gleichförmigen Einwendungen unberücksichtigt zu lassen, keinen Gebrauch gemacht und die Einwendung geprüft. Hinsichtlich nahezu sämtlicher Unterzeichner der Sammeleinwendung sind die Einwendungen bereits unzulässig, da sie keine vorhabenbedingte Betroffenheit eigener Belange vortragen und mangels unmittelbarer Betroffenheit durch das Vorhaben nicht befugt sind, Belange Dritter und der Allgemeinheit geltend zu machen. Soweit Einwendungsbefugnis besteht, sind die Einwände jedoch in der Sache unbegründet. Hinsichtlich der in den beiden Schreiben vom 07.06.2009 vorgetragenen Einwände wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.6.44 dieses Beschlusses sowie auf die Abschnitte 2.2.3.3.2, 2.2.3.3.3, 2.2.3.5 und 2.2.3.7.2 dieses Beschlusses verwiesen.

2.6.144 Einwender Nr. 183

Der Einwender ist Einwohner der Ortschaft Auhagen. Er ist Eigentümer des Grundstücks Flnr. 44, Flur 9, Gemarkung Luthe. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks für die Ausgleichsmaßnahme A15, die mit der 1. Planänderung 2011 eingeführt wurde. Er bietet dieses Grundstück oder alternativ das Grundstück Flnr. 30/2, Flur 1, Gemarkung Luthe, zum Kauf an.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Durchführung der Maßnahme A15 auf dem Grundstück Flnr. 44, Flur 9, Gemarkung Luthe, ist aus naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gründen notwendig. Die Maßnahme A15 sieht einen regelmäßigen Rückschnitt (alle zehn Jahre) der Krone von neun Kopfweiden vor. Zur dauerhaften Sicherung der Maßnahme ist die Eintragung einer Dienstbarkeit erforderlich. Der Einwender trägt keine fachlichen Gründe gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks für die Maßnahme vor. Es geht ihm vornehmlich um den Verkauf des Grundstücks. Grunderwerb kann jedoch nicht durch den Planfeststellungsbeschluss geregelt werden. In Betracht kommt entweder ein freihändiger Erwerb des Grundstücks durch die Vorhabenträgerin oder ein gesondertes Enteignungs-/Entschädigungsverfahren in Bezug auf die erforderliche Dienstbarkeit. Die Inanspruchnahme des Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Statt einer vollen Eigentumsentziehung wird für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme A15 demnach das mildere Mittel der Dienstbarkeit gewählt. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe

mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Entschädigungsfragen oder Ersatzlandstellung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Zudem ist eine Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung durch die Pflege der Kopfweiden nicht erkennbar, vielmehr dürften sich durch den regelmäßigen Kronenrückschnitt eine Verringerung der Beschattung und damit ein verbesserter Grasaufwuchs in der Umgebung der Bäume ergeben. Da der Kronenrückschnitt entfernt und das verwertbare Holz dem Eigentümer bzw. dem Nutzungsberechtigten zur Verfügung steht, entstehen auch bei der Durchführung der Pflegemaßnahme keine unzumutbaren Beeinträchtigungen.

2.6.145 Einwender Nr. 184

Der Einwender ist Einwohner des Ortsteils Luthe der Stadt Wunstorf. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks Flnr.142/1, Flur 8, Gemarkung Luthe, für die Ausgleichsmaßnahme A14 (Erweiterung des bestehenden Randstreifens an einem Graben auf 630 m Länge um beidseitig 5 m). Der Einwender ist zur Hälfte Eigentümer des Grundstücks. Eine Veräußerung des Randstreifens an dem Graben lehnt er ab.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Inanspruchnahme des (Mit-)Eigentums des Einwenders ist gerechtfertigt. Die Ausgleichsmaßnahme A14 ist für den Ausgleich vorhabenbedingter Beeinträchtigungen geschützter Vogelarten (Brutvögel der Wälder, sonstigen Gehölzbeständen und Randstreifen) unverzichtbar. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.6.77 des Beschlusses. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Benutzung von Grundstücken für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und für das hier vorliegende Vorhaben im Besonderen unumgänglich ist. Hierzu zählt auch die Inanspruchnahme von Grundeigentum für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechtes (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange der Schaffung eines leistungsstarken überregionalen Straßenzuges und der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Wunstorf und des nachgeordneten Straßennetzes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 FStrG). Die Inanspruchnahme der Teilfläche des Grundstücks für die Ausgleichsmaßnahme A14 ist gerechtfertigt. Es wird diesbezüglich verwiesen auf Abschnitt 2.5 und 2.6.77 dieses Beschlusses.

2.6.146 Einwender Nr. 185

Der Einwender, der durch das Kreisforstamt vertretene Landkreis Schaumburg, hat als Eigentümer der Grundstücke Flnr. 181/2 und 181/3, Flur 9, Gemarkung Steinhude sowie Flnr. 131, Flur 13, Gemarkung Großenheidorn, im Rahmen der 2. Auslegung 2011 Einwendungen erhoben. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke durch die 1. Planänderung 2011 für die landschaftspflegerischen Maßnahmen A12 und A13. Die Maßnahmen würden die Forstwirtschaft unverhältnismäßig beeinträchtigen. Darüber hinaus fordert er die Einhaltung eines Mindestabstands von 100 m zwischen Straßentrasse und dem Waldgebiet Hohes Holz. Durch das Vorhaben seien negative Auswirkungen auf die Forstwirtschaft zu erwarten. In der Einwendung wird weiter darauf hingewiesen, dass sich durch den Zerschneidungscharakter der Trassenführung und seiner begleitenden Maßnahmen (insbesondere des Wildschutzzaunes) dauerhaft negative Auswirkungen für den genetischen Austausch, insbesondere für Großsäugetiere wie Schwarz- und Rehwild, Fuchs, Dachs und Hase ergeben, für die

zusätzliche Kompensationsmaßnahmen zu fordern seien. Besondere Beachtung komme dem in der Region heimischen schwarzen Rehwild zu. Maßnahmen zum Erhalt der genetischen Austauschbeziehungen seien notwendig und Wildwechselzonen offen zu halten. Die Anlage eines Teiches direkt zwischen Waldrand und Trasse südlich der Abt. 197 (Maßnahme A03) wird abgelehnt. Begründet wird dies mit einer Erschwernis der forstlichen Bewirtschaftung, mit einer blockierenden Wirkung für das Schwarzwild mit der Folge erhöhter Verbissbelastung des Waldes, einer Verstärkung der Schallimmissionen im Wald und ein erhöhtes Unfallrisiko für Vögel und Fledermäuse. Falls der Teich trotzdem realisiert würde, wurden in der Einwendung die Übernahme sämtlicher Kosten für technischen Verbissschutz und die Verlängerung eines Erdwalles gefordert. Zur Vermeidung von Wildunfällen wird eine dauerhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 70 km/h gefordert. Bei der Durchführung von Bewegungsjagden seien Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung auf der Ortsumgehung in vollem Umfang durch die Vorhabenträgerin zu übernehmen und die Jagdausübungsberechtigten von zusätzlichen Haftungsrisiken zu befreien. Der Einwender fordert eine rechtzeitige Beteiligung an der Planung einer Neuordnung der gemeinschaftlichen Jagdbezirke. Schließlich befürchtet er eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets „Steinhude/Hohenholz“. Dies sei noch nicht hinreichend untersucht worden. Das Vorhaben habe Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung.

Die Einwendungen gegen die Maßnahmen A12 und A13 haben sich erledigt. In Abstimmung mit dem Einwender wurde mit der 3. Planänderung die Maßnahme A13 geändert. Die entsprechend überarbeitete Fassung ist in Form der Deckblätter zu den Unterlagen 12.1, 12.2 und 12.3 Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Mit Schreiben vom 02.10.2013 hat der Einwender bestätigt, dass keine Bedenken gegen die geänderten Maßnahmen A12 und A13 bestehen.

Die übrigen Einwendungen sind in der Sache als unbegründet zurückzuweisen. Der Forderung nach einem Abstand zum Wald von mindestens 100 m wird nicht nachgekommen. Aus forstwirtschaftlicher Sicht ist eine Verlegung der Trasse nach Süden nicht erforderlich. Erhebliche Beeinträchtigungen des Waldgebiets Hohes Holz durch vorhabenbedingt Immissionen sind nicht zu erwarten. Auch unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ist ein größerer Abstand zwischen Waldgebiet und Trasse nicht geboten. Der im RROP 2005 benannte Abstand von 100 m zu Bebauung und sonstigen störenden Nutzungen ist ausweislich der Begründung des RROP 2005 nur ein Richtwert.

Der Wildschutzzaun hat die Aufgabe, das Wild von den besonders kollisionsgefährdeten Straßenabschnitten fernzuhalten. Die Auswahl der geplanten Zaunabschnitte erfolgte nach den Kriterien der Wildschutzzaunrichtlinie des Bundesministers für Verkehr von 1992. Da der Zaun nur eine Länge von 2.000 m (entlang zum Siedlungsrand der Stadt Wunstorf) aufweist, ist der Austausch der angesprochenen Populationen des schwarzen Rehwildes und anderer jagdbarer Säugetierarten nicht gefährdet. Zusätzliche Kompensationsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Anlage eines Amphibienlaichgewässers westlich der Ausflugsgaststätte Alten’s Ruh ist unverzichtbar. Die Ausgleichsmaßnahme ist Teil eines Gesamtkonzeptes zum Amphibienschutz. Die Lage des Teiches innerhalb der Ausgleichsfläche wurde soweit westlich wie möglich gewählt, um möglichst vielen der vom Westteil des Hohen Holzes anwandernden Tiere einen neuen Lebensraum zu bieten. Insofern gibt es zum Standort des Gewässers keine Alternativen. Mit der Anlage der nur 3.000 m² großen Wasserfläche ist eine erhebliche Steigerung der Attraktivität für Wasservögel und jagende Fledermäuse nicht zu erwarten. Eine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Kollisionsgefahr ist für die genannten Artengruppen nicht zu besorgen. Das Schwarzwild wird durch die Anlage des Wildschutzzaunes vor dem Queren der Fahrbahn abgehalten. Belastungen und Erschwernisse hinsichtlich eines eventuell verstärkten Wildverbisses durch die Anlage des Gewässers am Waldrand werden ermittelt und entsprechend ausgeglichen. Entschädigungsfragen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Für die Weiterführung des geplanten Walles in Richtung Westen besteht keine Notwendigkeit.

Die Forderung nach einer dauerhaften Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 70 km/h zur Minderung der Kollisionsgefahr ist zurückzuweisen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses, sondern erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Die Verantwortung für die Organisation und Durchführung von Bewegungsjagden liegt bei dem Jagdausübungsberechtigtem bzw. dem verantwortlichen Jagdleiter. Eine Haftungsfreistellung oder Kostenübernahme für Verkehrssicherungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin ist ausgeschlossen.

Für den Fall, dass eine jagdliche Neuordnung erforderlich werden sollte, hat die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme zu der Einwendung zugesichert, den Einwender an den Abstimmungen zu beteiligen.

Soweit das planfestgestellte Vorhaben durch das Wasserschutzgebiet „Steinhude/Hohenholz“ führt, wird das Vorhaben nach den RiStWaG geplant. Eine vorhabenbedingte Grundwassergefährdung im Wasserschutzgebiet ist daher ausgeschlossen. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.3.8.5 dieses Beschlusses. Auswirkungen auf Grundwasserflurabstände, die Grundwasserfließrichtung oder -fließgeschwindigkeit können ausgeschlossen werden. Es wird verwiesen auf Abschnitt 2.2.2.2.1.3.4 dieses Beschlusses.

2.6.147 Einwender Nr. 186

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der den Schutz, die Pflege und die Entwicklung von Natur und Landschaft am Steinhuder Meer, in der Region Hannover sowie den Landkreisen Nienburg und Schaumburg unterstützt. Er ist nach der vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz veröffentlichten Liste der niedersächsischen Naturschutzvereinigungen mit Mitwirkungsrechten nach § 63 Abs. 2 BNatSchG (Stand 24.04.2014) und der Liste der nach § 3 UmwRG in Niedersachsen anerkannten Umweltvereinigungen (Stand 06.01.2015) keine anerkannte Vereinigung. Der Einwender hat im Zuge der 2. Auslegung der Planunterlagen per E-Mail zu dem Vorhaben Stellung genommen. Diese bezieht sich auf die Ausgleichsmaßnahme A05.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind bereits unzulässig, weil sie nicht die in § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG vorgesehene Form wahrt. Danach kann die Einwendung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden. Eine E-Mail wahrt die Schriftform im Sinne von § 126 Abs. 1 BGB nicht, weil es sich nicht um eine eigenhändig unterzeichnete Urkunde handelt. Der Einwender hat sich auch nicht einer qualifizierten elektronischen Signatur bedient, welche die Schriftform gemäß § 3 Abs. 2 VwVfG ersetzt hätte. Darüber hinaus macht der Einwender keine eigenen Belange geltend. Da er keine anerkannte Umwelt- oder Naturschutzvereinigung ist, steht ihm das Beteiligungs- und Stellungnahmerecht aus § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5, 6 VwVfG (§ 17a Nr. 6 FStrG a.F.) und § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG nicht zu. Unabhängig davon ist die Einwendung unbegründet. Um mögliche Kollisionsgefahren von angelockten Greifvögeln zu vermeiden, hat die Vorhabenträgerin zwischenzeitlich die Lage der Maßnahmenfläche A05 verlagert. Zu den Windkraftanlagen wird mit 150 m nun ein hinreichender Abstand eingehalten. Die geänderten Maßnahmenflächen sind mit den planfestgestellten Unterlagen 12.3 Teil des Planfeststellungsbeschlusses. Die Brachestreifen werden nicht entlang bestehender oder neu anzulegender Wege hergestellt, so dass Störungen durch Menschen und Hunde nicht zu erwarten sind. An der fachlichen Eignung von Brachestreifen und Feldlerchenfenstern hat die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel. Brachestreifen in Kombination mit Feldlerchenfenstern haben nach aktuellen fachlichen Erkenntnissen trotz des erhöhten Räuberdrucks einen positiven Effekt auf die Feldlerche.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG gilt 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 Nds. ERVVO-Justiz vom 21. 10. 2011 (Nds. GVBl. S. 367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. 11. 2015 (Nds. GVBl. S. 335), erfolgen. Die Klage muss die Klägerin oder den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jede oder jeder Beteiligte durch eine Rechtsanwältin oder einen Rechtsanwalt oder eine Rechtslehrerin oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten 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.

3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

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

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

4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter Abschnitt 1.1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Wunstorf für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Hannover, Dorfstraße 17 - 19, 30519 Hannover, Telefon: 0511/39936-0,

oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, Telefon: 0511/3034-2911, 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 Plans nicht innerhalb von 10 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 gemäß § 17c Nr. 4 FStrG jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht (§ 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG – § 17c Nr. 4 FStrG a.F.).

4.3 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche Unrichtigkeiten zu berichtigen, ohne dass es hierzu 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 Auftrag

van Cattenburg

Abkürzungsverzeichnis

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

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

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