



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der PWC-Anlage Suer im Zuge der A 2 von Betr.-km 151+490 bis 152+488 in Fahrtrichtung Hannover einschließlich landschaftsplegerischer Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Boimstorf und Rieseberg

19.11.2018

P226-31027- 3/16 A 2 PWC Suer



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis		Seite
	Inhaltsverzeichnis	2
1	Verfügender Teil	5
1.1	Planfeststellung	5
1.1.1	Feststellung	5
1.1.2	Planunterlagen	5
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen	5
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen	6
1.1.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen	6
1.1.3.1	Vorbehalte	6
1.1.3.1.1	Allgemeiner Vorbehalt	6
1.1.3.1.2	Entscheidungsvorbehalt	7
1.1.3.2	Auflagen	7
1.1.3.2.1	Bauausführung	7
1.1.3.2.2	Herstellungskontrolle, Kontrollbericht	7
1.1.3.2.3	Abfallwirtschaft / Bodenaushub	7
1.1.3.2.4	Gewässerschutz	7
1.1.3.2.5	Denkmalschutz	7
1.1.3.3	Lärmimmissionen	8
1.1.3.3.1	Baulärm	8
1.1.3.4	Naturschutz	8
1.1.3.4.1	Vegetationsschutz	8
1.1.4	Zusagen	8
1.1.4.1	Denkmalpflege	8
1.1.4.2	Bauausführung der Rohrdurchlässe im Bereich der Zufahren	8
1.2	Weitere Entscheidungen	8
1.2.1	Wasserrecht	8
1.2.1.1	Einleitungserlaubnis	8
1.2.1.2	Weitere wasserrechtliche Genehmigungen	9
1.2.1.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen	9
1.2.1.3.1	Allgemeines	9
1.2.1.3.2	Einleitungsmengen	9
1.2.1.3.3	Errichtung, Betrieb und Unterhaltung	9
1.2.1.3.4	Anzeigepflichten	10
1.2.1.3.5	Hinweise	10
1.3	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	10
1.4	Hinweise	10
1.4.1	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen	10
2	Begründender Teil	10
2.1	Sachverhalt	10
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	10
2.2	Rechtliche Bewertung	11
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung	11
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	11
2.2.1.2	Zuständigkeit	11
2.2.1.3	Verfahren	12
2.2.1.3.1	Einwendungen zum Verfahrensrecht	12
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	12
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung	14
2.2.3.1	Planrechtfertigung	15
2.2.3.1.1	Einwendungen zur Planrechtfertigung und Notwendigkeit	16
2.2.3.2	Variantenprüfung	18
2.2.3.3	Immissionen	19



2.2.3.3.1	Trennungsgebot.....	19
2.2.3.3.2	Verkehrslärm	19
2.2.3.3.2.1	Immissionsgrenzwerte	19
2.2.3.3.2.2	Gebietsnutzungen.....	20
2.2.3.3.2.3	Lärberechnung.....	20
2.2.3.3.2.4	Schallberechnung.....	20
2.2.3.3.2.5	Aktiver Schallschutz.....	21
2.2.3.3.3	Luftschadstoffe	21
2.2.3.3.4	Einwendungen zu Immissionen.....	21
2.2.3.4	Natur und Landschaft	23
2.2.3.4.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	23
2.2.3.4.1.1	Vermeidung	23
2.2.3.4.1.2	Ausgleich und Ersatz	24
2.2.3.4.1.2.1	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	24
2.2.3.4.1.2.2	Herstellungskontrolle, Bericht.....	25
2.2.3.4.1.2.3	Ersatzgeld.....	25
2.2.3.4.2	Einwendungen zu Natur und Landschaft.....	25
2.2.3.5	Besonders geschützte nationale Gebiete	27
2.2.3.5.1	Naturschutzgebiete und Natura 2000-Gebiete	27
2.2.3.5.2	Landschaftsschutzgebiete.....	27
2.2.3.6	Artenschutz.....	27
2.2.3.6.1	Einwendungen zum Artenschutz.....	29
2.2.3.7	Wasser	31
2.2.3.7.1	Einwendungen zu wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Belangen.....	32
2.2.3.8	Abfall, Boden	33
2.2.3.9	Eigentum	33
2.2.3.10	Landwirtschaft	33
2.2.3.10.1	Einwendungen zur Wegenutzung.....	34
2.2.3.11	Flächeninanspruchnahme	34
2.2.3.12	Entschädigung.....	34
2.2.3.12.1	Einwendungen zu Entschädigungsfragen	35
2.2.3.13	Gesamtergebnis der Abwägung	35
2.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	36
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	36
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	37
2.4.1.1	Stadt Königslutter a.E.....	37
2.4.1.2	Landkreis Helmstedt.....	40
2.4.1.3	Landwirtschaftskammer Niedersachsen.....	40
2.4.1.4	Wolfsburger Entwässerungsbetriebe.....	41
2.4.1.5	Landesamt für Geoinformation, und Landvermessung Niedersachsen	42
2.4.1.6	Autobahnpolizeikommissariat Braunschweig.....	42
2.4.1.7	Feldmarkinteressentschaft Boimstorf	42
2.4.1.8	Jagdgenossenschaft Boimstorf.....	44
2.4.1.9	Jägerschaft Helmstedt.....	45
2.4.1.10	PLEdoc GmbH.....	48
2.4.2	Einwendungen Eigentumsbetroffener	48
2.4.2.1	E 1	48
2.4.2.2	E 2	54
2.4.3	Allgemeine Einwendungen.....	54
2.4.3.1	Jagdrechtliche Belange	54
2.4.3.2	Sonstige Belange	55
3	Rechtsbehelfsbelehrung	57
4	Hinweise	57
4.1	Hinweis zur Auslegung.....	57
4.2	Außerkräfttreten	58
4.3	Berichtigungen	58



4.4	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis	58
	Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....	59



1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Regionaler Geschäftsbereich Hannover – wird gemäß § 17 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG der aus den unter Nr. 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter Ziff. 1.1.3 und 1.1.4 festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen¹

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
3	Übersichtslageplan (Deckblatt) vom 10.04.2017	1	1 : 5.000
5	Lageplan vom 29.09.2015 Lageplan (Deckblätter) vom 10.04.2017	2 2	1 : 500/5000 1 : 500/5000
6	Höhenpläne vom 29.09.2015	4	1 : 1.000/100
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
9.3.1	- Maßnahmenplan vom 29.09.2015	3	1 : 500
9.3.2	- Maßnahmenplan vom 29.09.2015	1	1 : 5000
9.4	- Maßnahmenblätter vom 29.09.2015	20	
10	Grunderwerb		
10/1	- Grunderwerbsplan vom 29.09.2015	2	1:1.000/5000
10/2	- Grunderwerbsverzeichnis	1	
11	Regelungsverzeichnis (Deckblatt) vom 10.04.2017	1 - 6	-
14	Ausbauquerschnitt		
14/1-2	Querschnittsplan vom 29.09.2015	2	1 : 50
14/3	Querschnittsplan (Deckblatt) vom 10.04.2017	1	1 : 50
18.1	Entwässerungsmaßnahmen		
Nr. 6	Einleitungsstelle (Deckblatt) vom 14.04.2017	1	

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



1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen²

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
1	Erläuterungsbericht(Deckblatt) vom 10.04.2017	1-35	
2	Übersichtskarte vom 29.09.2015	1	1 : 25.000
9 9.5	Landschaftspflegerische Maßnahmen vom 29.09.2015 Tabellarische Gegenüberstellung	12	
16 16.1	Leitungsplan vom 29.09.2015 Grundplan Leitungen	2	1 : 1.000
17 17.1 17.1 17.2.1 17.2.2	Immissionstechnische Untersuchung vom 29.09.2015 Schalltechnische Untersuchung - Erläuterungsbericht - Berechnungsunterlagen Lageplan Rasterlärmkarte	1-11 2 2	1 : 1000
18 18.1 18.2 18.3 18.4	Wassertechnische Untersuchung (Deckblatt) vom 10.04.2017 Erläuterungsbericht Lageplan mit Einzugsgebieten Bauwerkszeichnungen RBB mit Schnitten Bauwerkszeichnung Drosselschacht	1-10 1 1 1	1 : 500 1 : 250 1 : 25
19 19.1.1 19.1.3 19.2 19.4	Umweltfachliche Untersuchung Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil und Anlagen- Bestands- und Konfliktplan vom 29.09.2015 Artenschutzbeitrag Kartierbericht Fauna/Flora	1-43 1 1-26 1-75	1: 2.000

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

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

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

1.1.3.1 Vorbehalte

1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

² Diese Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung

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



1.1.3.1.2 Entscheidungsvorbehalt

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

1.1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.1.3.2.1 Bauausführung

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

1.1.3.2.2 Herstellungskontrolle, Kontrollbericht

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

1.1.3.2.3 Abfallwirtschaft / Bodenaushub

Für die Erstellung des Wirtschaftsweges dürfen im offenen Einbau nur Böden und mineralische Reststoffe bis zu den Z1.1 Zuordnungswerten nach der LAGA-Richtlinie „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen (11/2003) sowie der TR Boden, Teil II (11/2004), verwendet werden. Für die eingesetzten Materialien ist die Unbedenklichkeit gemäß der oben genannten Vorgaben der Unteren Abfallbehörde des Landkreises Helmstedt nachzuweisen.

1.1.3.2.4 Gewässerschutz

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

1.1.3.2.5 Denkmalschutz

Sollten bei den Bauarbeiten Sachen oder Spuren gefunden werden, die auf Kulturdenkmale (d.h. Bodenfunde in Form von z.B. Knochen, Gefäßscherben, Steinwerkzeuge, Mauern, Bodenverfärbungen) schließen lassen, sind diese gem. § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Kreisarchäologie, dem Landesamt für Denkmalpflege -Stützpunkt Braunschweig- oder der Stadt Königslutter am Elm anzuzeigen.

1.1.3.2.6 Vorbeugender Brandschutz

1) Für das Objekt ist ein Feuerwehrplan gem DIN 14095 zu erstellen. Die Erstellung hat in Abstimmung mit dem zuständigen Brandschutzprüfer des Landkreises Helmstedt und dem Stadtbrandmeister der Stadt Königslutter zu erfolgen.

Die Vorabzüge sind dem zuständigen Brandschutzprüfer des Landkreises Helmstedt als Vorabzug in elektronischer Form vorzulegen.

Es bleibt vorbehalten, eine Anzahl und Qualität von Feuerwehrplänen nach deren Freigabe für die Ortsfeuerwehr nachzufordern.



2) Feuerwehrpläne sind gem. DIN 14095 „Feuerwehrpläne für bauliche Anlagen“ nach Punkt 4, mind. alle 2 Jahre durch eine sachkundige Person zu überprüfen.

3) Sofern die ggf. erforderliche Löschwasserversorgung nicht aus dem öffentlichen Trinkwassernetz sichergestellt wird, sondern über z.B. Löschwasserteiche, Löschwasserbrunnen, unterirdische Löschwasserbehälter etc., sind diese auf der Grundlage der einschlägigen DIN-Regelwerke zu planen und zu errichten.

Die Planung ist mit dem zuständigen Brandschutzprüfer des Landkreises Helmstedt und dem Stadtbrandmeister der Stadt Königslutter abzustimmen. Vor einer Inbetriebnahme bedarf es einer Abnahme durch diese.

1.1.3.3 Lärmimmissionen

1.1.3.3.1 Baulärm

Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV (Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung) zu beachten. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

1.1.3.4 Naturschutz

1.1.3.4.1 Vegetationsschutz

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

1.1.4 Zusagen

Die seitens der Vorhabenträgerin - auch in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde und im Erörterungstermin - abgegebenen Zusagen sind einzuhalten.

1.1.4.1 Denkmalpflege

Die Vorhabenträgerin sagt zu, Anzeichen von Kulturdenkmalen im Zuge der Bauarbeiten unverzüglich den Denkmalbehörden anzuzeigen.

1.1.4.2 Bauausführung der Rohrdurchlässe im Bereich der Zufahren

Die Vorhabenträgerin sagt zu, abweichend von der Festsetzung im Regelungsverzeichnis, Unterl. 11, Nr. 8.2, den neuen Graben im Bereich der Zufahrten im Rahmen der Ausführungsplanung mit DN 400 zu verrohren.

1.2 Weitere Entscheidungen

1.2.1 Wasserrecht

1.2.1.1 Einleitungserlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Helmstedt) (§ 19 WHG) die gehobene Erlaubnis zum Einleiten der im Regenrückhaltebecken zurückgehaltenen Oberflächenabflüsse gedrosselt in einen Wegeseitengraben erteilt:



Nr. der Einleitungsstelle	Ostwert/ Hochwert	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung Flur Flurstück	geplante Einleitungs- menge l/s
E1	O: 620582,7 H: 5797417,4	Gesammelte Einleitung über Rückhaltebecken in einen Wegeseitengraben	Boimstorf 10 10	max. 8,0

1.2.1.2 Weitere wasserrechtliche Genehmigungen

Der Vorhabenträgerin werden im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Helmstedt) die Genehmigung gemäß § 68 WHG für die Verlegung der Wege- und Straßenseitengräben und die Genehmigung gemäß § 57 NWG für die Errichtung der drei Überfahrten über den neuen Wegeseitengraben erteilt.

1.2.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen

1.2.1.3.1 Allgemeines

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

1.2.1.3.2 Einleitungsmengen

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

Durch die Verlegung der Gewässer III. Ordnung dürfen sich die Abflussverhältnisse nicht ändern bzw. es darf zu keinem erhöhten Abfluss im Vorflutsystem kommen.

1.2.1.3.3 Errichtung, Betrieb und Unterhaltung

Zwischen dem Absetzbecken und dem Regenrückhaltebecken ist ein Absperrschieber vorzusehen.

Die Einleitstelle muss so angeordnet sein, dass weder der Gewässerabfluss behindert noch die Unterhaltungsarbeiten erschwert werden.

Die Einleitungsstelle ist gegen Ausspülungen zu sichern.

Die Einleitungsstelle und der Drosselschacht des Regenrückhaltebeckens müssen in Eigenkontrolle regelmäßig überprüft und ordnungsgemäß unterhalten werden.

Eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der Fließgewässereigenschaften durch die Einleitung des Niederschlagswassers (z.B. aufgrund einer Verdriftung von Treib- oder Brennstoffen, Ölen, Fetten oder anderen giftigen Stoffen) ist zu verhüten.

Bei den drei mit einem Mindestdurchmesser DN 400 auszuführenden Überfahrten über den Wegeseitengraben ist die Sohle des Rohrdurchlasses 10 cm unter die Gewässersohle zu legen. Während der Bauzeit ist ein schadloser Abfluss des Gewässers zu gewährleisten.

Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweils geltenden Wasserrecht.



1.2.1.3.4 Anzeigepflichten

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

1.2.1.3.5 Hinweise

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

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

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

1.3 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

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

1.4 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.4.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

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

2 Begründender Teil

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

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

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst den Neubau der PWC-Anlage (Parkplatz mit WC) Suer an der A 2 nordwestlich der Ortschaft Boimsdorf (Stadt Königslutter am Elm) in Fahrtrichtung Hannover von Betr.-km 151,490 bis Betr.-km 152,488 in der Gemarkung Boimstorf sowie zusätzlich für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen in der Gemarkung Rieseberg. Der Neubau der unbewirtschafteten PWC-Anlage einschließlich WC-Gebäude ist zwischen dem Autobahnkreuz Wolfsburg-Königslutter und der Anschlussstelle Königslutter mit 50 LKW-



Parkständen, 2 Busparkständen, 25 PKW-Parkständen (inkl. 2 Behinderten-Parkstände), 1 PKW-Parkstand mit Anhänger und Wohnmobile und einem Parkstreifen für Groß- und Schwertransporte sowie den erforderlichen Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat am 25.02.2016 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 24.03.2016 bis einschließlich 25.04.2016 bei der Stadt Königslutter am Elm zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegen. In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 09.05.2016 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG).

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte die Benachrichtigung der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstiger Vereinigungen. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 09.05.2016 zum Plan Stellung zu nehmen.

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

Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins und Benachrichtigung der Betroffenen wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 06.09.2017 in Königslutter am Elm erörtert. Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Autobahn-Rastanlage und bedarf als Bestandteil der A 2 daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Die Maßgaben gelten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

2.2.1.2 Zuständigkeit

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004⁴ und Ziff. 1 Buchst. c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004⁵ ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesautobahnen). Intern obliegen diese Aufgaben der Stabsstelle P 20 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Vorhabenträgerin in diesem Verfahren ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover. Zuständige Straßenbaubehörde für

4 Nds.GVBl. S. 406.

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



Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden. Die nach den §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

2.2.1.3.1 Einwendungen zum Verfahrensrecht

Es wird beanstandet, dass Bürger nicht darüber informiert wurden, dass für das geplante Bauvorhaben Pläne in der Stadt Königslutter ausgelegt haben.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Die Stadt Königslutter a. E. hat auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die Planunterlagen für das geplante Bauvorhaben in der Zeit vom 24.03.2017 bis 25.04.2017 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. In dieser Zeit konnten die Unterlagen ebenfalls auf der Internetseite der Stadt eingesehen werden. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung im Aushangkasten der Stadt Königslutter a.E. vom 16.03.2017 bis 11.05.2017 hingewiesen.

Die Bürger der Stadt Königslutter a.E. wurden somit entsprechend der geltenden Vorschriften (§ 17 FStrG, § 73 VwVfG) ausreichend informiert.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG anhand der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG hat ergeben, dass nachteilige Umweltauswirkungen durch die Maßnahme nicht ausgeschlossen werden können. Somit ist für das Vorhaben gemäß §§ 2 und 3 sowie §§ 3a bis 3f UVPG in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung des UVPG⁶ (a.F.) i. V. m. Ziff. 14 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die gemäß § 6 UVPG zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden von der Vorhabenträgerin vorgelegt.

Die Vorhabenträgerin hat eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen im Zuge der A 2 vom Autobahnkreuz Hannover-Ost bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt, hier Flächen W3/W3a, Boimstorf, erarbeitet. Des Weiteren sind für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit relevante Informationen im Erläuterungsbericht, im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in den immissionstechnischen Untersuchungen als Teil der Planfeststellungsunterlagen enthalten. Die Unterlagen sind inhaltlich nachvollziehbar und lassen weder logische Brüche noch Verstöße gegen anerkannte Denkgesetze erkennen.

Auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG (a.F.), der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit hat die zuständige Behörde gemäß § 11

⁶ Vgl. § 74 Abs. 1 UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370) geändert worden ist.



UVPG (a.F.) eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft zu erarbeiten und auf dieser Grundlagen gemäß § 12 UVPG (a.F.) die Umweltauswirkungen zu bewerten.

Im Ergebnis sind keine von der planfestgestellten PWC-Anlage ausgehenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter in dem betreffenden Untersuchungsraum zu erwarten. Aufgrund der genannten Unterlagen sowie Hinweise und Stellungnahmen in dem Planfeststellungsverfahren lassen sich die Umweltauswirkungen wie folgt zusammenfassen:

Schutzgut Mensch

Die Wohnqualität insbesondere im Siedlungsbereich Boimstorf auf der anderen Seite der A 2 ist durch Lärmauswirkungen von der PWC-Anlage nicht erheblich betroffen. Die Abstände der Ortslage zum Projekt betragen mehr als 450 m. Laut Schalltechnischer Untersuchung (Unterlage 17) wird durch das Projekt die Lärmbelastung für Boimstorf nicht gesteigert. Näheres dazu ergibt sich aus den Ausführungen in diesem Beschluss zum Verkehrslärm. Die Erholungs- und Aufenthalts- bzw. Freizeitqualität im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist ebenfalls nicht erheblich betroffen. Sie besteht aufgrund der Nähe zur A 2 ohnehin nur eingeschränkt. Das untergeordnete Wegenetz im Nahbereich wird wieder hergestellt.

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Vorhaben führt zu einem Lebensraumverlust für allgemein verbreitete Tierarten und von Brutrevieren. Im Untersuchungsgebiet sind als bedeutende faunistische Artengruppen Vogelarten der offenen bis halboffenen Feldflur, gehölz- und gebäudebewohnende Fledermausarten sowie Reptilienarten der Trockenbiotope zu nennen. Vogelarten werden nicht erheblich betroffen. Gemäß Maßnahme Nr. 3.1 V CEF (Unterlage 9.4) dürfen notwendige Gehölzbeseitigungen im Zuge der Baufeldräumung nur außerhalb der Vegetationsperiode (30. September bis 28. Februar) durchgeführt werden. Die Baufeldfreiräumung auf den Ackerflächen darf nur außerhalb der Brutzeit bodenbrütender europäischer Vogelarten (1. August bis 28. Februar) durchgeführt werden. Für die Feldlerche wird zur Erhöhung des Bruterfolges ein Ausgleich geschaffen bzw. werden die örtlichen Lebensbedingungen verbessert durch die Umwandlung einer Acker- in eine Grünfläche. Im Untersuchungsgebiet wurden sieben Fledermausarten erfasst, die dieses zur Nahrungssuche nutzen. Quartierstandorte wurden nicht nachgewiesen. Wichtige Flugrouten oder wesentliche Nahrungshabitate für die Fledermausarten werden durch das Vorhaben nicht zerstört, so dass sich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen ergeben. Als einzige Reptilienart wurde die ungefährdete Waldeidechse nachgewiesen. Diese wird bei Umsetzung der Planung nicht erheblich betroffen. Seltene oder gefährdete Pflanzen sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Beeinträchtigt werden landwirtschaftlich genutzte Flächen, Gehölzpflanzungen sowie Gras- und Staudenfluren. Die biologische Vielfalt im Untersuchungsgebiet ist ebenfalls nicht erheblich betroffen. Es sind lediglich Elemente von allgemeiner Bedeutung und ohne spezifische Wertfunktion für den Biotopverbund vorhanden.

Boden und Wasser

Die im Planbereich vorkommenden Bodentypen weisen keine besondere Bedeutung auf, schutzwürdige Böden sind dort nicht vorhanden. Still- und Fließgewässer sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Eine Betroffenheit von Grundwasserleitern ist nicht zu erwarten, da wegen der vorgefundenen Tonschichten die anstehenden Böden als nicht versickerungsfähig einzustufen sind. Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete werden von dem Vorhaben nicht betroffen.



Klima und Luft

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die der Kaltluft- (Ackerflächen) oder Frischluftproduktion (Gehölze) dienen. Die Luft fließt in südlicher Richtung ab. Die Trasse der A 2 wirkt als Sperre zu den südlich der Autobahn befindlichen Siedlungsbereichen. Klimatisch relevante Funktionsbereiche bzw. Stellen mit besonderer Bedeutung für das Schutzgut Klima / Luft sind im Untersuchungsbereich nicht vorhanden.

Landschaft

Der Einwirkungsbereich des Vorhabens ist vorwiegend ackerbaulich geprägt und relativ strukturarm. Landschaftsgliedernde Gehölze sind lediglich entlang von Wegen und Straßen vorhanden. Nordwestlich befindet sich ein junger Waldbestand, südlich ein ca. 20 m breiter, bepflanzter Immissionsschutzstreifen. Richtung Süden besteht eine attraktive Sichtbeziehung zum Elm. Da wenig gliedernde Strukturelemente vorhanden sind, und wegen der landwirtschaftlichen Prägung und der Vorbelastung durch die teilweise sichtbare Autobahntrasse kommt dem Landschaftsbild nur eine allgemeine Bedeutung zu, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt.

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- oder Bodendenkmäler, historische Kulturlandschaften oder Landschaftsbestandteile von besonderer charakteristischer Eigenart wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt. Die als sonstige Sachgüter anzusehenden Gebäude in östlicher Richtung sind weder direkt betroffen noch anderweitig erheblich beeinträchtigt.

Wechselwirkungen

Über die Auswirkungen des Vorhabens für die vorgenannten Schutzgüter hinaus sind keine Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern erkennbar, die erheblich benachteiligt werden könnten.

Das Vorhaben wird daher insgesamt als umweltverträglich beurteilt.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt das Vorhaben „Neubau der PWC-Anlage Suer im Zuge der A 2“ zu, da es mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

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

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

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



2.2.3.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. Die Planrechtfertigung ist daher dem Fachgesetz – FStrG – selbst zu entnehmen. Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn die Maßnahme gemessen an den Zielen der §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten ist. (vgl. BVerwGE 48, 56, 59). Gemäß dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) hat der Bund als Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Rastanlagen, bewirtschaftet oder unbewirtschaftet, sind dabei straßenrechtlich Bestandteil der Bundesfernstraßen und haben eine unmittelbare Zufahrt auf / bei Bundesautobahnen.

Die Maßnahme ist objektiv gerechtfertigt. Der Neubau der PWC-Anlage Suer ist objektiv gemessen an den Zielen des FStrG aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Schaffung zusätzlichen Parkraums, insbesondere für den Schwerverkehr.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Sie dienen notwendigen Fahrtunterbrechungen zur Erholung und Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf dem Weg zum Fahrtziel und stellen Parkraum zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahrpersonal zur Verfügung. Durch ihre Funktion leisten Rastanlageneinen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Nach Ziffer 3. 2. 1, Absatz 2 der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011), die auf Untersuchungen und langjährigen Erfahrungen beruhen, beträgt der Regelabstand für neue bewirtschaftete Rastanlagen 50 bis 60 km. Zwischen den bewirtschafteten Rastanlagen sind unbewirtschaftete Rastanlagen mit einem Regelabstand von 15 bis 20 km anzuordnen, im Ausnahmefall in einem Abstand von 25 km.

Der steigende Schwerlastverkehr und die strikte Einhaltung der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer führen u. a. dazu, dass die Anzahl der bereits bestehenden Park- und Stellplätze nicht mehr ausreicht. In der Folge sind bundesweit abends und nachts die Rastanlagen an zahlreichen Streckenabschnitten überlastet. Aufgrund der Überfüllung kommt es immer wieder zu verbotswidrigem Parken in Zu- und Abfahrtsstraßen zu Autobahnen. Darüber hinaus wird vielfach in autobahnahe Gewerbegebiete und in Wohnbereiche zum Parken ausgewichen. Die Lenkzeiten für die Lkw-Fahrer werden auf der Suche nach Rastmöglichkeiten oftmals zwangsläufig überschritten. Dies führt insgesamt zu groben Verkehrsbehinderungen, zu einem Rückstau auf den Autobahnen sowie teilweise groben Sachbeschädigungen an Verkehrs- und Grünanlagen der Rastplätze. Hierdurch ergeben sich erhöhte Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer. Durch zugeparkte Fahrgassen wird zudem ein erhöhtes Rangieraufkommen beim Ein und Ausparken erforderlich, was die Unfallgefahr für Fahrzeuge und Fußgänger weiter erhöht. Zusätzlich ergeben sich Schadstoffbelastungen und Einschränkungen für Rettungsfahrzeuge. Vermehrt wird außerhalb der eigentlichen Parkflächen auf Beet- und Grünanlagen geparkt, besonders das Parken außerhalb der befestigten Flächen führt zu einer starken Umweltbeeinträchtigung. Die gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten können wegen fehlender Stellplatzkapazitäten nur bedingt eingehalten werden. Dringend erforderliche Stellflächen für Großraum- und Gefahrguttransporter fehlen fast vollständig. Überprüfungen durch die Polizei und das Bundesamt für Güterverkehr können deshalb nur eingeschränkt durchgeführt werden. Der Neubau der Rastanlage ist daher vernünftigerweise geboten und führt zu einer deutlichen Entlastung des Parkraum mangels und damit auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Des Weiteren besteht durch widerrechtliches Parken abseits der ausgewiesenen Parkstände und außerhalb des geschlossenen Regenwassersystems die Gefahr von Umweltbeeinträchtigungen durch auslaufende umweltbelastende Flüssigkeiten.

Im Jahr 2008 wurde die LKW-Parksituation auf sämtlichen Rastanlagen des Bundes und allen privaten Autohöfen an den Bundesautobahnen erhoben. Diese Vollerhebung erfolgt bun-



desweit einheitlich in vorbestimmten Zeiträumen. Bei der Zählung wurden zwischen 22:00 und 03:00 Uhr die abgestellten Lkw auf den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen der Bundesautobahnen sowie auf den Autohöfen erfasst. Im Ergebnis der Studie wurde bundesweit ein Mangel von etwa 14.200 Lkw-Parkständen festgestellt.

Zusätzlich wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Prognoseverfahren entwickelt, um aus den Erhebungsdaten nicht nur den aktuellen Fehlbedarf, sondern auch den zukünftigen / weiteren Bedarf an LKW-Parkständen abschätzen zu können. Dieses Prognoseverfahren ist als Bestandteil in das aktuelle Regelwerk (ERS 2011) eingegangen.

Auf dieser Basis erfolgte in Niedersachsen in steter und enger Abstimmung mit dem BMVBS die Entwicklung des "Konzepts LKW-Parken an BAB in Niedersachsen" mit dem Prognosehorizont 2025. Darin ist das nds. BAB-Netz in bestimmte Abschnitte aufgeteilt, die verkehrlich sinnvolle Abschnitte zwischen Autobahnknotenpunkten bilden, bzw. die durch Landesgrenzen bestimmt sind. Für fast jeden dieser Abschnitte wurde anhand der Bestands- und der Prognosedaten sowie ggf. weiterer Erkenntnisse der Um- und Ausbau der vorhandenen Rastanlagen bzw. in Einzelfällen ein Neubau in Bezug auf die Parkkapazitäten und die Abstände zueinander erarbeitet. Nach diesem Konzept gab es im Jahr 2008 in dem Abschnitt zwischen dem AD Hannover-Ost und der Landesgrenze Sachsen-Anhalt eine Kapazität von 933 LKW-Parkständen (630 auf Rastanlagen des Bundes und 303 auf privaten Autohöfen). Der Fehlbedarf 2008 betrug 506 LKW-Parkstände, der nach der Prognose für 2025 auf 637 LKW-Parkstände ansteigt. Der gegenwärtige Fehlbedarf für das Prognosejahr 2025 beträgt nach zahlreichen Um- und Ausbauten 183 LKW-Parkstände. Mit dem geplanten Neubau (50 zusätzliche LKW-Parkstände), der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Zweidorfer Holz Süd und einer möglichen Erweiterung der PWC-Anlage Uhry-Süd kann der prognostizierte Bedarf von 1570 LKW-Parkständen abgedeckt werden.

Die Kapazitäten von bestehenden Autohöfen werden dabei stets berücksichtigt. Jedoch unterliegen Autohöfe als private Anlagen grundsätzlich privatwirtschaftlichen Zwängen. Eine steuernde Einflussnahme der Öffentlichen Verwaltung ist nicht möglich. Aus diesem Grunde werden angedachte bzw. in Planung befindliche Autohöfe konzeptionell nicht berücksichtigt.

2.2.3.1.1 Einwendungen zur Planrechtfertigung und Notwendigkeit

Eine Vielzahl von Einwendern hält den geplanten Parkplatz für nicht notwendig. Aus den vorgelegten Unterlagen sei der Bedarf nicht belegt. Durch die Rastanlage Zweidorfer Holz und dem Autohof in Braunschweig-Watenbüttel sei der Bedarf bereits gedeckt. Die Vorhabenträgerin habe darzulegen, wo und in welchem Umfang an der A 2 bereits Rastanlagen vorhanden seien und konkrete Kapazitätswerte zu benennen.

Zur Notwendigkeit der geplanten PWC-Anlage ist folgendes auszuführen:

Entsprechend der Straßenverkehrszählung aus 2010 (Zählstelle 0306) weist der A 2-Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Königslutter und dem Autobahnkreuz Wolfsburg/ Königslutter einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 78.579 Kfz/24h auf, mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 20.666 Fz/24h. Der für das Jahr 2030 prognostizierte DTV beträgt 95.456 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 24,1 % am Tag und 48,1 % in der Nacht.

Die bundesweite Untersuchung 2008 zur Parksituation von Lkw an Bundesautobahnen hat für den östlichen Abschnitt der A 2 (Autobahnkreuz Hannover-Ost bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt) einen Fehlbedarf von 506 Lkw-Parkständen festgestellt, auf das Prognosejahr 2025 bezogen fehlen 637. Im Jahr 2018 haben inzwischen erneute Zählungen der LKW-Parkstände auf Bundesautobahnen stattgefunden. Mit einer offiziellen Auswertung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird im Herbst 2018 gerechnet. Eine interne Auswertung durch die Vorhabenträgerin hat für den maßgeblichen östlichen Abschnitt der A 2 einen aktuellen Fehlbestand von 667 LKW-Parkständen ergeben. Dieser liegt deutlich über den Fehlbestand von 2008. Mit den aktuell vorliegenden Daten ergibt sich für das Prognosejahr 2030 ein Fehlbestand von 746 LKW-Parkständen ohne geplante Erweite-



rungsmaßnahmen wie z.B. Zweidorfer Holz und Uhry-Süd. Im Einzelnen ergeben sich folgende Zahlen:

Bestand LKW-Parkstände 2018	1371
Abgestellte LKW 2018	2038
Fehlbestand 2018	667
Bestand LKW-Parkstände 2030	1724 (einschließlich 353 zus. LKW-Parkstände aus Planungsmaßnahme 2030)
Bedarf LKW-Parkstände 2030	2117
Fehlbestand 2030	393 (ohne geplante Baumaßnahme = 746)

Dieser Fehlbedarf soll durch die Erweiterung bestehender sowie den Neubau zusätzlicher Anlagen ausgeglichen werden.

Durch Umbaumaßnahmen auf vorhandenen Tank- und Rastanlagen sowie bestehenden PWC-Anlagen konnten für den v.g. östlichen A 2-Abschnitt zwischenzeitlich insgesamt 366 neue Parkstände für Lkw geschaffen werden. Hinzu kommen noch 88 Lkw-Parkstände durch den neuen Autohof Schwülper nordseitig an der Anschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel (Betr.-km 176,0). Bezogen auf den in 2008 ermittelten Bedarf und Berücksichtigung der bis heute zusätzlich geschaffenen Lkw-Parkstände besteht nunmehr ein Defizit bis 2030 (Prognose) von mindestens noch 393 Lkw-Parkständen, der nicht unterschritten werden darf.

Neben dem Neubau der PWC-Anlage Suer (Betr.-km 152,0) mit 50 Lkw-Parkständen sind die Erweiterungen der Tank- und Rastanlage Zweidorfer Holz Süd (Betr.-km 180,6) in der Gemeinde Wendeburg des Landkreises Peine um 127 Lkw-Parkständen sowie der PWC-Anlage Uhry Süd (Betr.-km 146,5) der Gemarkung Ochsendorf um 50 Lkw-Parkständen in der Planung.

Die letztgenannte Erweiterungsplanung der Anlage Uhry Süd ist als Ersatz für die eingestellte Neubauplanung einer PWC-Anlage „Boimstorf Süd“ vorgesehen.

Die vorliegende Neubauplanung der PWC-Anlage Suer (Nordseite der A 2) ist fester Bestandteil des niedersächsischen Konzeptes „Lkw-Parken“ und nicht als Alternative zu sehen, sondern zwingend erforderlich zum Abbau des Lkw-Parkstanddefizites.

Im Vorfeld der jetzigen Planung wurde im Jahr 2009 für den östlichen Abschnitt der A 2 in Niedersachsen eine abgestufte Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen bzw. Erweiterungsmöglichkeiten vorhandener Anlagen durchgeführt. Die Planungsraumanalyse erfolgte dabei unter Beachtung der Anforderungen von Technik und Verkehrssicherheit an Autobahnrastanlagen sowie der Auswertung umweltspezifischer Vorgaben. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurden für die potenzielle Neuanlage von Rastanlagen unter anderem die Flächen bei Boimstorf beidseitig der A 2 herausgefiltert.

Soweit Einwender beanstanden, dass nicht nachvollziehbar sei, warum ein Parkplatz in direkter Ortsnähe geplant sein müsse und das ausreichend freie Flächen für eine Parkplatzbebauung abseits von Ortslagen vorhanden seien, ist zunächst richtig, dass sich nordseitig der A 2 in der Nähe des geplanten Standortes Suer bereits Rastanlagen befinden. Dies sind die beiden PWC-Anlagen Uhry, rd. 5,5 km vorher und Essehof in rd. 7,6 km Entfernung Richtung Westen mit zusammen lediglich 66 vorhandenen Lkw-Parkständen.

Die wiederholt vorgeschlagene Gewerbefläche der Stadt Königslutter befindet sich nahe der Anschlussstelle Königslutter nördlich der A 2 und ist über die Landesstraße 290 an das überörtliche Straßennetz erschlossen. Sie ist deshalb für eine Rastanlagenplanung nicht geeignet.

Die PWC-Anlagen Uhry Nord und beidseitig der A 2 bei Essehof wurden in der bereits erwähnten abgestuften Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) aus 2009 als nicht erweite-



rungsfähig bewertet. Ausschlaggebend dafür waren bei der PWC-Anlage Uhry Nord der angrenzende Wald, die Kompensationsfläche (Aufforstung) sowie die Lage im Landschaftsschutzgebiet Mittlere Schunter (LSG HEO 13).

Auf der Anlage Uhry Nord wurde Mitte 2010, im Zuge der vorangegangenen Umbauten bestehender Rastanlagen, die Lkw-Parkstandkapazität bereits um 14 auf insgesamt 46 erhöht.

2.2.3.2 Variantenprüfung

Zum Neubau der PWC-Anlage wurden im Planungsraum, der durch das Bauwerk „Überführung K 58“ sowie das Bauwerk „Unterführung Friedhofstraße“ begrenzt wird, vier Varianten untersucht. Der Planungsraum wurde durch eine vertiefende Umweltverträglichkeitsstudie (2012) und durch eine vorgelagerte „abgestufte Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen entlang der gesamten A 2“ (2009) ermittelt.

Bei der Variante 1a, die als Regellösung nach Anhang 10 der Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) konzipiert wurde, liegt das Widerlager des Bauwerks K 58 weit genug zurück, so dass die Verbreiterung für den Beschleunigungsstreifen ohne weitere Umbaumaßnahmen am Bauwerk erfolgen kann.

Die Variante 1b ist mit der Variante 1a identisch, liegt jedoch weiter westlich, so dass der Feldweg und die Acker- und Bewirtschaftungsstrukturen weitgehend bestehen bleiben. Nachteilig ist die erforderliche Bodenaufschüttung im Bereich der Einschnittsböschung der ehemaligen Unterführung der K 58.

Die Variante 2 ist als Regellösung nach Anhang 12 der ERS konzipiert; der Feldweg und die Acker- und Bewirtschaftungsstruktur bleiben weitgehend bestehen. Nachteilig ist jedoch der relativ hohe Flächenverbrauch und der erforderliche größere Fahrgassenanteil. Für Schwertransporte sind die Fahrgassen aufgrund der Radien nur eingeschränkt nutzbar.

Die Variante 3 ähnelt der Konzeption von Variante 2, ist jedoch weiter östlich angeordnet und längsseitig zur A 2 gedreht. Der Vorteil gegenüber den anderen Varianten liegt in seiner Anpassung an die Sportplatzausrichtung; außerdem liegt der Beschleunigungsstreifen komplett außerhalb der Einschnittsböschung der ehemals überführten K 58.

Die vier Varianten wurden auch bezüglich ihrer Umweltauswirkungen detailliert verglichen. Hierbei stellt sich die autobahnparallele Variante 1a eindeutig als Vorzugsvariante dar. Sie schneidet bei den meisten der untersuchten Schutzgütern (z.B. Boden, Landschaft, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) am günstigsten ab und kann auch im schutzgutübergreifenden Vergleich als Vorzugsvariante angesehen werden. Bei den Aspekten Grundwasser und Landschaftsbild ist sie im Vergleich als relativ günstig zu bewerten.

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist festzustellen, dass die Variante 1a mit geschätzten Kosten von 3,7 Mill. € im Gegensatz zu den übrigen Varianten, deren Kosten zwischen 3, 8 Mill. € und 4,2 Mill. € liegen, am wirtschaftlichsten ist.

Unter Berücksichtigung des hier angewandten Musterplanes für eine kleine unbewirtschaftete Rastanlage gemäß den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) ist die beantragte Vorzugsvariante der PWC-Anlage Suer nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich Lage und Ausgestaltung zweifelsfrei vorzugswürdig.

Zusammenfassend ist anzumerken, dass Alternativen zum beantragten Standort und zur geplanten Ausgestaltung des Vorhabens nicht erkennbar sind. Durch die vorhandenen Zwangspunkte am Standort ergeben sich keine ernsthaft in Frage kommenden Varianten, die gegenüber der gewählten Ausgestaltung des Vorhabens vorteilhaft wären. Eine weitergehende Untersuchung von Varianten konnte daher unterbleiben.



2.2.3.3 Immissionen

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

2.2.3.3.1 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. Vorgenanntem Gebot wird das beantragte Vorhaben hinsichtlich der Wahl des Standortes und insbesondere, was den Abstand zur Ortslage Boimstorf angeht, wie sich auch aus den weiteren Ausführungen dieses Beschlusses ergibt, gerecht.

2.2.3.3.2 Verkehrslärm

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Hieraus ergibt sich, dass Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (aktiver Lärmschutz). Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage jedoch einen Entschädigungsanspruch gegen den Träger der Straßenbaulast, sofern beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen bestimmte Immissionsgrenzwerte überschritten werden (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Dieser Anspruch umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der beeinträchtigten baulichen Anlage (passiver Lärmschutz). Aufgrund § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG besteht ein Entschädigungsanspruch für den verlärmten Außenwohnbereich.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS – 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG Urt. v. 21.03.1996, 4 C 9/95, NVwZ 96, 1003).

2.2.3.3.2.1 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

2.2.3.3.2.2 Gebietsnutzungen

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

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

2.2.3.3.2.3 Lärmberechnung

Das Vorhaben Neubau einer PWC-Anlage wird schalltechnisch wie eine wesentliche Änderung beurteilt, unter Einbeziehung der Lärmemissionen der BAB 2.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch das Vorhaben die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen.

2.2.3.3.2.4 Schallberechnung

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

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

Der schalltechnischen Untersuchung für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung liegen auf der Grundlage der Verkehrszählung von 2010 die Verkehrsprognosen der Vorhabensträgerin für das Jahr 2030 zugrunde. Für den Streckenabschnitt der A 2 außerhalb des Bereichs der Rastanlage ist im Jahr 2030 mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 95.456 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 24,1 % tags und 48,1 % nachts zu rechnen. Der Prognosehorizont von 2030 entspricht den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. In der Straßenplanung sind Prognosezeiträume von 10 bis 15 Jahren grundsätzlich angemessen, weil sichere Vorhersagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren hinweg meistens nur sehr schwer möglich sind.⁷

2.2.3.3.2.5 Aktiver Schallschutz

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

Lärmschutz für Wohngebäude

Im vorliegenden Fall befindet sich nördlich der A 2 mit dem Vereinsheim eines Sportplatzes das nächste Objekt in einem Abstand von ca. 600 m zur Rastanlage. Außerdem liegt dieses Objekt östlich des Beginns des Verzögerungssteifens und damit außerhalb der Baustrecke. Bei Objekten in der Ortslage Boimstorf selbst, südlich der A 2, betragen die Abstände mehr als 450 m. Hier reduziert sich durch die Fahrzeuge die über die Rastanlage fahren, der Verkehr auf der näher am Ort liegenden durchgehenden Strecke, so dass insgesamt die Lärmbelastung abnimmt. Eine Untersuchung zur Anspruchsermittlung auf Lärmvorsorge war daher nicht erforderlich.

Lärmschutz für die LKW-Fahrer

Für den Schutz der sich auf der PWC-Anlage aufhaltenden LKW-Fahrer vor Lärm während ihrer Ruhezeiten ist ein rd. 255,00 m langer und 3,50 m hoher Lärmschutzwall vorgesehen. Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Autobahnen ist Lärmschutz für LKW-Fahrer vorzusehen, wenn der Grenzwert im Bereich der Rastanlage von 65 dB(A) nachts überschritten wird. Für die Berechnung der Beurteilungspegel im Bereich der LKW-Stellplätze wurde die Prognose-Verkehrsbelastung der BAB 2 im Planbereich vom Anfang und Ende der Ausfädelungs- und Einfädelungsstreifen zugrunde gelegt. Mit dem zwischen der BAB 2 und der PWC-Anlage vorgesehen Lärmschutzwall werden die Auslösewerte von 65 dB(A) eingehalten.

2.2.3.3.3 Luftschadstoffe

Eine gesonderte luftschadstofftechnische Berechnung liegt nicht vor und ist auch nicht erforderlich. Gegenüber der derzeitigen Situation werden keine zusätzlichen Schadstoffbelastungen infolge der Baumaßnahme ausgelöst.

2.2.3.3.4 Einwendungen zu Immissionen

2.2.3.3.4.1

Verschiedene Einwender äußern sich kritisch zum Fahrzeuglärm, der bereits jetzt auf der A 2 zu hören sei. Die Lebensqualität werde durch den großen Geräuschpegel beeinträchtigt. Durch die PWC-Anlage und die Start-Stop-Geräusche der LKW erhöhe sich die Lärmbelastung deutlich, zumal die Anlage auch geografisch höher liege als die Ortslage Boimstorf. Die Lärmbelastung sei zu überprüfen und ein Gutachten zu erstellen. Vereinzelt wird der Bau einer zusätzlichen Lärmschutzwand auf dem Mittelstreifen oder die Erhöhung des Lärm-

⁷ BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06, Rn. 20.



schutzwalles auf der Südseite der A 2 gefordert. Es müsse auch nachgewiesen werden, dass die TA Lärm eingehalten wird.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Die Lärmsituation im betroffenen Bereich ist geprägt durch den vorhandenen Verkehr auf der Bundesautobahn A2.

Entsprechend der Straßenverkehrszählung aus 2010 (Zählstelle 0306) weist der A 2-Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Königslutter und dem Autobahnkreuz Wolfsburg/ Königslutter einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 78.579 Kfz/24h auf, mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 20.666 Fz/24h. Der auf das Jahr 2030 prognostizierte DTV beträgt 95.456 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 24,1 % am Tag und 48,1 % in der Nacht.

Die nordseitig der A 2 geplante PWC-Anlage Suer weist im Mittel ein Höhenniveau von 111 m ü. NN auf. Die nächstgelegenen Objekte (Bebauung), welche lärmtechnisch infolge des Rastanlagenneubaus als zu schützen in Frage kämen, befinden sich in ≥ 550 m südöstlicher Entfernung auf 99 m ü. NN in der Ortschaft Boimstorf. Aufgrund dieser Entfernung und Lage sowie den Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften für Verkehrslärm ergibt sich für diesen Bereich jedoch kein Lärmschutzanspruch für die Bewohner der Ortslage Boimstorf.

Zudem hat der zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern vorgesehene 3,50 m hohe und rd. 255 m lange Wall zwischen der Autobahn und der Rastanlage im Nebeneffekt auch eine lärmindernde Wirkung in südlicher Richtung hinsichtlich Fahrzeugbewegungen/-lärm auf der PWC-Anlage.

Durch den geplanten Rastanlagenneubau wird sich die Verkehrsstärke auf der A 2, als auch der Verkehrslärm im betroffenen Bereich nicht ursächlich erhöhen. Aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen können der Vorhabenträgerin ohne Rechtsgrund nicht auferlegt werden.

2.2.3.3.4.2

Einwohner von Boimstorf befürchten eine Beeinträchtigung der Nachtruhe durch Lichtimmissionen, da die Parkplatzanlage beleuchtet sein werde und oberhalb der Ortslage Boimstorf liege. Die installierten Lampen würden dauerhaft auf Boimstorf scheinen und das Lebensumfeld beeinträchtigen.

Die Befürchtungen werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die geplante unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude erhält eine den technischen Vorschriften und Regelwerken entsprechende Beleuchtung. Hierbei ist unter anderem durch die Wahl geeigneter Leuchtmittel, einer Abdimmung in verkehrsschwächeren Nachtstunden oder auch der Verwendung von Lichtblenden die Beleuchtung derart zu gestalten, dass Lichtimmissionen zum Schutz der an die Rastanlage angrenzenden Bereiche weitgehend vermieden werden.

Die nordseitig der A 2 geplante PWC-Anlage Suer weist im Mittel ein Höhenniveau von 111 m ü. NN auf. Zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern wird zwischen der Autobahn und der Rastanlage ein 3,50 m hoher und rd. 255 m langer Wall vorgesehen, der im Nebeneffekt auch eine lärmindernde und lichthemmende Barriere in südlicher Richtung darstellt. Die Wohnorte der Einwender befinden sich in einer Entfernung und Lage zur PWC-Anlage, die eine Beeinträchtigung des Lebensumfeldes der Einwender durch die Rastanlagenbeleuchtung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausschließt. Eine Beeinträchtigung der Nachtruhe ist insoweit nicht zu befürchten.

Darüber hinaus weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Beleuchtungseinrichtungen auf der geplanten PWC-Anlage zu den Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes zählen, die nicht zu den Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 des BImSchG gehören.

Für die PWC-Anlage Suer ist aus diesem Grund kein lichttechnischer Nachweis der Lichtemissionen auf angrenzende Bereiche zu führen. Jedoch werden von der Vorhabenträgerin bei der Baudurchführung lichttechnische Gütemerkmale zur Beleuchtung beachtet und bei



der Wahl der Lichtpunkthöhe wird auf die Belange von Natur und Landschaft sowie der umliegenden Bebauung Rücksicht genommen.

2.2.3.4 Natur und Landschaft

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Vermeidungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (vgl. BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (vgl. BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (vgl. BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

Die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Helmstedt) hat eine gutachtliche Stellungnahme abgegeben. Das Benehmen ist 17.05.2016 hergestellt worden.

2.2.3.4.1 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.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1) hat die Vorhabenträgerin den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Beeinträchtigungen beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Die wesentlichen Vermeidungs- und Gestaltungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen sind nachfolgend und in der Unterlage 19.1 dargestellt.

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

2.2.3.4.1.1 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.⁸ Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich

⁸ BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.)



dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.4 beschreiben mit den Vermeidungsmaßnahmen 2.1V und 3.1VCEF geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun. Vorgesehen sind

- Anlage von Bauzäunen zum Schutz von wertvollen Gehölzbeständen,
- Bauzeitenregelung zur Minimierung des Eingriffs im Sinne des Artenschutzes

2.2.3.4.1.2 Ausgleich und Ersatz

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

2.2.3.4.1.2.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken.⁹

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

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.4 beschreiben mit den Maßnahmen 4.1ACEF, 5.1A, 5.2A und 5.3A geeignete Ausgleichsmaßnahmen im gleichen Naturraum. Zum Ausgleich vorgesehen sind

- Bewirtschaftungsauflagen auf offenem Ackerstandort/Entwicklung und Pflege von Magergrünland
- Flächige Gehölzpflanzung,
- Rückbau/Entsiegelung von Verkehrsflächen,
- Anlage einer Obstbaumwiese,

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

⁹ BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2.10, 3.10 –, NuR 2010, 646 (Rn. 23).

2.2.3.4.1.2.2 Herstellungskontrolle, Bericht

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

2.2.3.4.1.2.3 Ersatzgeld

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

2.2.3.4.2 Einwendungen zu Natur und Landschaft

2.2.3.4.2.1

Es wird eingewandt, ein Wilddurchlass für Luchs und Wildkatze in unmittelbarer Nähe zur geplanten PWC-Anlage verliere seine Bedeutung. Wilddurchlässe an der Autobahn und die Sandkuhle seien schützenswerte Bereiche und insbesondere durch Lärmgeräusche von der PWC-Anlage betroffen, diese seien nicht untersucht worden, auch sei der untersuchte Bereich viel zu klein gewählt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Spezielle Funktionen oder Wertigkeiten des Wilddurchlasses sowie seiner hieran in räumlicher Nähe angrenzenden Gehölzstrukturen für das Vorkommen der Wildkatze, oder eine Bedeutung desselben als bedeutende Vernetzungsstruktur oder Wanderkorridor für die Art, wurden im Zuge der Bestandsermittlungen nicht festgestellt. Es gibt allerdings auf der Homepage des BUND für den betroffenen Naturraum Angaben zu einem Wildkatzenwegeplan mit Darstellungen von Bereichen mit Wildkatzenvorkommen, potenzieller Lebensräume der Art und einer Vision eines Waldverbundes für die Wildkatze mit dargestellten Haupt- und Nebenachsen für Wander- und Austauschkorridore. Alle relevanten Darstellungen dazu betreffen jedoch Bereiche südlich der A 2 und westlich der A 39. Der dem geplanten Vorhaben am nächsten gelegene Bereich mit dort dargestellten Wertigkeiten betrifft einen von West nach Ost verlaufenden Verbundkorridor südlich von Rieseberg, jenseits der A 2 in ca. 2,5 km Entfernung. Das Untersuchungsgebiet und seine nähere und mittlere Umgebung liegen weit außerhalb der abgegrenzten Bereiche dieses Wildkatzenwegeplans, so daß eine besondere Funktion des Standortes der geplanten PWC-Anlage als Vernetzungskorridor auch daraus nicht abzuleiten ist.

Die Wildkatze wird, unter Berücksichtigung ihrer Biologie, in Verbindung mit der Entfernung des bestehenden Wilddurchlasses zum Vorhaben, der bereits bestehenden Raumsituation sowie der geringen anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren der PWC-Anlage (und deren geringer Reichweite) ihre großräumigen Raumnutzungen und Wanderbewegungen im Naturraum in gleichem Maße durchführen können wie bisher.

Aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung durch betriebsbedingte Störungen durch die A 2 und des damit verbundenen Meideverhaltens bzw. der Gewöhnungseffekte der vorhandenen Fauna im Umgebungsbereich der A 2 in Verbindung mit der geringen Reichweite von betriebsbedingten Störungen durch die PWC-Anlage, ist nicht davon auszugehen, dass sich als Folge des Neubaus der PWC-Anlage zusätzliche Beeinträchtigungen von Tierarten (wie Greifvögel) ergeben werden, die so weit über die bestehenden Störquellen (A 2, K 58) hinauswirken, dass sie sich erheblich auf den Lebensraum der Sandkuhle sowie auf die Individuen der den Wilddurchlass gewöhnlich nutzenden Tierarten und damit auf die örtlichen Populationen auswirken können.

Darüber hinaus wird im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen 5.1 A und 5.3 A eine um die PWC-Anlage herumführende Eingrünung geschaffen, die vor optischen und akustischen Störreizen



schützt. Negative Auswirkungen auf die Art, bzw. die Eignung bestehender Vernetzungskorridore sind durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

Im Vorfeld der Planung fanden neben der Biotoptypenkartierung auch umfangreiche faunistische Untersuchungen im Zuge der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen im Zuge der A 2 in Niedersachsen (Flächen W3/W3a, Boimstorf, LK Helmstedt, km 151,5 bis 153,5), (LaReG 2012) statt, die weit über den Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zum Neubau der PWC – Anlage Suer hinausgehen und auch den Bereich des Wilddurchlasses an der A2, westlich der K 58 abdecken. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Untersuchungen ist Grundlage der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes des LBP und der Bearbeitung des Artenschutzbeitrages. Der Untersuchungsraum und der Untersuchungsumfang werden daher auch vor dem Hintergrund der geringen Projektwirkungen in Verbindung mit der vorhandenen Biotoptypen- und Landschaftselementausstattung sowie den vorhandenen Vorbelastungen des vorgesehenen Standortes von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet.

2.2.3.4.2.2

Die Kompensationsmaßnahme in der Gem. Rieseberg wird von einem Einwender als ungeeignet abgelehnt. Die Fläche sei kein Standort für Magerrasen, eine Beweidung habe seit Jahren nicht mehr stattgefunden. Der Zaun, der die Fläche umzäunt, sei auf größeren Längen umgefallen und gelte als Wildtierfalle. Auch müsse ein Ausgleich im direkten Umfeld der Baumaßnahme erfolgen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Im Zuge der Benehmensherstellung wurde eine Dokumentation des betroffenen Grundeigentümers über den Ausgangszustand der benannten Fläche in der Gemeinde Rieseberg vorgelegt, aufgrund dessen dann die Benehmensherstellung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt am 17.05.2016 erfolgte. Die Fläche soll zur weiteren Entwicklung als Mähweide genutzt werden, d.h. dass sie entweder durch Beweidung oder durch Mahd bewirtschaftet werden kann. Durch Beweidung bzw. beständige Mahd und Zuführung keiner weiteren Düngeeinträge wird der Boden auf Dauer ausgehagert und es entsteht durch natürliche Sukzession allmählich ein Magerrasen auf der anstehenden Kalkunterlage, wie es als anzustrebendes Entwicklungsziel für die Ausgleichsmaßnahme auch im planfestgestellten Maßnahmenblatt beschrieben ist. Die Maßnahme wird im Sinne eines Ökokontos geführt, welches die Stiftung Naturland für die Straßenbauverwaltung dauerhaft bewirtschaftet. Da die Artenschutzmaßnahme auf die Feldlerche abzielt, ist für die Ausgleichsfläche nur bei Beweidung ein Zaun erforderlich. Ergänzend ist festzustellen, dass vom Vorhabenträger im Vorfeld der Planung mit dem BUND und dem Nabu sowohl der Untersuchungsumfang abgestimmt als auch das Kompensationsmaßnahmenkonzept in Zusammenarbeit entwickelt wurde.

Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Artenschutz zum Schutz der Feldlerche (CEF-Maßnahme 4.1 A) liegt in der Gemarkung Rieseberg und befindet sich damit auch nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetz im räumlichen Zusammenhang (betroffener Naturraum und Vorkommen der Feldlerche) mit dem durch das Vorhaben betroffenen Eingriffsraum in Boimstorf. Im Weiteren ist mit der Anlage einer Obstbaumwiese auch eine landschaftspflegerische Kompensation (Maßnahme A 5.3) im direkten Bereich der PWC-Anlage planfestgestellt.

Soweit die Forderung erhoben wird, die Standorte für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit den ortsansässigen Feldinteressenschaften und Jagdgenossenschaften zu regeln, und weiter vorgetragen wird, dass die Pflanzen- und Tierwelt durch das Bauvorhaben in ihrer Existenz bedroht und es nicht bekannt sei, welche Schutzmaßnahmen getroffen würden, ist auszuführen, dass der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan mit Artenschutzbeitrag (Unterlage 9 und 19) nach den methodischen Ansätzen der „Richtlinien für die land-

schaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau“ (RLBP) des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitet worden ist und zu dem Fazit kommt, dass mit den vorgesehenen Ausgleichs- und weiteren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (ACEF) sowie artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen alle betroffenen Schutzgütfunktionen der Naturschutzgesetzgebung und des besonderen Artenschutzes vollständig kompensiert bzw. wiederhergestellt werden.

Das Maßnahmenkonzept ist mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt und das Benehmen hergestellt worden. Insoweit ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen mit den Feldinteressenschaften und Jagdgenossenschaften zu regeln. Auch ist es in diesem Zusammenhang nicht erforderlich, wie vereinzelt gefordert, statt der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen ein Ersatzgeld festzusetzen.

2.2.3.5 Besonders geschützte nationale Gebiete

2.2.3.5.1 Naturschutzgebiete und Natura 2000-Gebiete

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

2.2.3.5.2 Landschaftsschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Landschaftsschutzgebiete.

Im südöstlichen Teil ragt ein kleiner Randbereich des großen Naturparks „Elm-Lappwald“ in das Untersuchungsgebiet.

2.2.3.6 Artenschutz

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung der im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes erstellten artenschutzrechtlichen



Fachbeitrages (Unterlage 19.2) kommen die in dieser Unterlage aufgeführten teilweise streng und europarechtlich geschützten Vogel- und Reptilienarten sowie Fledermausarten auf den Flächen vor, die gegebenenfalls bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, beziehungsweise ihr Vorkommen kann dort nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse ist unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

Brutvögel

Im Hinblick auf die im Rahmen der Bestandserfassung genannten, im Plangebiet natürlich vorkommenden Brutvogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 79/409/EWG werden die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gewahrt.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist nicht erfüllt. Da die für die Durchführung des Vorhabens erforderliche Baufeldfreimachung (Abschieben des Oberbodens, Fällung von Gehölzen, Entfernung von Vegetationsbeständen) nur innerhalb der Vegetationsruhe (01.10. bis 28.02.) zu erfolgen hat (Vermeidungsmaßnahme 3.1VCEF), ist sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Ein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes signifikantes Tötungsrisiko durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen ist nicht zu befürchten.

Mit der Entwicklung von Magerrasenflächen auf offenem Ackerstandort (Ausgleichsmaßnahme 4.1VCEF) ist auch die baubedingte Entnahme, Beschädigung oder der Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen. Mit der Maßnahme werden die Habitatbedingungen für die betroffene Art Feldlerche als Fortpflanzungs- und Ruhestätte optimiert. In diesem Zuge wird eine bislang als Acker genutzte Fläche in Grünland umgewandelt. Die Grünlandfläche wird unter Bewirtschaftungsauflagen für die betroffene Vogelart genutzt. Hierdurch wird eine Lebensraumaufwertung erzielt, die auch auf die angrenzenden Flächen ausstrahlt und dort ebenfalls zu einer Lebensraumaufwertung für die Feldlerche und damit zur Erhöhung des Bruterfolges und der Revierdichte führt. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die betroffene Vogelart bleibt bei Umsetzung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme im Betrachtungsraum erhalten, der Erhaltungszustand der Population im Naturraum wird durch die Umsetzung der vorgesehenen Planung nicht beeinträchtigt und bleibt bestehen. Somit ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Die Brutvögel werden während der Fortpflanzungs-, Aufzucht, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit nicht erheblich gestört. Die hierfür erforderliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Reproduktionserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden. Die Inanspruchnahme potenzieller Fortpflanzungsflächen und der Baubeginn erfolgen außerhalb der Brutzeit. Baufelder werden nach der Ankunft der Tiere aus dem Winterquartier automatisch gemieden. Insgesamt trägt das Vorhaben damit nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Brutvogelpopulation bei. Entsprechende Störungen sind demnach als unerheblich zu bewerten.



Reptilien

Im Rahmen der speziellen Kartierung wurde als einzige Reptilienart die ungefährdete Waldeidechse nachgewiesen. Hierbei handelt es sich nicht um eine Anhang-IV-Art. Insofern ist nach derzeitigem Kenntnisstand keine Betroffenheit, im Sinne des besonderen Artenschutzes gem. § 44 BNatSchG, durch die Umsetzung der Planung zu erwarten.

Fledermäuse

Es wurden insgesamt 7 Fledermausarten, bzw. Artgruppen festgestellt. Im Untersuchungsgebiet weisen der westliche Rand des Sportplatzes und der Laubwaldjungbestand im Westen eine geringe Bedeutung für die lokalen Fledermausarten auf. Im Vorhabensbereich konnten im unmittelbaren Umfeld für keine Art wichtige Flugrouten, Quartiere oder essentielle Nahrungshabitate festgestellt werden. Eine mögliche Betroffenheit aus artenschutzrechtlicher Sicht ist somit für keine Fledermausart zu erwarten.

Zusammenfassung

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

Ausnahmen

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

2.2.3.6.1 Einwendungen zum Artenschutz

2.2.3.6.1.1

Vereinzelt werden Untersuchungsergebnisse zur Feldlerche angezweifelt. Es gebe Untersuchungen, wonach im Planbereich mehr Brutpaare festgestellt worden seien. Es werden intensivere Untersuchungen der Fauna und Flora gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Ein Vergleich der Biotoptypenausstattung des Untersuchungsgebietes im Jahr 2011 (s. Karte 2-1; Plan Realnutzung und Biotoptypen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen im Zuge der BAB A 2 in Niedersachsen (Flächen W3/W3a, Boimstorf, LK Helmstedt, km 151,5 bis 153,5), (LaReG 2012)) mit der Situation im Jahr 2014 (s. Unterlage 19.1.3/ 19.2.2 des LBP (Plan Bestand und Konflikte Artenschutz)) zeigt, dass sich im Hinblick auf die vorkommenden Biotoptypen und die Landschaftsstrukturenausstattung keine gravierenden Änderungen im Wirkraum des Vorhabens ergeben haben. Insofern besteht kein Anlass dafür, die Aktualität der Kartierdaten zur Brutvogelfauna aus dem Jahr 2011 anzuzweifeln. Die Brutvogelgemeinschaft der offenen und halboffenen Feldflur, zu der auch die Feldlerche gehört, ist auf wechselnde Nutzungsformen eingestellt und nutzt diese großräumig in ggf. sich jährlich, je nach aktueller Feldnutzung und Bewirtschaftung leicht verschiebenden Besiedlungsmustern. Hierdurch stellen jährliche „Verschiebungen/ Verlagerungen“ der Population in den jeweils genutzten Räumen der Ackerlandschaften eher die Regel dar. Eine aktualisierte Untersuchung der Brutvögel unter besonderer Berücksichtigung der Feldlerche wird unter diesem Aspekt nicht als erforderlich angesehen.

Im Artenschutzbeitrag wurden innerhalb des spezifischen Wirkraums alle nachgewiesenen europäischen Vogelarten mit Brutstatus und allgemeiner Planungsrelevanz (also alle Revierinhaberarten unabhängig vom aktuellen Gefährdungsstatus) und alle weiteren vorkommenden Vogelarten mit besonderer Planungsrelevanz (unabhängig vom Status des Nachweises) einer vertiefenden Betrachtung/ Prüfung unterzogen, wobei manche Vogelarten, wie z.B. der Bluthänfling in ökologischen Gilden zusammengefasst und geprüft wurden (s. Artenschutz-



beitrag S. 10, Pkt. 4.2.2). Die dort getroffenen Prognosen und Bewertungen einer möglichen Schädigung oder Störung einer bestimmten Art, wie der Bluthänfling, würden bei einer art-spezifischen Auflistung, bzw. Prüfung, im Ergebnis nicht von den derzeitigen Ausführungen des Artenschutzbeitrages zur Betroffenheit der Art abweichen und würden somit nach gut-achterlicher Einschätzung auch keine neuen planungsrelevanten Erkenntnisse mit evtl. dar-aus resultierenden Konsequenzen ergeben. Die Durchführung der Kartierungen sowie die Erstellung des Artenschutzbeitrages erfolgte gemäß der aktuell geltenden, fachlichen und methodischen Standards.

2.2.3.6.1.2

Beanstandet wird, dass die im Bereich des geplanten Parkplatzes nachgewiesenen Ruf-nachweise verschiedener Fledermausarten nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Viele dieser Arten hätten ihr Jagdrevier im Bereich der geplanten PWC-Anlage; ein Parkplatz würde den Tod vieler seltenen Tiere bedeuten und den Jagd- und Lebensraum dauerhaft zerstören. Die den Planunterlagen zugrunde liegenden Ergebnisse werden angezweifelt, da ein anderes Gutachten zur Fledermauskartierung zu anderen Ergebnissen komme, und da-her intensivere und professionell durchgeführte Untersuchungen der betroffenen Fleder-mausarten gefordert.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Es ist richtig, dass es im Bereich Sundern, Boimstorf und Beienroder Holz Fledermausvor-kommen gibt. Im Untersuchungsgebiet wurden im Zuge der Kartierarbeiten insgesamt 7 Fle-dermausarten, bzw. Artgruppen festgestellt. Der westliche Rand des Sportplatzes und der Laubwaldjungbestand im Westen des Untersuchungsgebietes weisen eine mittlere Bedeu-tung auf. Für das Bauvorhaben werden jedoch hauptsächlich Ackerflächen in Anspruch ge-nommen, die gem. Kartierbericht für Fledermäuse nur eine untergeordnete, naturschutzfach-liche Bedeutung haben (S. 24). Auch der im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB 2 ange-legte Begrünungsstreifen entlang der Autobahn, der für die Zu- und Abfahrt der Anlage sowie für den geplanten Wall teilweise in Anspruch genommen wird, weist auch nur eine geringe Bedeutung für diese Tierartengruppe auf. Eine um die Rastanlage herumführende und an den vorhandenen Begrünungsstreifen anbindende Neubepflanzung ist jedoch im Land-schaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen (Maßnahmen 5.1 A und 5.3 A). Darüber hinaus werden keine wichtigen Vernetzungsstrukturen zerstört. Jagdaktivitäten konnten im Zuge der faunistischen Kartierung in diesem Bereich - wahrscheinlich aufgrund der starken Lärm- und Lichtbelastung durch die BAB - nicht festgestellt werden (S. 24). Von keiner Art konnten im unmittelbaren Umfeld (Vorhabenbereich) wichtige Flugrouten, Quartiere, oder essentielle Nahrungshabitate festgestellt werden. Der Artenschutzbeitrag kommt daher zu dem Ergeb-nis, daß eine Betroffenheit der Fledermäuse (S. 8) aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht zu erwarten ist und damit weitergehende Untersuchungen auch nicht erforderlich sind.

Soweit vorgetragen wurde, dass andere faunistische Untersuchungen zu anderen Ergebnis-sen der Fledermauskartierung führen, hat die Planfeststellungsbehörde eine Überprüfung veranlasst. Danach lag der am nächsten gelegene Beobachtungspunkt des Gutachtens zur Errichtung von Windenergieanlagen ca. 800 m nordwestlich des geplanten Standorts der PWC-Anlage. Das Gutachten kommt trotz Abweichungen im Untersuchungsgebiet sowie den eingesetzten Methoden zu ähnlichen Ergebnissen wie das Gutachten des Ing. Büros LaReG in den Planunterlagen. In beiden Gutachten stellte die Zwergfledermaus die mit Abstand häufigste Art dar. Weiterhin konnte u.a. die stark gefährdete Mopsfledermaus in strukturier-ten Bereichen in größerem Abstand zur geplanten PWC-Anlage nachgewiesen werden. Bei-de Gutachten kommen zu dem Schluss, dass die intensiv genutzten Ackerflächen für Fle-dermäuse keine bzw. nur eine untergeordnete Rolle haben. Erhebliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf die lokale Fledermausfauna können somit hinsichtlich der Errichtung der PWC-Anlage ausgeschlossen werden.

2.2.3.6.1.3

Es wird beanstandet, dass keine Untersuchungen zu nachtaktiven Wirbellosen gemacht wurden. Die Beleuchtungsanlagen der PWC-Anlage lockten nachtaktive Insekten an, so dass es durch die Hitzeentwicklung der Lampen zum Tod auch bestandsgefährdeter Insektenarten kommen könne.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Der Umfang der zu untersuchenden Arten wurde im Vorfeld der Planung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt. Eine Untersuchung der nachtaktiven Wirbellosen wurde aufgrund der weitläufigen Agrarlandschaft im Nahbereich des Projektes nicht als erforderlich erachtet. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

In Hinblick auf die Beleuchtung der Rastanlage wird vom Vorhabenträger die Verwendung von Natriumdampflampen oder LEDs mit entsprechender Wellenlänge zugesagt, die eine nur sehr gering anlockende Wirkung auf Insekten und nachfolgende Fledermäuse aufweisen bzw. keine Hitze entwickeln. Ein entsprechendes Beleuchtungskonzept wird im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung aller naturschutzfachlichen Anforderungen erstellt.

2.2.3.6.1.4

Soweit beanstandet wird, dass im Bereich der Parkplatzausfahrt die Glockenblume als „Rote-Listen-Art“ stark gefährdet sei, ist anzuführen, dass die Gattung *Campanula* fast weltweit verbreitet ist und es ca. 300 bis 500 *Campanula*-Arten gibt. Bei der hier angesprochenen Art handelt es sich vermutlich um die Wiesen-Glockenblume (*Campanula patula*, RL 3). Diese Art wurde bei den vollständigen, mehrmaligen Begehungen zur Erfassung von Rote Liste Pflanzenarten im Zuge der Umweltverträglichkeitsuntersuchung ca. 200 m westlich des Eingriffsbereichs (dort im Bereich des mesophilen Weißdorn-Schlehengebüsches an der Rampe der ehemaligen Kreisstraßenüberführung) mit ca. 100 Exemplaren nachgewiesen. Dieser seinerzeit festgestellte Standort wurde bei der weiteren, bzw. konkreten Planung der PWC-Anlage berücksichtigt und als „Tabufläche“ behandelt. Im Zuge der Biototypenkartierung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan im Jahr 2014, wurde auf den Flächen des unmittelbaren Eingriffsbereichs die Rote-Liste Art „Wiesen-Glockenblume“ nicht nachgewiesen. Eine Betroffenheit, bzw. eine erhebliche nachteilige Beeinträchtigung dieser Art, ist durch die Planung der PWC-Anlage daher nicht zu erwarten.

2.2.3.7 Wasser

Die Rastanlage befindet sich außerhalb von Wasserschutzzonen. Sie wird über ein neu herzustellendes Rohrleitungs- und Muldensystem entwässert. Gemäß überschlüssiger Berechnungen ergeben sich aufgrund der Neuversiegelung zusätzliche Mehrwassermengen in Höhe von ca. 250 l/s. Diese zusätzlichen Abflussmengen müssen zurückgehalten werden, da eine Versickerung nicht möglich ist.

Das anfallende Niederschlagswasser der bestehenden PWC-Anlage wird daher mit dem Niederschlagswasser der neu geplanten Entwässerungsanlagen im südöstlich der PWC-Anlage angeordneten Regenrückhaltebecken gesammelt. Von dort aus wird das abzuführende Regenwasser gedrosselt im Mittel mit 4,0 l/s und maximal mit 8,0 l/s in den geplanten Wegeseitengraben des verlegten Wirtschaftsweges eingeleitet.

Das als Trockenbecken konzipierte Regenrückhaltebecken ist mit einem Stauvolumen von ca. 1.000 m³ geplant, in dem ein Absetzbecken mit Tauchwand integriert ist. Der Eintrag von in Straßenabflüssen charakteristischen Inhaltsstoffen (Leichtflüssigkeiten und absetzbare Bestandteile) wird somit verhindert.

Die Entwässerungsplanung beruht auf den einschlägigen Regelwerken, insbesondere auf den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)“. Die dort be-

schriebenen Behandlungsanlagen für Straßenabflüsse und deren Dimensionierung entsprechend den Anforderungen an den Stand der Technik. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (LABU) waren in die Überarbeitung der RAS-Ew Ausgabe 2005, eingebunden. Dieses Regelwerk ist auch in Kenntnis einer Vielzahl von wissenschaftlichen Forschungs- und Untersuchungsergebnissen zu Straßenabflüssen, deren Zusammensetzung, Ableitung und Behandlung aufgestellt worden. Die für das Vorhaben vorgesehenen Entwässerungs- und Rückhalteanlagen entsprechen für die Einleitung von Abflüssen im Gewässer dem Stand der Technik. In den Planunterlagen sind alle wasserwirtschaftlichen Fragen angemessen nachgewiesen und dargestellt. Sie wurden mit der zuständigen Wasserbehörde und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde bezüglich der Auflagen zum Gewässerschutz wurde in diesem Beschluss Rechnung getragen. Die Auswirkung auf das Schutzgut Wasser wurde ordnungsgemäß untersucht und bewertet. Durch die in der Planunterlage 18.1 – wassertechnische Erläuterungen – näher beschriebene Entwässerungsplanung werden Nachteile für den Wasserhaushalt oder Vorfluter ausgeschlossen; Regelungs- oder Prüfungsdefizite sind nicht ersichtlich. Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen des Straßenbauvorhabens gewahrt. Ökologische und gesundheitliche Gefährdungen sind nicht zu befürchten.

2.2.3.7.1 Einwendungen zu wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Belangen

2.2.3.7.1.1

Anwohner befürchten durch die Einleitung von Niederschlagswasser in den Löschteich der Ortschaft Boimstorf eine Zerstörung des ökologischen Gleichgewichts, da das Wasser mit Nähr- und Schadstoffen angereichert werde. Es sei Sorge dafür zu tragen, dass keine Schadstoffe in den Löschteich gelangen und das Grundwasser nicht verunreinigt werde.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Das auf den befestigten Verkehrsflächen der geplanten PWC-Anlage Suer anfallende Oberflächenwasser wird über neue Straßenabläufe und Regenwasser-/ Sammelleitungen einem ebenfalls geplanten Regenrückhaltebecken (Erdbecken als Trockenbecken und vorgeschaltetem Absetzbecken aus Beton mit Tauchwand sowie Drosselschacht als Auslassbauwerk) zugeführt, mit gedrosselter Menge in den verlegten Wegeseitengraben eingeleitet sowie im weiteren Verlauf in den vorhandenen Straßenseitengraben der A 2 abgeführt. In dem v.g. Absetzbecken werden Feststoffpartikel als potentielle Träger von Schadstoffen sedimentiert, ein Schadstoffeintrag in die nachfolgenden Anlagen wird somit verhindert.

Eine Verunreinigung oder sonstige nachteilige Veränderung der Fließgewässereigenschaften durch die Niederschlagswassereinleitung wird verhütet. Insoweit ist nicht zu erwarten, dass Schadstoffe in den Feuerlöschteich oder in das Grundwasser gelangen.

Weiterhin ist das Regenrückhaltebecken so bemessen, dass es zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung der Vorflut kommt. Die Drossel- bzw. Einleitungsmenge ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt. Die Einleitungsmenge entspricht dem natürlichen Oberflächenabfluss (ohne Rastanlage).

Die gesamte Regenrückhalteanlage erhält eine den geltenden Normen und Vorschriften entsprechende sachgerechte Kontrolle und Wartung.

Die Oberflächenentwässerung ist nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ RAS-Ew geplant.

2.2.3.7.1.2

Vielfach wird befürchtet, dass die derzeitige Kanalisation die anfallenden Wassermengen nicht abführen könne, da sich die Wassermenge durch den Parkplatz nahezu verdoppele.



Die Kosten für eine Erweiterung der Kanalisation seien von dem Vorhabenträger zu tragen. Der Überfluss des Teiches laufe in die Kanalisation und nicht in die Schunter.

Die Befürchtungen werden nicht geteilt.

Das anfallende Ab-/Schmutzwasser aus dem geplanten WC-Gebäude wird über eine neue Druckrohrleitung erst in östlicher Richtung bis zum „Friedhofweg/ -straße“ der Stadt Königslutter am Elm, dann weiter innerhalb dieses Wegegrundstückes Richtung Süden bis zur Ortschaft Boimstorf abgeführt und letztendlich in die vorhandene gemeindliche Schmutzwasserkanalisation eingeleitet.

Die Vorhabenträgerin wird sich im Zuge der weiteren Planungen mit dem Leitungsträger abstimmen, ob bzw. welche Maßnahmen zur Sicherstellung der Kapazitäten notwendig sind.

2.2.3.8 Abfall, Boden

Belange des Boden- und Abfallrechts stehen dem Neubau der PWC-Anlage Suer nicht entgegen. Im Weiteren wird auf die Auflage in Ziffer 1.1.3.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.3.9 Eigentum

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

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssituation durch den Neubau der PWC-Anlage die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden.

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

2.2.3.10 Landwirtschaft

Im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit dieses Vorhabens und der entgegenstehenden Gesichtspunkte hat die Planfeststellungsbehörde auch die Belange und Anforderungen der Landwirtschaft zu prüfen. Hierunter fallen sowohl die weiteren Belange der Agrarstruktur und des Aufrechterhaltens einer funktionierenden Landwirtschaft als auch die einzelbetrieblichen Belange betroffener Landwirte bzw. Hofstellen. Die Planfeststellungsbehörde misst der Vermeidung agrarstruktureller Nachteile ebenso wie dem Aufrechterhalt der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe auch ein nicht ungewichtiges öffentliches Interesse bei.



2.2.3.10.1 Einwendungen zur Wegenutzung

Es wird die Forderung erhoben, mit Feldinteressentschaften eine Wegenutzungsvereinbarung abzuschließen, da es zu Mehrunterhaltungsaufwand für die Wege kommen könne.

Zu der Forderung ist folgendes auszuführen:

Die gesamte neue PWC-Anlage einschließlich des Regenrückhaltebeckens erhält eine durchgehende Stabgittereinzäunung. Eine rückwärtige Erschließung ist nicht vorgesehen. Eine Nutzung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes u.a. für die spätere Unterhaltung der Rastanlage ist nicht beabsichtigt.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die nordseitig verbleibenden Flurstücke/ Landwirtschaftsflächen (Flurstück 7, 8, 9 und 10 der Flur 10 in der Gemarkung Boimstorf), wie bisher, auch wieder von Süden angefahren/ erschlossen werden sollen. Sie hat daher einen, der veränderten Situation angepassten, neuen Wirtschaftsweg einschließlich Zufahrten als Ersatz für den durch die geplante Rastanlage überbauten Weg vorgesehen. Da die vorgesehene Fahrbahnbreite sowie Deckschicht des neuen Wirtschaftsweges denen des bestehenden Weges der Feldmarkinteressentschaft Boimstorf entsprechen, entsteht durch die geplante PWC-Anlage Suer kein Mehrunterhaltungsaufwand für die Wege der Feldmarkinteressentschaft.

2.2.3.11 Flächeninanspruchnahme

Die Belange der Landwirtschaft haben sowohl als öffentlicher Belang als auch bezüglich einzelner Betriebe große Beachtung gefunden; die Kollision des Projekts mit dem verständlichen Wunsch der Betroffenen nach dem Erhalt der Flächen wurde nicht verkannt. Gleichwohl ist 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, nicht vorhanden bzw. zu verwirklichen.

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Der Landwirtschaft gehen durch das Vorhaben Ackerflächen in einer Größe von 3,803 ha verloren. Die agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde die Privilegierung der Landwirtschaft aufgrund von § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Der Neubau der PWC-Anlage Suer ist ohne die Inanspruchnahme der Landwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden. Die Kompensationsmaßnahmen auf der PWC-Anlage beschränken sich auf ein unbedingt erforderliches Maß und dienen der Eingrünung bzw. der gem. § 15 (2) BNatSchG geforderten Wiederherstellung eines landschaftsgerechten Landschaftsbildes. Somit werden für die Kompensation die landwirtschaftlich genutzten Flächen nur im notwendigen Umfang überplant und die agrarstrukturellen Belange gem. § 15 (3) BNatSchG berücksichtigt.

2.2.3.12 Entschädigung

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen, u.a. auch durch Wirtschaftswegen während der Bauphase oder andere Eingriffe in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile an Arbeitsstreifen nach der Rekultivierung bzw. für Wirtschafterschwernisse erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren. Auch der Abschluss von Gestattungsverträgen und die Festsetzung von Ablösebeträgen erfolgt nicht in diesem Planfeststellungsverfahren.

Diese Festsetzungen betreffen im Wesentlichen privatrechtliche Regelungen, die mit der Inanspruchnahme der Eigentumsfläche des Einwenders in Zusammenhang stehen. Gemäß §



75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Entschädigungsregelungen bleiben Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind. Allein in diesem Rahmen wäre auch zu prüfen, ob und inwieweit für den Rechtsentzug eine Entschädigung in Geld oder durch Ersatzlandbeschaffung in Betracht kommt (vgl. dazu § 18 NEG). Selbst bei möglicherweise existentiellen Eingriffen in landwirtschaftliche Betriebe, die im Rahmen einer Abwägung als unvermeidlich und wegen vorrangiger Allgemeinwohlinteressen als hinnehmbar beurteilt werden, bleibt die Entscheidung über die Entschädigung - in Land oder Geld - grundsätzlich dem anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde braucht insoweit keine Regelungen zu treffen. Für die Betroffenen sind mit dieser Handhabung keine rechtlichen Nachteile verbunden, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Ersatzlandgestellung im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten (vgl. § 43 NEG im Hinblick auf Verwaltungsakte der Enteignungsbehörde).

2.2.3.12.1 Einwendungen zu Entschädigungsfragen

Einwender fordern wegen der Beeinträchtigung ihres Grundbesitzes und der Minderung des Verkehrswertes ihrer Grundstücke eine finanzielle Entschädigung.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

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

2.2.3.13 Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Der Neubau der PWC-Anlage Suer liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität erforderlich. Wie bereits unter Nr. 2.2.3.1 ausgeführt, ist in der Vergangenheit der Bau und Ausbau von Autobahnrastanlagen, insbesondere von Park- und Stellplätzen für Lkw, der Entwicklung des Straßengüterverkehrs auf den Autobahnen nicht angepasst worden. Es kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum und dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsstarken Fernstraßennetz ein größeres Gewicht zu als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange, zumal ein weitgehender Interessenausgleich möglich ist. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchtigung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf den Neubau der PWC-Anlage Suer müssen die Interessen der privaten

Grundstückseigentümer, aber auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes im für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Umfang zurückgestellt werden.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in die in der Unterlage 18.1, Nr. 6 genannte Einleitungsstelle wird in Ziffer 1.2.1.1 die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG sowie § 15 NWG¹⁰.

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

Die unter Ziffer 1.2.1.3 ausgesprochenen Bestimmungen entsprechen den Vorgaben des § 15 NWG, insbesondere sind die Mindestbestimmungen nach dessen Abs. 2 festgelegt. Die untere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen mit der Forderung nach dem Bau eines Absperrschiebers zwischen Absetzbecken und Regenrückhaltebecken verbunden. Dem Durchfluss von Schadstoffen nach Havarien soll damit begegnet werden. Die untere Wasserbehörde weist darauf hin, dass das Regenrückhaltebecken nicht gedichtet ist und beim Nachweis der ausreichenden Behandlung des belasteten Niederschlagswassers (DWA-M 153) dem Becken ein Versickerungsanteil durch die Bodenzone angerechnet worden ist. Daher wäre ohne eine solche Maßnahme eine Belastung des Grundwassers nicht ausgeschlossen.

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

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

Bei den zu verlegenden Wege- und Straßenseitengräben handelt es sich laut unterer Wasserbehörde um Gewässer III. Ordnung. Durch ihre Verlegung darf es zu keinem erhöhten Abfluss im Vorflutsystem kommen, weil dieses in die Mischwasserkanalisation der Ortslage Boimstorf mündet und derzeit schon begrenzt leistungsfähig ist. Der Minstdurchmesser für die drei Überfahrten über den neuen Wegeseitengraben ergibt sich aus der DIN 19661-1.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

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

¹⁰ Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25. Februar 2010), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. November 2015 (GVBl. S. 307).



2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Königslutter a.E.

Die Stadt geht davon aus, dass durch die geplante Realisierung des Gewerbegebietes Rennau/Barmke mit einem Autohof und die Parkmöglichkeiten auf dem Autohof des Gewerbegebietes Ochsendorf ausreichende Parkplätze nachzuweisen seien, und ein weiterer Flächenverbrauch an anderer Stelle nicht erforderlich sei. Es sei auch zu prüfen, ob die bestehende PWC-Anlage Uhry-Süd erweitert werden könne und ob nicht Autohöfe, die nicht direkt an der A 2 liegen, in die Planung einbezogen werden können.

Zum vorbeugenden Brandschutz sei eine Löschwassermenge von 48 m³ über 2 Stunden erforderlich, ggf. seien Zisternen vorzuhalten. Es sei ein Feuerwehrplan zu erstellen und Maßnahmen vorzusehen, die eine Algenbildung im Feuerlöschteich durch Nähr- und Schadstoffeintrag erschweren bzw. verhindern.

Hinsichtlich der Anlage einer Streuobstwiese als Kompensationsmaßnahme sei eine regelmäßige und dauerhafte Pflege erforderlich; die Anpflanzung von Eichen sei ungeeignet.

Bezüglich der Entwässerung sei sicherzustellen, dass durch die beabsichtigte Einleitung der Abwässer in die Kanalisation die Ausweisung von Baugebieten in Boimstorf nicht verhindert werde.

Letztlich seien Schäden durch Baustellenverkehre zu beseitigen, für Schall- und Blendschutz zu sorgen sowie illegale Müllablagerungen durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Soweit ihr nicht entsprochen wird, muss die Stellungnahme zurückgewiesen werden.

Nach den Feststellungen der Planfeststellungsbehörde ist eine Verlegung der geplanten PWC-Anlage an eine andere Stelle entlang der A 2 keine Alternative. Die aktuelle LKW-Parkstandsituation an der A 2 in Niedersachsen erfordert einen erheblichen zusätzlichen Lkw-Parkstandbedarf.

Gemäß der Straßenverkehrszählung aus 2010 (Zählstelle 0306) weist der A2-Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Königslutter und dem Autobahnkreuz Wolfsburg/ Königslutter einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 78.579 Kfz/24h auf, mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 20.666 Fz/24h. Der auf das Jahr 2030 prognostizierte DTV beträgt 95.456 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 24,1 % am Tag und 48,1 % in der Nacht.

Die bundesweite Untersuchung 2008 zur Parksituation von Lkw an Bundesautobahnen hat für den östlichen Abschnitt der A 2 in Niedersachsen (Autobahnkreuz Hannover-Ost bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt) einen Fehlbedarf von 506 Lkw-Parkständen festgestellt, auf das Prognosejahr 2025 bezogen fehlen 637 Parkstände. Dieser Fehlbedarf soll durch die Erweiterung bestehender sowie den Neubau zusätzlicher Anlagen ausgeglichen werden.

Durch Umbaumaßnahmen auf vorhandenen Tank- und Rastanlagen sowie bestehenden PWC-Anlagen konnten für den v.g. östlichen A 2-Abschnitt insgesamt 366 neue Parkstände für Lkw geschaffen werden. Hinzu kommen noch 88 Lkw-Parkstände durch den neuen Autohof Schwülper nordseitig an der Anschlussstelle Braunschweig-Watenbüttel (Betr.-km 176,0). In Bezug zu dem in 2008 ermittelten Bedarf und der bis heute zusätzlich geschaffenen Lkw-Parkstände besteht nunmehr ein Defizit bis 2025 (Prognose) von mindestens noch 180 Lkw-Parkständen der nicht unterschritten werden darf. Für die Planung ist als Zielwert von mindestens 230 Lkw-Parkständen auszugehen. Auf die in diesem Beschluss dargestellte aktuelle Entwicklung wird verwiesen.

Die Kapazitäten von bestehenden Autohöfen werden stets berücksichtigt. Jedoch unterliegen Autohöfe als private Anlagen grundsätzlich privatwirtschaftlichen Zwängen. Eine steuernde Einflussnahme der öffentlichen Verwaltung ist nicht möglich. Aus diesem Grunde werden angedachte bzw. in Planung befindliche Autohöfe konzeptionell nicht berücksichtigt. Gemäß dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) hat der Bund als Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) in einem dem regelmäßigen Ver-



kehrbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Rastanlagen, bewirtschaftet oder unbewirtschaftet, sind dabei straßenrechtlich Bestandteil der Bundesfernstraßen und haben eine unmittelbare Zufahrt zur Bundesstraße

Im Vorfeld der jetzigen Planung wurde im Jahr 2009 für den östlichen Abschnitt der A 2 in Niedersachsen eine abgestufte Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen bzw. Erweiterungsmöglichkeiten vorhandener Anlagen durchgeführt. Die Planungsraumanalyse erfolgte dabei unter Beachtung der Anforderungen von Technik und Verkehrssicherheit an Autobahnrastanlagen sowie der Auswertung umweltspezifischer Vorgaben. Als Ergebnis dieser Untersuchung wurden für die potenzielle Neuanlage von Rastanlagen unter anderem die Flächen bei Boimstorf beidseitig der BAB 2 herausgefiltert sowie z.B. die PWC-Anlagen Uhry Nord und beidseitig der A2 bei Essehof als nicht nach außen erweiterungsfähig bewertet.

Auf der Anlage Uhry Nord erfolgte Mitte 2010, im Zuge der vorangegangenen Umbauten bestehender Rastanlagen, eine Erhöhung der Lkw-Parkstandkapazität um 14 auf insgesamt 46 während auf Essehof Nord eine Rast-/ Abstellmöglichkeit für Großraum- und Schwertransporte erstellt wurde.

Neben dem Neubau der PWC-Anlage Suer (Betr.-km 152,0) mit 50 Lkw-Parkständen sind die Erweiterungen der Tank- und Rastanlage Zweidorfer Holz Süd (Betr.-km 180,6) in der Gemeinde Wendeburg des Landkreises Peine um 127 Lkw-Parkständen sowie der PWC-Anlage Uhry Süd (Betr.-km 146,5) der Gemarkung Ochsendorf um 50 Lkw-Parkständen in der Planung.

Die letztgenannte Erweiterungsplanung der PWC-Anlage Uhry Süd ist als Ersatz für die eingestellte Neubauplanung PWC-Anlage „Boimstorf Süd“ vorgesehen.

Die Neubauplanung der PWC-Anlage Suer (Nordseite der A 2) ist fester Bestandteil des niedersächsischen Konzeptes „Lkw-Parken“ und nicht als Alternative zu sehen. Sie ist zwingend erforderlich zum Abbau des Lkw-Parkstanddefizites.

Die bereits beschriebene Ermittlung des Stellplatzdefizites für Lkw erfolgte auf der Grundlage der bundesweiten Parkstandszählung 2008 und dem zu erwartenden Stellplatzbedarf 2025. In den vergangenen Jahren ist die Verkehrsbelastung stark angestiegen. Insofern führen die Ergebnisse der Zählung zu konservativen Annahmen in dem Sinne, dass sich in der Tendenz zu wenige Lkw-Parkstände ergeben.

Eine eigenständige Löschwasserversorgung durch die Anlage einer Zisterne für die geplante unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude, d.h. ohne Nebenbetriebe wie Tankstelle oder Raststätte, hält die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich. Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um eine kleine ländliche Ansiedlung von 2 bis 10 Anwesen und Wochenendhausgebieten im Sinne der Technischen Regel Arbeitsblatt W 405 der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e.V., sondern höchstens um ein abgelegenes Einzelanwesen in ländlichen Gebieten. Die hochbaulichen Anlagen beschränken sich auf ein modulares WC-Gebäude, für das Löschwasser mit Tanklöschfahrzeugen oder mit Behälterfahrzeugen beschafft werden kann. Von der geplanten PWC-Anlage bzw. deren Nutzung geht nach ihrer Überzeugung auch keine erhöhte Brandgefahr aus. Weiterhin besteht im Falle eines Schadensereignisses keine besondere Umweltgefährdung oder Gefahr für Leben und Gesundheit einer größeren Anzahl von Menschen. Die im Zuge des abwehrenden Brandschutzes seitens der Gemeinden sicherzustellende Grundversorgung mit Löschwasser einschließlich Sonderlöschmittel ihrer Feuerwehren wird als ausreichend angesehen.

Zur Empfehlung hinsichtlich der Erstellung eines Feuerwehrplanes wird auf die entsprechende Auflage unter Ziff. 1.1.3.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Damit ist der Forderung der Stadt entsprochen.

Das auf den befestigten Verkehrsflächen der geplanten PWC-Anlage Suer anfallende Oberflächenwasser wird über neue Straßenabläufe und Regenwasser-/ Sammelleitungen einem ebenfalls geplanten Regenrückhaltebecken (Erdbecken als Trockenbecken und vorgeschaltetem Absetzbecken aus Beton mit Tauchwand sowie Drosselschacht als Auslassbauwerk)



zugeführt, mit gedrosselter Menge in den verlegten Wegeseitengraben eingeleitet sowie im weiteren Verlauf in den vorhandenen Straßenseitengraben der A 2 abgeführt. In dem v.g. Absetzbecken werden Feststoffpartikel als potentielle Träger von Schadstoffen sedimentiert, ein Schadstoffeintrag in die nachfolgenden Anlagen somit verhindert. Die vorgesehene PWC-Anlage befindet sich nicht in einem Wasserschutz- bzw. -gewinnungsgebiet. Die Oberflächenentwässerung ist nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ RAS-Ew geplant. Weiterhin ist das Regenrückhaltebecken so bemessen, dass es zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung der Vorflut kommt. Die Drossel- bzw. Einleitungsmenge ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt. Besondere Maßnahmen zur Verhinderung einer verstärkten Algenbildung im Feuerlöschteich sind daher nicht erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Anlage einer Streuobstwiese steht die Vorhabenträgerin bereits im Gespräch mit der ortsansässigen Stiftung Naturlandschaft um eine fachgerechte Pflege und Entwicklung der vorgesehenen Streuobstwiese zu gewährleisten. Weiterführende Regelungen zum Grunderwerb sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die Maßnahme 5.3 A (Streuobstwiese) steht räumlich und inhaltlich in Verbindung mit Maßnahme 5.1 A (Gehölzpflanzung), da hier eine Vernetzungsfunktion der westlich und östlich von der Anlage befindlichen Fledermauslebensräume geschaffen werden soll. Die eingestreuten Eichen in beiden Flächen sollen dabei auf lange Sicht eine Überhälter- und Leitfunktion für die Fledermäuse übernehmen. Die Platzierung und der Abstand der Eichen zu den Obstbäumen werden dabei so gewählt, dass keine Beeinträchtigung des Streuobstes zu erwarten ist.

Eine Einsaat durch eine „geeignete Regelsaatgutmischung mit hohem Kräuteranteil“ ist im Maßnahmenblatt 5.3 A bereits vorgesehen, im Übrigen ist die Ansaat mit Regiosaatgut durch den Vorhabenträger zugesagt.

Bezüglich der angesprochenen Entwässerung der PWC-Anlage wird das anfallende Ab-/Schmutzwasser aus dem geplanten WC-Gebäude über eine neue Druckrohrleitung erst in östlicher Richtung bis zum „Friedhofweg/ -straße“ der Stadt Königslutter am Elm (s. ausgewiesene Leitungstrasse) dann weiter innerhalb dieses Wegegrundstückes Richtung Süden bis zur Ortschaft Boimstorf abgeführt und letztendlich in die vorhandene gemeindliche Schmutzwasserkanalisation eingeleitet. Eine Verhinderung der Ausweisung von Baugebieten in der Ortslage Boimstorf ist hiermit einhergehend nicht zu erkennen.

Zu den Belangen des Baustellenverkehrs, des Lärm- und Blendschutzes sowie zur Müllentsorgung ist letztlich folgendes auszuführen:

Gemäß Ziffer 9 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) ist beabsichtigt, die Baustellenbelieferung ausschließlich über die A 2 abzuwickeln.

Die nordseitig der A 2 geplante PWC-Anlage Suer weist im Mittel ein Höhenniveau von 111 m ü. NN auf. Die nächstgelegenen Objekte (Bebauung), welche lärmtechnisch infolge des Rastanlagenneubaues als zu schützen in Frage kämen, befinden sich in ≥ 550 m südöstlicher Entfernung auf 99 m ü. NN in der Ortschaft Boimstorf. Aufgrund dieser Entfernung und Lage sowie den Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften für Verkehrslärm ergibt sich für die Ortslage Boimstorf kein Lärmschutzanspruch. Zudem hat der zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern vorgesehene 3,50 m hohe und rd. 255 m lange Wall zwischen der Autobahn und der Rastanlage im Nebeneffekt auch eine lärmmindernde Wirkung in südlicher Richtung hinsichtlich des Verkehrslärms auf der PWC-Anlage. Gleiches ist analog hinsichtlich des geforderten „Blendschutzes“ (Lichteinfall in OT Boimstorf durch Scheinwerfer) anzuführen.

Weiter wird die neue PWC-Anlage inklusive des Regenrückhaltebeckens mit einem Stabgitterzaun eingezäunt und ohne rückwärtige Erschließung versehen. Ein unbefugtes Betreten wird somit verhindert. Auch erhält die PWC-Anlage insbesondere im Bereich der Parkstände sowie der Sitzgruppen ausreichend Abfallbehälter, wobei die Vorhabenträgerin aber letztlich keinen Einfluss auf eine befürchtete illegale Müllablagerungen hat.



2.4.1.2 Landkreis Helmstedt

Der Landkreis weist aus wasserrechtlicher Sicht daraufhin, dass Abweichungen in den Planunterlagen bestehen, Umbaumaßnahmen am Wegeseitengraben wasserrechtlich zu beurteilen und mögliche Gewässerkreuzungen mit Ver- oder Entsorgungsleitungen sowie die Errichtung von Überfahrten am neuen Wegeseitengraben gem. § 57 NWG zu genehmigen seien. Für die Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken in den Wegeseitengraben seien Auflagen festzusetzen. Insbesondere sei zwischen dem Absetzbecken und dem Regenrückhaltebecken ein Absperrschieber vorzusehen.

Hinsichtlich der angesprochenen Abweichungen in den Planunterlagen hat die Vorhabenträgerin einen korrigierten Übersichtslageplan (Deckblatt) vorgelegt, der Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist.

Zu den notwendigen wasserrechtlichen Genehmigungen bzw. der Einleitungserlaubnis wird auf Ziff. 1.2 und 2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den geforderten Auflagen hat die Vorhabenträgerin in ihrer schriftlichen Erwiderung entsprechende Zusagen gemacht. Diese sind gem. Ziff. 1.1.4 dieses Beschlusses einzuhalten. Darüber hinaus sind entsprechende Auflagen in den Beschluss aufgenommen worden. Dieses gilt auch, soweit der Landkreis im Erörterungstermin die Forderung erhoben hat, die Überfahrten am neuen Wegeseitengraben mit Rohrdurchlässen DN 400 herzustellen.

Die Einrichtung eines Absperrschiebers zwischen dem Absetzbecken und dem Regenrückhaltebecken ist, wie oben näher dargestellt, eine Anforderung, die die untere Wasserbehörde im Zusammenhang mit der Erteilung ihres Einvernehmens gestellt hat.

Soweit auf das Erfordernis von Auflagen zum Abfallrecht, zum vorbeugenden Brandschutz und zum Denkmalrecht hingewiesen werden, sind entsprechende Auflagen festgesetzt. Auf Ziff. 1.1.3.2.3, 1.1.3.2.6 und 1.1.3.2.5 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Bezüglich der Löschwasserversorgung durch eine Zisterne wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziff. 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Erörterungstermin hatte der Landkreis die bestehende Verkehrszeichenbrücke im Bereich der K 58 und eine mögliche Änderung an der Planung des Beschleunigungsstreifens angesprochen. Hierzu ist festzustellen, dass eine Verkürzung des Einfädelungsstreifens aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht kommt. Die Vorhabenträgerin wird den Riegel der Verkehrszeichenbrücke soweit Richtung Norden verbreitern, bzw. verlängern, dass Stiel und Anprallsockel auf dem hier geplanten Bankett regelkonform zu stehen kommen. Änderungen hinsichtlich des geplanten Grunderwerbs bzw. an dem vorgesehenen Beschleunigungsstreifen ergeben sich hierbei nicht.

Eingriffe im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind aus Sicht der Naturschutzbehörde abgearbeitet worden. Es werden keine Bedenken erhoben.

Letztlich wird darauf hingewiesen, dass straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnisse beantragt werden müssen, soweit Baustofftransporte über landwirtschaftliche Wirtschaftswege, wenig tragfähige Gemeindestraßen oder über die K 58 und K 6 geführt werden sollen. Hierzu ist festzustellen, dass die Baustellenbelieferung ausschließlich über die A 2 abgewickelt werden soll. Der Hinweis, dass ggfs. straßenrechtliche Sondernutzungsregelungen erforderlich sind, wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und bei Bedarf berücksichtigt.

2.4.1.3 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Die Landwirtschaftskammer erhebt grundsätzliche Bedenken gegen das geplante Bauvorhaben, da aufgrund der hohen Dichte an Parkplätzen durch die Anlagen in Uhry, Ochsendorf und Herzogsberge die Notwendigkeit des geplanten Bauvorhabens fraglich sei.

Sie bittet, dauerhafte Flächenverluste auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Für in Anspruch genommene landwirtschaftliche Nutzflächen sollten geeignete Ersatzflächen



bereitgestellt werden, zumal durch die Verbreiterung der A 2 und den Bau der A 39 die Gemarkung Boimstorf bereits stark in Mitleidenschaft gezogen worden sei.

Der Ausbau der neuen Gräben habe so zu erfolgen, dass eine Vernässung der angrenzenden Ackerflächen verhindert werde, Eingriffe in das landwirtschaftliche Wegenetz seien wertgleich zu kompensieren. Ein erhöhter Unterhaltungsaufwand durch die Einleitung von Oberflächenwasser in den neuen Wegeseitengraben sei mit der Feldmarkinteressenschaft zu klären und angeschnittenen Drägen abzufangen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Zur Begründung der Notwendigkeit der Baumaßnahme wird auf die entsprechende Begründung in Ziff. 2.4.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Flächenverlust für die Landwirtschaft wurde auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Der benötigte Flächenbedarf für den geplanten Neubau der PWC-Anlage ist das Resultat aus der Verwendung ausschließlich technischer Mindestmaße. Aus landschaftsplanerischer Sicht wird dem Gebot eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden Rechnung getragen.

Bei der Planung ist daher im Sinne des § 2 (5) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) die Inanspruchnahme noch ungestörter Freiflächen im Außenbereich so gering wie möglich gehalten worden. Die Kompensationsmaßnahmen auf der PWC-Anlage beschränken sich ein unbedingt erforderliches Maß und dienen der Eingrünung bzw. der gem. § 15 (2) BNatSchG geforderten Wiederherstellung eines landschaftsgerechten Landschaftsbildes und der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts. Somit werden für die Kompensation die landwirtschaftlich genutzten Flächen nur im notwendigen Umfang überplant.

Soweit gefordert wird, der Ausbau neuer Gräben habe so zu erfolgen, dass die entwässernde Funktion der neuen Gräben eine Vernässung der angrenzenden Ackerflächen verhindere, wird dieses von der Vorhabenträgerin zugesagt. Da das Grundprinzip der vorhandenen Grabenentwässerung nicht verändert wird und Fließrichtung als auch Gesamtlänge gleich bleiben, wird ein erhöhter Unterhaltungsaufwand der Entwässerungsgräben durch das geplante Bauvorhaben ausgeschlossen. Dränagerohre werden fachgerecht wieder angeschlossen. Ebenso werden beim Bau der Wege und Zufahrten die Vorgaben der Richtlinie für den ländlichen Wegebau eingehalten.

2.4.1.4 Wolfsburger Entwässerungsbetriebe

Die Entwässerungsbetriebe schlagen vor, das anfallende Niederschlagswasser in einen Graben nördlich der K 6 einzuleiten, da aus entwässerungstechnischen Gründen keine zusätzlichen Wassermengen in der Ortslage Boimstorf aufgenommen werden könnten.

Dem Vorschlag eines direkten Grabensystems war aus folgenden Gründen nicht zu entsprechen:

Das auf den befestigten Verkehrsflächen der geplanten PWC-Anlage Suer anfallende Oberflächenwasser wird über neue Straßenabläufe und Regenwasser-/ Sammelleitungen einem ebenfalls geplanten Regenrückhaltebecken (Erdbecken als Trockenbecken und vorgeschaltetem Absetzbecken aus Beton mit Tauchwand sowie Drosselschacht als Auslassbauwerk) zugeführt, mit gedrosselter Menge in den verlegten Wegeseitengraben eingeleitet sowie im weiteren Verlauf in den vorhandenen Straßenseitengraben der A 2 abgeführt. In dem v.g. Absetzbecken werden Feststoffpartikel als potentielle Träger von Schadstoffen sedimentiert, ein Schadstoffeintrag in die nachfolgenden Anlagen somit verhindert. Die Oberflächenentwässe-



zung ist nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ RAS-Ew geplant. Weiterhin ist das Regenrückhaltebecken so bemessen, dass es zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung der Vorflut kommt. Aufgrund des gewählten Stauvolumens von 150 m³ im Absetzbecken mit Tauchwand sowie einem geplanten Freibord von $\geq 0,50$ m im Regenrückhaltebecken werden auch größere Regenereignisse zurückgehalten. Die Drossel- bzw. Einleitungsmenge ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt. Die Einleitungsmenge entspricht dem dortigen natürlichen Oberflächenabfluss (ohne Rastanlage), d.h. durch die geplante PWC-Anlage gelangen keine zusätzlichen Wassermengen in das Leitungssystem bzw. letztlich in die Scheppau

2.4.1.5 Landesamt für Geoinformation, und Landvermessung Niedersachsen -Kampfmittelbeseitigungsdienst-

Laut Kampfmittelbeseitigungsdienst kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt.

Der Hinweis wird von dem Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Dieser wird sich hinsichtlich der Klärung der Kampfmittelfreiheit im Zuge der Bauvorbereitung mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst zwecks Luftbildauswertung in Verbindung setzen.

2.4.1.6 Autobahnpolizeikommissariat Braunschweig

Das Polizeikommissariat fordert, die LKW-Parkplätze so zu gestalten, dass der Lärmpegel für die Fahrer reduziert werde und die vorgeschriebenen Ruhezeiten eingehalten werden können.

Die PWC-Anlage sei einzuzäunen und dürfe keine rückwärtige Zuwegung haben, die von möglichen Straftätern benutzt werden könne. Die gesamte Fläche sei ausreichend zu beleuchten. Grünflächen und Bepflanzung seien so zu gestalten, dass weiträumige Sichtfelder bzw. –achsen nicht eingeschränkt werden.

Den Forderungen wird entsprochen.

Zum Schutz der rastenden LKW-Fahrer vor Lärm ist auf dem Seitentrennstreifen zwischen der A 2 und der PWC-Anlage ein 3,50 m hoher Wall geplant. Die Rastanlage wird mit einem Stabgitterzaun umgeben, erhält keine rückwärtige Zuwegung und wird mit einer den technischen Regelwerken entsprechenden, ausreichenden Beleuchtung ausgestattet. Erforderliche Sichtfelder werden eingehalten sowie insbesondere bei Herstellung und Pflege der vorgesehenen Bepflanzung berücksichtigt.

2.4.1.7 Feldmarkinteressentschaft Boimstorf

Die Feldmarkinteressentschaft erklärt sich mit der Inanspruchnahme ihres gesamten Wege- und Grabennetzes nicht einverstanden. Die Nutzung dürfe erst nach Vorliegen einer entsprechenden Vereinbarung erfolgen.

Es sei sicherzustellen, dass der neu anzulegende Weg denselben technischen Standards entspreche wie der bestehende Weg, so dass er auch mit LKW bis zu einem Gesamtgewicht von 40 t befahren werden könne. Alternativ könne gegen eine angemessene Entschädigung auf einen Teilneubau des Weges verzichtet werden, soweit am östlichen Anknüpfungspunkt ein Wendehammer errichtet würde.

Ein Überlauf aus dem geplanten Regenrückhaltebecken in den Wegeseitengraben wird abgelehnt, da nicht gewährleistet sei, dass bei einer Überschwemmung oder einem stärkeren



Regenereignis keine Schadstoffe in das Grabennetz der Feldmarkinteressentschaft gelangen.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit Ihnen nicht entsprochen ist.

Nach Darstellung der Vorhabenträgerin ist nicht beabsichtigt, umliegende Straßen und Wege für die Baudurchführung/ Baustellenverkehre in Anspruch zu nehmen. Dies soll ausschließlich über die A 2 erfolgen (siehe Unterlage 1, Ziffer 9). Soweit aus bauausführungstechnischen Gründen eine Inanspruchnahme doch notwendig werden sollte, wird die Vorhabenträgerin im Vorfeld der Baudurchführung entsprechende Genehmigungen und Erlaubnisse einholen bzw. Vereinbarungen mit den Grundeigentümern schließen. Grundsätzlich sind hierbei Schäden an Zufahrtsstraßen durch Baustellenfahrzeuge möglichst zu vermeiden bzw. wieder zu beseitigen. Die gesamte neue PWC-Anlage einschließlich des Regenrückhaltebeckens erhält eine durchgehende Stabgittereinzäunung ohne rückwärtige Erschließung. Eine Nutzung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes u.a. für die spätere Unterhaltung der Rastanlage ist nicht beabsichtigt.

Hinsichtlich der Planung des neuen Wirtschaftsweges (siehe Unterl. 11, lfd. Nr. 7) ist auszuführen, dass diese Planung auf Grundlage der derzeit gültigen „Richtlinien für den ländlichen Wegebau - RLW 2005“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA) erfolgte.

Die vorgesehene Fahrbahnbreite des Wirtschaftsweges von 3,00 m (3,50 m in Kurven) bei einer befahrbaren Kronenbreite von 5,50 m (6,00 m in Kurven) ist auch bei häufigem Begegnungsverkehr ausreichend. Die beiden 1,25 m breiten, ungebunden befestigten Seitenstreifen dienen dabei dem Ausweichen beim Begegnen und Passieren von Fahrzeugen.

Für die Wegebefestigung ist die Standardbauweise nach RLW 2.5 mit einer Deckschicht ohne Bindemittel sowie einer Schottertragschicht oder Tragschicht aus Recyclingmaterial und einer Gesamtstärke von 30 cm geplant. Die Befestigung genügt einer 11,5 t Achslast (gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO). Der Aufbau des geplanten Wirtschaftsweges ist der Unterlage 1 (Pkt. 4.3.2 des Erläuterungsberichts) sowie der planfestgestellten Unterlage 14 (Straßenquerschnitt, Blatt 3) zu entnehmen.

Die vorgesehene Fahrbahnbreite sowie Deckschicht des neuen Wirtschaftsweges entsprechen denen des bestehenden Weges der Feldmarkinteressentschaft Boimstorf.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die nordseitig verbleibenden Flurstücke/ Landwirtschaftsfächen (Flurstück 7, 8, 9 und 10 der Flur 10 in der Gemarkung Boimstorf), wie bisher, auch wieder von Süden angefahren/erschlossen werden sollen. Sie hat daher einen, der veränderten Situation angepassten, neuen Wirtschaftsweg einschließlich Zufahrten als Ersatz für den durch die geplante Rastanlage überbauten Weg vorgesehen (Unterlage 11 Regelungsverzeichnis Lfd. Nr. 7). Der Grunderwerb für den verdrängten als auch den verlegten Wirtschaftsweg sowie deren Herstellungskosten gehen dabei zu Lasten der Bundesrepublik Deutschland.

Einen Verzicht auf den Wirtschaftsweg und die optionale Anlage eines Wendehammers wird nicht weiter in Erwägung gezogen, da der nördlich parallel zum verlegten Wirtschaftsweg geplante Straßenseitengraben (Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 5) insbesondere zur Abfangung bzw. Weiterführung des Wassers aus den bestehenden, aus Norden zuführenden Feldentwässerungs-bzw. Grabensystemen der Feldmarkinteressentschaft erforderlich ist. Gleiches gilt für die notwendige Umliegung eines vorhandenen Lichtwellenleiterkabels, welches innerhalb des bestehenden Wirtschaftswegegrundstücks der Feldmarkinteressentschaft verläuft. Zudem war auch zu berücksichtigen, dass der vom Rastanlageneubau betroffene Bereich auch zur Erholung bzw. zum Wandern genutzt wird. Dieser Punkt wird mit der Wiederherstellung des Wegenetzes ebenfalls beachtet.

Bezüglich des Überlaufs ist festzustellen, dass das auf den befestigten Verkehrsflächen der geplanten PWC-Anlage Suer anfallende Oberflächenwasser über neue Straßenabläufe und Regenwasser-/Sammelleitungen einem ebenfalls geplanten Regenrückhaltebecken (Erdbecken als Trockenbecken und vorgeschaltetem Absetzbecken aus Beton mit Tauchwand sowie Drosselschacht als Auslassbauwerk) zugeführt, und sodann mit gedrosselter Menge in den verlegten Wegeseitengraben eingeleitet sowie im weiteren Verlauf in den vorhandenen Straßenseitengraben der A 2 abgeführt wird. In dem v.g. Absetzbecken werden Feststoffpartikel als potentielle Träger von Schadstoffen sedimentiert, ein Schadstoffeintrag in die nachfolgenden Anlagen somit verhindert. Die Oberflächenentwässerung ist nach den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung“ RAS-Ew geplant. Weiterhin ist das Regenrückhaltebecken so bemessen, dass es zu keiner zusätzlichen hydraulischen Belastung der Vorflut kommt. Die Drossel- bzw. Einleitungsmenge ist mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt. Die Einleitungsmenge entspricht dem natürlichen Oberflächenabfluss (ohne Rastanlage).

Die Einleitungsstelle wird so angeordnet, dass weder der Gewässerabfluss behindert noch die Unterhaltungsarbeiten am Wegeseitengraben erschwert werden. Die Einleitungsstelle erhält eine Steinschüttung in Betonbettung gegen Ausspülung. Zudem befindet sich die geplante PWC-Anlage nicht in einem Überschwemmungsgebiet. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass Schadstoffe nicht in das Grabennetz der Feldmarkinteressenschaft gelangen.

2.4.1.8 Jagdgenossenschaft Boimstorf

Die PWC-Anlage wird abgelehnt, da der nördliche Teil der Autobahn keinen Lärmschutzwall habe und die aufkommende Lärmkulisse sowie der Lichtkegel von der Beleuchtung des Parkplatzes für den Jagdbezirk Boimstorf gravierend sei. Es werden höhere Wildschäden durch Verbiss in den Naturverjüngungen der Einstände oder eine hohe Konzentration von Wild auf anderen Flächen erwartet. Die Vernetzung der Flug- und Jagdkorridore für Eulen und Fledermäuse werde durch das Bauvorhaben zerstört und vorkommende Arten würden in ihrem Bestand gefährdet. Ein Wilddurchlass und die dazugehörige Vernetzung verliere ihre Funktion. Es könne nicht akzeptiert werden, dass durch eine erhöhte Anzahl an ausgesetzten Haustieren das biologische Gleichgewicht gestört oder zerstört würde und das Risiko von Tierseuchen durch weggeworfene Lebensmittel steige.

Für die verlorene Jagdfläche wird ein Ausgleich durch Angliederung neuer Flächen an den Jagdbezirk der Jagdgenossenschaft gefordert.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird es eine neu aufkommende Lärmkulisse für den Jagdbezirk Boimstorf infolge des Neubaus der PWC-Anlage Suer nicht geben. Der geplante Rastanlagenbau hat keine Erhöhung der Verkehrsstärken auf der A 2 zur Folge. Die Rastsuchenden passieren den Bereich Richtung Westen derzeit mit 130 km/h (Pkw) bzw. 80 km/h (Lkw) auf der Autobahn. Nach der Erstellung befahren diese die Rastanlage mit Geschwindigkeiten von ≤ 50 km/h. Bei geplanten 78 Parkständen (50 Lkw, 25 Pkw, 2 Bus, 1 Pkw mit Anhänger/ Wohnmobil) und unter Zugrundelegung von 1,5 Fahrzeugbewegungen am Tag (6.00-22.00 Uhr) sowie 0,8 in der Nacht (22.00-6.00 Uhr) je Stellplatz und Stunde (Tabelle 5 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90) ergeben sich ca. 2.370 Fahrzeugbewegungen pro 24h auf der Anlage. Zudem reduziert sich auch der Verkehrslärm der Autobahn auf die nordseitig benachbarten Flächen durch den, zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern, vorgesehenen 3,50 m hohen und rd. 255 m langen Wall zwischen der A 2 und der Rastanlage.

Die geplante unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude erhält eine, den technischen Vorschriften und Regelwerken entsprechende Beleuchtung. Hierbei ist unter anderem durch



die Wahl geeigneter Leuchtmittel, einer Abdimmung in verkehrsschwächeren Nachtstunden oder auch der Verwendung von Lichtblenden die Beleuchtung derart zu gestalten, dass Lichtmissionen zum Schutz der Fauna und der an die Rastanlage angrenzenden Bereiche weitgehend vermieden werden. Auch hier werden von der Planfeststellungsbehörde Einschränkungen nicht erwartet.

Hohe Waldschäden durch Verbiss sind nicht zu erwarten. Das nächste Waldgebiet nordseitig der A 2 liegt in ca. 3 Kilometer Entfernung. Hinsichtlich der Vernetzung der Jagdkorridore ist auszuführen, dass für das Bauvorhaben hauptsächlich Ackerflächen in Anspruch genommen werden, die gem. Kartierbericht zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen, LaReG 2012) für Fledermäuse (Eulen wurden nicht nachgewiesen) nur eine untergeordnete, naturschutzfachliche Bedeutung haben (S. 24). Auch der im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB 2 angelegte Begrünungsstreifen entlang der Autobahn, der für die Zu- und Abfahrt der Anlage sowie für den geplanten Wall teilweise in Anspruch genommen wird, weist nur eine geringe Bedeutung für diese Tierart auf. Jagdaktivitäten konnten im Zuge der faunistischen Kartierung in diesem Bereich - wahrscheinlich aufgrund der starken Lärm- und Lichtbelastung durch die BAB - nicht festgestellt werden (S. 24). Eine Neubepflanzung dieses Streifens ist jedoch vorgesehen. Darüber hinaus werden keine durch die Flurbereinigung in 2006 geschaffenen Vernetzungsstrukturen zerstört. Der Artenschutzbeitrag kommt insoweit zu dem Ergebnis, dass eine Betroffenheit der Fledermäuse (S. 8) aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht zu erwarten ist.

Die Befürchtung einer möglichen „Bestandsgefährdung“ des Flugwildes wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Funktionsverlust des Wilddurchlasses wird ebenfalls nicht erwartet. Wie bereits ausgeführt, zerstört das Bauvorhaben keine bestehenden Vernetzungsstrukturen. Durch die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme A 5.1 und A 5.3 werden um die PWC-Anlage herumführende Vernetzungsstrukturen geschaffen, die an den vorhandenen Begrünungsstreifen anbinden.

Soweit das Aussetzen von Haustieren angesprochen wird, ist zu entgegnen, dass die gesamte PWC-Anlage durch einen 1,80 m hohen Stabgitterzaun abgesichert wird. Ausgesetzte Haustiere können daher die Rastanlage nicht in die freie Natur verlassen.

Ein von der Anlage potenziell ausgehendes Tierseuchenrisiko wird auf ein für die Frage der Zulassung des Projekts irrelevantes Mindestmaß begrenzt. Auf der Rastanlage ist eine ihrer Nutzung entsprechende Anzahl mit Deckeln versehener Abfallbehälter vorgesehen, sowie eine den geltenden Normen und Vorschriften entsprechende sachgerechte Kontrolle, Wartung und Abfallentsorgung.

Soweit ein Ausgleich für die Verringerung der Jagdgenossenschaftsfläche gefordert wird, ist zunächst festzustellen, dass die Vorhabenträgerin die Eingriffe und Betroffenheiten durch das Bauvorhaben, unter Berücksichtigung und Abwägung aller Belange, auf das notwendige Maß beschränkt hat. Neben dem Neubau der PWC-Anlage Suer (Betr.-km 152,0) sind die Erweiterungen der Tank- und Rastanlage Zweidorfer Holz Süd (Betr.-km 180,6) sowie der PWC-Anlage Uhry Süd (Betr.-km 146,5) in der Planung, wobei die letztgenannte Erweiterungsplanung in der Gemarkung Ochsendorf als Ersatz für die eingestellte Neubauplanung der PWC-Anlage „Boimstorf Süd“ vorgesehen ist.

Der benötigte Flächenbedarf für den geplanten Neubau der PWC-Anlage Suer ist das Resultat/ die Summe aus der Verwendung ausschließlich technisch erforderlicher Mindestmaße.

Die Entstehung nicht mehr bejagbarer umliegender Bereiche, ursächlich durch die neue PWC-Anlage, wird von der Planfeststellungsbehörde unter Hinweis auf vorstehende Ausführungen nicht gesehen. Ein Ersatz für die verlorene Jagdfläche kann in diesem Verfahren nicht zuerkannt werden.

2.4.1.9 Jägerschaft Helmstedt

Die Jägerschaft weist auf Differenzen zum Verlust von Brutrevieren der Feldlerche im Erläuterungsbericht, im landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. im Artenschutzbeitrag hin.



Der Artenschutzbeitrag sei fehlerhaft, da der Bluthänfling im Artenschutzbeitrag einer artspezifischen Prüfung hätte unterzogen werden müssen. Auch sei nicht auf die Wirkungen von Beleuchtungsanlagen auf die Fauna eingegangen worden, zumal auf der PWC-Anlage 20 Beleuchtungsanlagen errichtet werden sollen und sich entlang der A 2 ein Flugkorridor für Fledermäuse befinde. Kollisionen dieser Art mit Fahrzeugen seien nicht auszuschließen. Ebenso sei zu beanstanden, dass eine Untersuchung von nachtaktiven Wirbellosen fehle. Nachtaktive Insekten könnten von Beleuchtungsanlagen angelockt und getötet werden.

Weiter wird beanstandet, dass die Freilandhebungen und Daten der Fauna aus dem Jahr 2011 stammen. Da sich durch Maßnahmen der Landwirtschaft die Lebensraumbedingungen für Tiere der Feldfluren erheblich verbessert hätten, würden in letzter Zeit Vogelarten wie Wiesenweihe, Rebhuhn und Steinschmätzer beobachtet, die bei der Kartierung 2011 nicht aufgetreten oder deren Bestände gewachsen seien.

Die Kompensationsmaßnahme 4.1 A könne nicht als CEF-Maßnahme anerkannt werden, da die tatsächliche Eignung der Fläche für diese Maßnahme nicht nachgewiesen sei. Es sei auch zu prüfen, ob mit dieser Maßnahme gleichzeitig Eingriffe in die Bodenfunktion kompensiert werden könnten.

Die Einwendungen bzw. Forderungen waren zurückzuweisen.

Bezüglich der angegebenen Differenzen zum Verlust von Brutrevieren ist festzustellen, dass eine direkte Inanspruchnahme von 2 Brutrevieren durch den Bau der Rastanlage erfolgt. Durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen verursacht der Verkehr eine Abnahme der Habitataignung durch Störung. Die Störung wird rechnerisch gleichgestellt mit einer Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte und wird daher als Verlust des Brutreviers gewertet. Aufgrund dessen kommt es zu einem Gesamtverlust von 3 Brutrevieren, wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Artenschutzbeitrag beschrieben. Die entsprechende Angabe ist im den Planunterlagen beigefügten Erläuterungsbericht (Seite 33) entsprechend angepasst.

Im Artenschutzbeitrag wurden innerhalb des spezifischen Wirkraums alle nachgewiesenen europäischen Vogelarten mit Brutstatus und allgemeiner Planungsrelevanz (also alle Revierinhaberarten unabhängig vom aktuellen Gefährdungsstatus) und alle weiteren vorkommenden Vogelarten mit besonderer Planungsrelevanz (unabhängig vom Status des Nachweises) einer vertiefenden Betrachtung/ Prüfung unterzogen. Der ‚Feldsperling‘ als Art der Vorwarnliste weist lediglich den Status „Brutzeitfeststellung“ auf. Da diese Art im Untersuchungsgebiet nicht als Revierinhaber (Brutnachweis/ Brutverdacht) nachgewiesen werden konnte und sie auch nicht als Art mit besonderer Planungsrelevanz einzustufen ist, sind auch keine artspezifischen Betrachtungen erforderlich.

Die Betroffenheit des „Bluthänflings“ wurde im Artenschutzbeitrag innerhalb einer ökologischen Gilde geprüft (S. 10, Pkt. 4.2.2). Die dort getroffenen Prognosen und Bewertungen einer möglichen Schädigung oder Störung der Art „Bluthänfling“ würden bei einer artspezifischen Auflistung, bzw. Prüfung, im Ergebnis nicht von den derzeitigen Ausführungen des Artenschutzbeitrages zur Betroffenheit der Art abweichen und würden somit nach gutachterlicher Einschätzung auch keine neuen planungsrelevanten Erkenntnisse mit evtl. daraus resultierenden Konsequenzen ergeben. Der Artenschutzbeitrag ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde daher nicht fehlerhaft.

Für das Bauvorhaben werden hauptsächlich Ackerflächen in Anspruch genommen, die gem. Kartierbericht zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen, LaReG 2012) für Fledermäuse nur eine untergeordnete naturschutzfachliche Bedeutung haben (S. 24). Auch der im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB 2 angelegte Begrünungsstreifen entlang der Autobahn, weist ebenfalls nur eine geringe Bedeutung für diese Tierartengruppe auf. Jagdaktivitäten konnten im Zuge der faunistischen Kartierung in diesem Bereich - wahrscheinlich aufgrund der starken Lärm- und Lichtbelastung durch die BAB - nicht festgestellt werden (S. 24). Der Artenschutzbeitrag kommt daher folgerichtig zu



dem Ergebnis, dass eine Betroffenheit der Fledermäuse (S. 8) aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht zu erwarten ist. Diesem Ergebnis schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Hinsichtlich der Auswirkungen von Beleuchtungsanlagen ist es zunächst richtig, dass eine Ausleuchtung der PWC-Anlage u.a. aus Sicherheitsgründen zu erfolgen hat.

Die Erstellung eines konkreten Beleuchtungskonzeptes erfolgt dabei jedoch im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Anforderungen wie folgt:

Die Standorte der Beleuchtungsanlagen und die Ausrichtung der Leuchtgehäuse werden so angeordnet und nach unten ausgerichtet, dass die Lichtkegel nach Möglichkeit nur auf Wege- bzw. Parkflächen gerichtet sind. Insgesamt erfolgt die Beleuchtung der Anlage von oben nach unten und von außen nach innen. Es werden lediglich Leuchtgehäuse verwendet, die ein Einfliegen von Insekten unterbinden. Zudem werden Beleuchtungsmittel eingesetzt, die eine nur sehr gering anlockende Wirkung auf Insekten und nachfolgende Fledermäuse aufweisen (z. B. Natriumdampflampen oder LED mit entsprechender Wellenlänge).

Mit der Umsetzung dieses Beleuchtungskonzeptes werden erheblich nachteilige Umweltauswirkungen für die Fauna vermieden, welches dem grundsätzlichen Vermeidungsgebot der Eingriffsregelung, aber auch dem besonderen Artenschutz bzw. zur Abwendung von Verbotstatbeständen entspricht.

Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab.

Das primär landwirtschaftlich durch Ackerbau genutzte und mit wenigen linearen Gehölzstrukturen durchzogene Plangebiet liegt in mittlerer Entfernung zur Ortschaft Boimstorf (mit entsprechenden, nächtlichen Lichtfeldern) und unmittelbar angrenzend an die bestehende A2 mit einem nächtlich beleuchteten Fahrzeugaufkommen. Bei dem Plangebiet handelt es sich somit um einen relativ naturfernen sowie flächig und linear lichtvorbelasteten Raum. Für das wahrscheinliche Vorkommen von Tierarten oder Artgruppen mit besonderer naturschutzfachlicher oder –rechtlicher Bedeutung sowie besonderer Empfindlichkeit im Hinblick auf künstliche Lichtquellen lagen zum Zeitpunkt der Untersuchungen keine konkreten Artangaben und auch keine konkreten Hinweise vor, so dass auf eine konkrete Erfassung nachtaktiver Insekten verzichtet werden konnte. Ein solches Vorkommen ist aufgrund der andauernden und schon längerfristig bestehenden Lichtvorbelastung des Untersuchungsgebietes auch nicht zwingend zu erwarten. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Bearbeitung der Eingriffsregelung aus diesem Grunde nicht fehlerhaft und mit der Umsetzung des o.a. Beleuchtungskonzeptes als grundsätzliche Vermeidungsmaßnahme eine evtl. Nachkartierung nachtaktiver Insekten auch nicht erforderlich.

Soweit die Datenaktualität angesprochen wurde, zeigt ein Vergleich der Biotoptypenausstattung des Untersuchungsgebietes im Jahr 2011 (s. Karte 2-1; Plan Realnutzung und Biotoptypen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen im Zuge der BAB A 2 in Niedersachsen (Flächen W3/W3a, Boimstorf, LK Helmstedt, km 151,5 bis 153,5), (LaReG 2012)) mit der Situation im Jahr 2014 (s. Unterlage 19.1.3/ 19.2.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Plan Bestand und Konflikte Artenschutz)), dass sich im Hinblick auf die vorkommenden Biotoptypen und die Landschaftsstrukтураusstattung keine gravierenden Änderungen im Wirkraum des Vorhabens ergeben haben. Insofern besteht kein Anlass dafür, die Aktualität der Kartierdaten zur Brutvogelfauna aus dem Jahr 2011 anzuzweifeln. Sogenannte „Agrarumweltmaßnahmen“ wie Blühstreifen oder Greeningmaßnahmen sind keine speziellen oder besonderen Nutzungsformen des Ackerbaus, sondern spiegeln im Grundsatz den allgemeinen Wechsel landwirtschaftlicher Ackernutzung mit häufig, bzw. regelmäßig wechselnden Fruchtfolgen wider. Die Brutvogelgemeinschaft der offenen und halboffenen Feldflur ist auf diese wechselnden Nutzungsformen eingestellt und nutzt diese großräumig in ggf. sich jährlich, je nach aktueller Feldnutzung und Bewirtschaftung, leicht verschiebenden Besiedlungsmustern. Hierdurch stellen jährliche „Verschiebungen/ Verlagerungen“ der durch die Vögel jeweils genutzten Räume in Ackerlandschaften eher die Regel dar. Eine aktualisierte Untersuchung der Fauna (hier: Brutvogelfauna) auf-



grund der genannten „Agrarumweltmaßnahmen“ in der Umgebung des geplanten Vorhabens ist unter diesem Aspekt nicht erforderlich.

Das Bundesnaturschutzgesetz regelt in § 16 (1) die Bevorratung von Kompensationsmaßnahmen. Demgemäß sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen anzuerkennen. Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Helmstedt hat nach Beibringung aller dafür erforderlichen Unterlagen durch die Stiftung Naturland mit Schreiben vom 17.05.2016 dazu das Benehmen gem. § 17 (1) BNatSchG mit der Straßenbauverwaltung hergestellt. Darin heißt es: „Die im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (..) vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt abgestimmt.“ Im weiteren Verfahren hat die naturschutzrechtliche Fachbehörde erklärt, dass die vorgelegten Planungen der abgestimmten Vorgehensweise entsprechen und ihnen aus naturschutzrechtlicher Sicht zugestimmt werden kann. Die CEF-Maßnahme 4.1 A wurde folglich von der UNB des LK Helmstedt anerkannt. Die Stiftung Naturland konnte eine Dokumentation über den Ausgangszustand der Fläche sowie ein Monitoring über die Entwicklung der dortigen Feldlerchenpopulation vorlegen, welche eine entsprechende Lebensraumoptimierung belegt. Es kann auf Dauer von 8 – 12 Feldlerchenbruten ausgegangen werden. Die Dokumentation liegt der Planfeststellungsbehörde vor.

Es ist richtig, dass die Fläche aufgrund ihrer sehr hohen naturschutzfachlichen Eignung vollständig multifunktional auch zum Ausgleich des Verlustes von Bodenfunktionen anrechenbar ist. Damit wird sie auch dem Grundsatz einer flächensparenden Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen bzw. Flächen Dritter gerecht.

2.4.1.10 PLEdoc GmbH

Die GmbH verweist auf den Verlauf einer Kabelschutzrohranlage. Die Kabelschutzrohranlage der GasLINE GmbH müsse als Folgemaßnahme aus dem Baubereich verlegt werden, hierfür werde ein Arbeitstreifen von 1,5 m benötigt. Die Umlegungstrasse der Kabelschutzrohranlage sei in das Planfeststellungsverfahren mit aufzunehmen, im Regelungsverzeichnis aufzuführen und mit planfestzustellen.

Den Hinweisen und Forderungen der GmbH ist entsprochen.

Sowohl die Kabelschutzrohranlage als auch deren notwendige Verlegung ist in den planfestgestellten Unterlagen aufgenommen bzw. eingearbeitet worden. Die Schutzanweisungen für Kabelschutzrohranlagen werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Ausführung berücksichtigt.

2.4.2. Einwendungen Eigentumsbetroffener

2.4.2.1 E 1

1)

Der Einwender ist durch die Inanspruchnahme seiner Flurstücke 9 und 10, Flur 10, Gem. Boimstorf betroffen. Er lehnt die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen ab, da ein Bedarf für den Neubau der PWC-Anlage Suer nicht gegeben sei. Zwischen der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt und dem AD Hannover–Ost seien bereits 1670 LKW-Stellplätze vorhanden, für das Jahr 2025 sei jedoch lediglich ein Bedarf von 1570 LKW-Plätzen prognostiziert. Darüber hinaus fehle es an der Erforderlichkeit, da die Schaffung von 50 LKW-Stellplätzen auch in Ochsendorf erfolgen könne. Dort befänden sich bereits ein Autohof, eine Tankstelle und ein Restaurant, so dass die bereits vorhandene Infrastruktur in Anspruch genommen werden könne. Die Inanspruchnahme der dortigen Flächen, die als Gewerbegebietsflächen im Flächennutzungsplan dargestellt seien, wäre weniger einschneidend.



Es sei auch nicht nachvollziehbar, dass im Bereich der Eigentumsflächen auf einer Länge von 14,5 km neben den bereits bestehenden Rastmöglichkeiten Uhry, Ochsendorf, Essehof und dem Autohof Lehre eine weitere Rastanlage entstehen soll. Es sei zu berücksichtigen, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der A 2 mit LKW gleichmäßig über die gesamte Ost-West-Verbindung verteile.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.3.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

2)

Der Einwender beanstandet eine unverhältnismäßig starke Belastung in seinem Eigentum, da ihm seine Eigentumsflächen erst durch ein Flurbereinigungsverfahren im Jahre 2006 im Zusammenhang mit der Verbreiterung der A 2 zugewiesen worden sei. Es sei davon ausgegangen, dass er durch Vorhaben an und entlang der A 2 verschont bleibe.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Für den Bau der PWC-Anlage Suer sind u.a. die Flurstücke 9 und 10, Flur 10, Gem. Boimstorf des Einwenders bzw. seines Mandanten betroffen und Teilflächen in einem Gesamtumfang von 7.638 m² in Anspruch zu nehmen.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass der Standort und die Lage der geplanten Neubaufäche einen Eingriff in die Agrarstruktur bedeutet. Hierzu wird auch auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.3.11 dieses Beschlusses verwiesen.

Durch den Neubau der PWC-Anlage Suer geht landwirtschaftliche Nutzfläche verloren. Die bislang im Eingriffsraum ackerbaulich genutzten Flächen werden jedoch für den Neubau der PWC-Anlage in einer Flächengröße von 3,536 ha als auch für die Umsetzung erforderlicher landschaftspflegerischer Maßnahmen in einer Größe von 0,267 ha unabdingbar benötigt: Dass diese Flächen dem Grundeigentümer erst im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens im Jahre 2006 zugewiesen wurden, konnte dabei zu keinem anderen Ergebnis führen. Vielmehr war die Vorhabenträgerin bei seiner Planung auch in diesem Fall bemüht, unter Berücksichtigung und Abwägung aller Belange, die Eingriffe und Betroffenheit auf das notwendigste Maß zu beschränken. Die benötigte Fläche für den geplanten Neubau der PWC-Anlage Suer ist das Resultat aus der Verwendung technisch erforderlicher Mindestmaße.

3)

Es wird beanstandet, dass der Untersuchungskorridor für die Umweltverträglichkeitsstudie zu gering bemessen sei und besonders schützenswerte Gebiete von der Untersuchung ausgeschlossen seien. Zudem entsprächen die angewandten Untersuchungsmethoden nicht immer wissenschaftlichen Standards. Die Begehung des Untersuchungsgebietes für lediglich 3,5 Std. zur Kartierung von Fledermäusen sei nicht ausreichend und daher fehlerhaft; auch hätten die Untersuchungen ohne Zugewesen von Menschen stattfinden müssen. Bei einer Untersuchung der Fläche W3a auf Fledermausaktivitäten im Jahr 2012 sei bereits der Nachweis von 11 Fledermausarten, insbesondere der Mops-Fledermaus gelungen. Mangels Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse sei das geplante Vorhaben derzeit nicht durchführbar.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Der vorliegende Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterl. 9) und der Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) sind nach den methodischen Ansätzen der „Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau“ (RLBP) des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet worden und kommen zu dem Schluss, dass mit den vorgesehenen Ausgleichs- und weiteren vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (ACEF) sowie den artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen alle betroffenen Schutzgüterfunk-



tionen der Naturschutzgesetzgebung und des besonderen Artenschutzes vollständig kompensiert bzw. wiederhergestellt werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen zurückbleiben.

Im Vorfeld der landschaftspflegerischen Begleitplanung fanden neben der Biotoptypenkartierung auch umfangreiche faunistische Untersuchungen im Zuge der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zur Findung neuer Standorte für Rastanlagen im Zuge der BAB A 2 in Niedersachsen (Flächen W3/W3a, Boimstorf, LK Helmstedt, km 151,5 bis 153,5), (LaReG 2012) statt, die weit über den Untersuchungsraum des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zum Neubau der PWC-Anlage Suer hinausgehen und auch den Bereich des Wilddurchlasses an der A 2, westlich der K 58 abdecken. Die Auswertung der Ergebnisse dieser Untersuchungen war Grundlage der mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt vorab abgestimmten Abgrenzung des Untersuchungsgebietes des LBP und der Bearbeitung des Artenschutzbeitrages. Untersuchungsraum und -umfang wurden auch vor dem Hintergrund der geringen Projektwirkungen in Verbindung mit der vorhandenen Biotoptypen- und Landschaftselementausstattung sowie den vorhandenen Vorbelastungen des vorgesehenen Standortes als ausreichend erachtet. Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Die Kartierung der Fledermausfauna auf der Untersuchungsfläche W3a fand im Zeitraum von Mai bis August 2011 im Zuge von 4 Begehungen für jeweils 3,5 Stunden abwechselnd in der Nacht und in der Abend-/Morgendämmerung statt und entspricht damit den zu dieser Zeit allgemein gültigen fachlichen Standards. Die vom Aussterben bedrohte Mopsfledermaus wurde auf der südlich gegenüberliegenden Fläche W 3 geortet (vgl. Tab. 3 der nachgewiesenen Fledermausarten, S. 11 der Unterl. 19.4), wo aufgrund der hochwertigeren Biotopausstattung, bestehend aus einem Wechselspiel von Wald, Gebüsch, Grünland und Ruderalfluren auch eine größere Anzahl von Fledermausarten (11 Arten auf der Fläche W3, gegenüber 7 auf der Fläche W3a) anzutreffen ist, die dort Nahrungshabitate und Quartierstandorte finden. Die Untersuchungsfläche W3a hingegen befindet sich in einem überwiegend ackerbaulich geprägten Raum mit in den Randbereichen nur mittlerer Bedeutung für Fledermäuse. Der geplante Standort für die PWC-Anlage selbst sowie deren Wirkbereich liegen auf landwirtschaftlich genutzter Fläche ohne jegliche Bedeutung für Fledermäuse, die den Acker hier allenfalls überfliegen. Gem. § 44 BNatSchG zählt jedoch nur das Zerstören von Quartierstandorten sowie von Nahrungs- und Jagdhabitaten zu den Verbotstatbeständen und ist auch nur in den Fällen relevant, in denen die erhebliche Funktionsstörung zu einer Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der betroffenen (lokalen) Population führt. Ein derartiger Verbotstatbestand liegt auf der für die Errichtung der PWC-Anlage vorgesehenen Fläche im Untersuchungsgebiet W3a aber nicht vor. Der Artenschutzbeitrag kommt daher folgerichtig zu dem Ergebnis, dass eine Betroffenheit der Fledermäuse aus artenschutzrechtlicher Sicht hier nicht zu erwarten ist. Zur weiteren Begründung wird auch auf die Ausführungen in Zill. 2.2.3.6.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4)

Es wird gerügt, dass erhebliche Lärm- und Lichtimmissionen von dem Vorhaben ausgehen. Aufgrund der besonderen Höhenverhältnisse sei aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung auf der PWC-Anlage nicht ausgeschlossen, dass eine Beeinträchtigung durch Lärmemissionen erfolgt; dieses sei zu untersuchen. Im Weiteren sei auch zu prüfen, ob die Beleuchtung der Rastanlage sich negativ auf das Befinden der Einwohner von Boimstorf auswirke. Auch habe keinerlei Untersuchung stattgefunden, inwieweit sich die Beleuchtungseinrichtungen auf die Fauna auswirke. Wildtiere würden durch die Beleuchtung nachhaltig beeinträchtigt; Schutzmaßnahmen würden jedoch nicht ergriffen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zwar ist während der Bauarbeiten erfahrungsgemäß vermehrt mit Lärm und Schmutz zu rechnen, es ist jedoch beabsichtigt, die Baustellenbelieferung ausschließlich über die A 2

abzuwickeln (siehe Ziffer 9 der Unterl. 1). Auch die Unterhaltung und Wartung der Rastanlage (Betriebsdienst) sowie ggf. erforderlich werdenden Einsätze der Notfalldienste (Polizei, Krankenwagen, Feuerwehr) erfolgen ebenfalls nur über die A 2. Eine rückwärtige Zuwegung (Erschließung) ist für die unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude nicht vorgesehen.

Im Übrigen ist die Lärmsituation im betroffenen Bereich geprägt durch den vorhandenen Verkehr auf der A 2. Die bestehenden als auch prognostizierten Verkehrszahlen im betroffenen Abschnitt der A 2 sind unter Punkt 1 der Einwendungen beschreiben.

Die nordseitig der A 2 geplante PWC-Anlage Suer weist im Mittel ein Höhenniveau von 111 m ü. NN auf. Die nächstgelegenen Objekte (Bebauung), welche lärmtechnisch infolge des Rastanlagenneubaus als zu schützen in Frage kämen, befinden sich in ≥ 550 m südöstlicher Entfernung auf 99 m ü. NN in der Ortschaft Boimstorf. Aufgrund dieser Entfernung und Lage sowie den Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften für Verkehrslärm ergibt sich dort kein Lärmschutzanspruch.

Zudem hat der zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern vorgesehene 3,50 m hohe und rd. 255 m lange Wall zwischen der Autobahn und der Rastanlage im Nebeneffekt auch eine lärmindernde Wirkung in südlicher Richtung hinsichtlich Fahrzeugbewegungen/-lärm auf der PWC-Anlage.

Weiterhin verläuft entlang der Autobahnsüdseite ein 6,00 m hoher Erdwall im Bereich der Rastanlage mit einer Kronenhöhe von im Mittel 113 m ü. NN.

Durch den geplanten Rastanlagenneubau wird sich die Verkehrsstärke auf der A 2, als auch der Verkehrslärm im betroffenen Bereich nicht ursächlich erhöhen.

Zur Beurteilung von Lärmschutzansprüchen wird auf die nicht zu beanstandenden Ausführungen in Unterlage 17.1, Pkt. 2.2 (Schalltechnische Untersuchungen, Rechtliche Beurteilung) verwiesen.

Die geplante unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude erhält auch eine den technischen Vorschriften und Regelwerken entsprechende Beleuchtung. Hierbei ist unter anderem durch die Wahl geeigneter Leuchtmittel, einer Abdimmung in verkehrsschwächeren Nachtstunden oder auch der Verwendung von Lichtblenden die Beleuchtung derart zu gestalten, dass Lichtimmissionen zum Schutz der an die Rastanlage angrenzenden Bereiche weitgehend vermieden werden.

Die nordseitig der A 2 geplante PWC-Anlage weist im Mittel ein Höhenniveau von 111 m ü. NN auf. Zum Schutz der Nachtruhe von Lkw-Fahrern wird zwischen der Autobahn und der Rastanlage ein 3,50 m hoher und rd. 255 m langer Wall vorgesehen, der im Nebeneffekt auch eine lichthemmende Barriere in südlicher Richtung darstellt. Der Wohnort des Einwenders befindet sich in ca. 1000 m südöstlicher Entfernung auf 99 m ü. NN in der Ortschaft Boimstorf. Aufgrund der Entfernung und Lage schließt die Planfeststellungsbehörde eine negative Auswirkung auf das Befinden des Einwenders sowie der übrigen Bewohner der Ortschaft Boimstorf durch die Rastanlagenbeleuchtung aus.

Darüber hinaus weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Beleuchtungseinrichtungen auf der geplanten PWC-Anlage zu den Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes zählen, die nicht zu den Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 des BImSchG gehören.

Für die PWC-Anlage Suer ist aus diesem Grund kein lichttechnischer Nachweis der Lichtimmissionen auf angrenzende Bereiche zu führen. Jedoch werden von der Vorhabenträgerin bei der Baudurchführung lichttechnische Güteigenschaften zur Beleuchtung beachtet und bei der Wahl der Lichtpunkthöhe wird auf die Belange von Natur und Landschaft sowie der umliegenden Bebauung Rücksicht genommen.

Eine Ausleuchtung der PWC-Anlage hat zwingend aus Sicherheitsgründen für den Menschen zu erfolgen. Im Hinblick auf die Auswirkungen der Immissionen auf die Fauna ist jedoch festzustellen, dass bereits eine starke Lärm- und Lichtvorbelastung des Raumes durch die vorhandene A 2 besteht.

Im Zuge der zu untersuchenden Tierarten wurde im Vorfeld der Planung eine Untersuchung der nachtaktiven Wirbellosen aufgrund der weitläufig umgebenden, artenarmen Agrarland-



schaft im Nahbereich des Projektes in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Helmstedt nicht als erforderlich erachtet.

Ein entsprechendes Beleuchtungskonzept (s.o.) wird jedoch im Zuge der Ausführungsplanung unter Beachtung aller naturschutzfachlichen Anforderungen erstellt. Dabei wird die Verwendung von Natriumdampflampen oder LEDs mit entsprechender Wellenlänge zugesagt, die eine nur sehr gering anlockende Wirkung auf Insekten und nachfolgende Fledermäuse aufweisen.

Mit der Umsetzung dieses Beleuchtungskonzeptes werden erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen für die Fauna vermieden, welches dem grundsätzlichen Vermeidungsgebot der Eingriffsregelung, aber auch dem besonderen Artenschutz zur Abwendung von Verbotsstatbeständen entspricht.

5)

Beanstandet wird, dass das geplante Vorhaben den Wildtierkorridor und den Vernetzungszusammenhang zwischen der Lüneburger Heide und dem Harz erheblich beeinträchtigt. Der vorhandene Wildkatzenweg werde durch das Bauvorhaben vollständig zerstört und eine Ausgleichsmaßnahme für diese Zerstörung sei nicht geplant.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Spezielle Funktionen oder Wertigkeiten des Wilddurchlasses sowie seiner hieran in räumlicher Nähe angrenzenden Gehölzstrukturen für das Vorkommen der Wildkatze, oder eine Bedeutung desselben als bedeutende Vernetzungsstruktur oder Wanderkorridor für die Art waren bei seiner ursprünglichen Anlage im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB 2 nicht geplant und wurden im Rahmen der Bestandsermittlungen und Untersuchungen auch nicht festgestellt. Allerdings gibt es auf der Homepage des BUND für den betroffenen Naturraum Angaben zu einem Wildkatzenwegeplan mit Darstellungen von Bereichen mit Wildkatzenvorkommen, potenzieller Lebensräume der Art und einer Vision eines Waldverbundes für die Wildkatze mit dargestellten Haupt- und Nebenachsen für Wander- und Austauschkorridore. Alle relevanten Darstellungen dazu betreffen Bereiche südlich der A 2 und westlich der A 39. Der dem geplanten Vorhaben am nächsten gelegene Bereich mit dort dargestellten Wertigkeiten betrifft einen von West nach Ost verlaufenden Verbundkorridor südlich von Rieseberg, jenseits der A 2 in ca. 2,5 km Entfernung. Das Untersuchungsgebiet und seine nähere und mittlere Umgebung liegen weit außerhalb der abgegrenzten Bereiche dieses Wildkatzenwegeplans, so dass eine besondere Funktion des Standortes der geplanten PWC-Anlage als Vernetzungskorridor auch daraus nicht abzuleiten ist. Die angeführte „große Gehölzfläche/Gehölzhecke nördlich der A 2“ liegt in ca. 800 m Entfernung zur geplanten PWC-Anlage und wird durch das Vorhaben weder beeinträchtigt noch zerstört.

Die Wildkatze wird, unter Berücksichtigung ihrer Biologie, in Verbindung mit der Entfernung des bestehenden Wilddurchlasses zum Vorhaben, der bereits bestehenden Raumsituation, der aktuell bestehenden Vorbelastungen, der geringen anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren der PWC-Anlage (und deren geringer Reichweite) sowie der vorgesehenen Eingriffsmaßnahmen, ihre großräumigen Raumnutzungen und Wanderbewegungen im Naturraum nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in gleichem Maße durchführen können wie bisher. Negative Auswirkungen auf die Art, bzw. die Eignung bestehender Vernetzungskorridore sind durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

6)

Der Einwender fordert, dass der neu zu errichtende Wirtschaftsweg den gleichen technischen Standards entspricht, wie der bisherige Weg. Insbesondere der Unterbau müsse für Rübenabfahrten mit einem Gesamtgewicht von 40 t geeignet sein.



Den Forderungen ist entsprochen. Zur Begründung wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziff. 2.4.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

7)

Der Einwender hält die in der Gem. Rieseberg geplante Kompensationsmaßnahme für ungeeignet. Es erscheine fraglich, ob der Verlust von Brutrevieren für die Feldlerche auf einer Fläche ausgeglichen werden könne, auf der bereits seit Jahren keine intensive Bewirtschaftung stattfindet und die Feldlerche bereits vorhanden sei. Überdies erscheine es kritisch, dass die Ausgleichsmaßnahme nicht in direkter Umgebung zum Vorhaben umgesetzt werde.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung wird auf die Begründung in Ziff. 2.2.3.4.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

8)

Der Einwender befürchtet, bei Starkregen bestünde die Gefahr, dass das Regenrückhaltebecken überlaufe und Schadstoffe mit dem Oberflächenwasser in den neuen Wegeseitengraben und von dort in den Dorfteich der Ortschaft Boimstorf abgeleitet werden könnten. Es müsse dafür Sorge getragen werden, dass kein verunreinigtes Oberflächenwasser in den Wegeseitengraben und in die öffentliche Kanalisation, insbesondere in den Dorfteich gelange. Es sei auch zu berücksichtigen, dass die vorhandene Abwasser-Kanalisation keinerlei Kapazität für die weitere Aufnahme von Oberflächenwasser habe; die Vorhabenträgerin müsse insoweit die Kosten einer Erweiterung der bestehenden Abwasserkanalisation tragen. Auch müsse ein höherer Unterhaltungsbedarf kostenmäßig vom Verursacher getragen werden.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziff. 2.2.3.6.1.1 und 2.2.3.6.1.2 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist anzuführen, dass sich bei Bedarf im Notfall der Beckenablauf der Regenrückhalteanlage durch den Drosselschieber im Auslassbauwerk unterbrechen bzw. schließen lässt. Am Prinzip der bestehenden Grabenentwässerung wird zudem nichts verändert. Sowohl die Fließrichtung als auch die Gesamtgrabenlänge bleiben gleich. Es entsteht auch kein erhöhter Unterhaltungsaufwand der Vorflut durch die Oberflächenentwässerung der neuen Rastanlage PWC-Suer.

Weiterhin sind weder Wasserschutzgebiete bzw. -zonen noch Überschwemmungsgebiete betroffen.

9)

Der Einwender fordert einen finanziellen Ausgleich für Bewirtschaftungerschwernisse sowie eine Entschädigung für den Verlust seiner Ackerfläche. Beeinträchtigte Drainagen seien abzufangen bzw. in einem funktionsfähigen Zustand zu hinterlassen.

Den Einwendungen und Forderungen wird entsprochen.

Für die Fortsetzung der Bewirtschaftung sagt die Vorhabenträgerin die Wiederherstellung des Wegenetzes, des Grabensystems und der Felddrainagen zu.

Entstehende und nachgewiesene Erschwernisse für die Landwirtschaft werden behoben bzw. auf der Grundlage privatrechtlicher Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschädigt.



2.4.2.2 E 2

Der Einwender fordert für die Inanspruchnahme seiner Ackerflächen Ersatzland. Mit einer finanziellen Entschädigung sei ihm nicht geholfen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Entsprechend der planfestgestellten Unterlage 10 (Grunderwerb) sind für den Baulastträger der Baumaßnahme insgesamt 17.241 m² aus den Flurstücken 7 und 8, Flur 10, Gem. Boimstorf zu erwerben.

Eine Gefährdung des Lebensunterhaltes oder der Betriebsexistenz infolge des Ackerflächenverlustes ist nicht erkennbar und vom Einwender auch nicht vorgetragen.

Für die Fortsetzung der Bewirtschaftung wird die Vorhabenträgerin das Wegenetz, das Grabensystem und die Felddrainagen fachgerecht wiederherstellen.

Gegebenenfalls entstehende Wirtschafterschwernisse werden auf der Grundlage privatrechtlicher Verhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens beim Kauf der Flächen abgelöst bzw. entschädigt. Diese Verhandlungen sowie die weiteren Grunderwerbsverhandlungen wird die Vorhabenträgerin zeitnah vor Baubeginn mit dem Einwender aufnehmen.

Soweit der Einwender im Erörterungstermin erklärt hat, dass auf den Wirtschaftsweg verzichtet und die Streuobstwiese nördlich des Wirtschaftsweges verlegt werden könne, ist zunächst festzustellen, dass die Streuobstwiese nicht auf seiner Eigentumsfläche angelegt werden soll. Der Eigentümer der Fläche, auf die diese Kompensationsmaßnahme geplant ist, hat im Planfeststellungsverfahren hierzu keine Einwendungen oder Forderungen erhoben. Im Übrigen ist darauf hin zuweisen, dass entstehende Wirtschafterschwernisse im Rahmen der privatrechtlichen Regelungen zum Grunderwerb entschädigt werden.

Zu dem angesprochenen Verzicht auf den Wirtschaftsweg wird auf die entsprechenden Ausführungen zu Ziff. 2.4.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.3 Allgemeine Einwendungen

2.4.3.1 Jagdrechtliche Belange

Aufgrund des Entfalls von Flächen wird für die Jagdgenossenschaft Ersatzland gefordert.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Eine Rechtfertigung für die Ersatzlandforderung ist nicht erkennbar. Die Entstehung nicht mehr bejagbarer umliegender Bereiche, ursächlich durch die neue PWC-Anlage, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Zur weiteren Begründung wird hierzu auf die Ausführung in Ziff. 2.4.1.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit ein Ausgleich für Wildschäden in den nicht mehr jagdbaren Bereichen gefordert wird, vermag die Planfeststellungsbehörde die Entstehung nicht mehr bejagbarer Bereiche, ursächlich durch die neue PWC-Anlage, nicht zu erkennen.

Vereinzelt wird auch eine Entschädigung für eine Jagdwertminderung für die Jagdgenossenschaft gefordert. Zu berücksichtigen seien im Einzelnen: Bauzeitenentschädigung, Entschädigung für den Rechtsverlust auf den entzogenen Flächen wegen Verkleinerung des Jagdbezirks, Entschädigung für Dauerschäden und Entschädigung für den Abbau unbrauchbar gewordener bzw. den Bau neu zu schaffender Einrichtungen.

Hierzu ist festzustellen, dass Entschädigungsansprüche bzw. Entschädigungsfestsetzungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in privatrechtlichen Verhandlungen geregelt werden. Soweit erforderlich, können auch Entschädigungsfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Es ist allerdings nicht erkennbar, dass durch die Bauzeit ein zusätzlicher besonders



intensiver Eingriff entsteht, der zu einer Entschädigung führen würde. Ebenso ist nicht erkennbar, dass im Vergleich zum Gesamtjagdbezirk ein Entzug höherwertiger Flächen erfolgt. Für die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht erkennbar, dass von der PWC-Anlage ein deutlich höherer Beunruhigungsfaktor ausgeht, als vom fließenden Verkehr auf der A 2. Letztlich sind nach Darstellung der Vorhabenträgerin auch keine jagdwirtschaftlichen Einrichtungen betroffen oder neu zu schaffen, die ggfs. zu entschädigen wären.

2.4.3.2 Sonstige Belange

2.4.3.2.1

Anlieger befürchten während der Bauphase eine Zerstörung der Dorfstraßen in Boimstorf durch Baufahrzeuge während der Bauphase. In den Planunterlagen seien keine Regelungen enthalten, wie die Baustelle von Baufahrzeugen erreicht werden solle. Es seien Regelungen zu treffen, dass die Vorhabenträgerin für die Kosten durch Schäden an Straßen und Gebäuden, die durch Baufahrzeuge entstünden, aufkomme.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Gemäß Ziffer 9 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) ist dargelegt, dass die Baustellenbelieferung ausschließlich über die A 2 abgewickelt wird. Weitergehende Regelungen zur Regulierung von Gebäudeschäden sind insoweit nicht erforderlich.

2.4.3.2.2

Der Sportverein beanstandet, dass Baufahrzeuge während der gesamten Bauzeit direkt an der Sportanlage vorbeiführen und Staub durch die nicht befestigten Feldwege aufwirbelten.

Hierzu ist auszuführen, dass während der Bauarbeiten erfahrungsgemäß vermehrt mit Lärm und Schmutz zu rechnen ist. Eine Nutzung des vorhandenen Wirtschaftswegenetzes für den Bau als auch die spätere Unterhaltung (Betriebsdienst) der Rastanlage ist jedoch nicht beabsichtigt, so dass nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen nicht zu befürchten sind.

2.4.3.2.3

Es werden von dem Parkplatz ausgehende kriminelle Übergriffe auf die Ortslage Boimstorf befürchtet. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Befürchtungen nicht, da die vorgesehene Rastanlage einschließlich des neuen Regenrückhaltebeckens mit einem 1,80 m hohen Stabgitterzaun umgeben wird, welcher nahtlos an den bestehenden, teils zu versetzenden Wildschutzzaun entlang der A 2 anschließt. Zudem erhält die PWC-Anlage eine den technischen Regelwerken entsprechende, ausreichende Beleuchtung. Auch ist eine rückwärtige Zuwegung (Erschließung) für die unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude nicht vorgesehen.

2.4.3.2.4

Vielfach wird befürchtet, dass durch das Wegwerfen von Müll und Lebensmitteln die Landschaft verunreinigt werde, es zu schädlichen Einträgen in landwirtschaftliche Flächen und damit in den Nahrungs- und Futtermittelkreislauf komme, die Ausbreitung von Tierseuchen zunehme und die Pflanzen- und Tierwelt hierunter leiden müsse. Durch die Hauptwindrichtung aus Westen sei der Friedhof besonders betroffen. Es sei zu regeln, wer für die Entsorgung zuständig sei und wer die Kosten zu tragen habe.

Die Befürchtungen werden nicht geteilt.

Die geplante unbewirtschaftete Rastanlage, d.h. ohne Raststätte und ohne Tankstelle, erhält eine ihrer Nutzung entsprechende Anzahl mit Deckeln versehener Abfallbehälter sowie den



geltenden Normen und Vorschriften entsprechende sachgerechte Kontrolle, Wartung und Abfallentsorgung durch die Straßenbauverwaltung des Bundes. Entlang der äußeren Grenze der geplanten PWC-Anlage, hinter dem vorgesehenen 1,80 m hohen Stabgitterzaun, wird eine flächige Gehölzpflanzung aus Sträuchern und Bäumen gemäß der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahme 5.1 A hergestellt, so dass auch schon aus diesem Grund eine Beeinträchtigung für den Friedhof nicht gegeben ist.

Auf den Umgang Einzelner mit Natur und Landschaft hat die Vorhabenträgerin keinen Einfluss, was in diesem Zusammenhang jedoch zu keiner anderen Entscheidung führen kann.

2.4.3.2.5

Es wird gefordert, mit der Feldmarkinteressenschaft zeitnah Verträge über Wegenutzungen, Entschädigungen und Gewässereinleitungen in Gräben zu schließen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt nicht, umliegende Straßen und Wege für die Baudurchführung/ Baustellenverkehre in Anspruch zu nehmen. Dies soll ausschließlich über die A 2 erfolgen (Unterlage 1 Erläuterungsbericht Ziffer 9).

Sollte aus bauausführungstechnischen Gründen eine Inanspruchnahme doch notwendig werden, wird die Vorhabenträgerin im Vorfeld der Baudurchführung entsprechende Genehmigungen und Erlaubnisse einholen bzw. Vereinbarungen schließen. Grundsätzlich sind hierbei Schäden an Zufahrtsstraßen durch Baustellenfahrzeuge möglichst zu vermeiden bzw. wieder zu beseitigen.

2.4.3.2.6

Soweit von Einwendern vorgetragen wird, dass die Sportanlage im Bereich der geplanten PWC-Anlage zerstört und der Sportverein in seinen Sport- und Freizeitmöglichkeiten beschnitten werde, ist hierzu auszuführen, dass die nordseitig der geplanten PWC-Anlage verbleibenden Flurstücke bzw. landwirtschaftlichen Nutzflächen auch wieder von Süden erschlossen werden. Es ist insoweit ein neuer Wirtschaftsweg einschließlich Zufahrten als Ersatz für den durch die geplante Rastanlage überbauten Weg vorgesehen. Das Gebiet kann somit weiterhin für Sport- und Erholungszwecke genutzt werden.

2.4.3.2.7

Die Nutzung des Stromkabels des Sportheimes bedürfe der Zustimmung des Sportvereins. Da über dieses Kabel Flutlichtmasten des Sportplatzes und die Friedhofshalle mit Strom versorgt würden, sei eine Nutzung durch die Rastanlage aufgrund des Kabelquerschnitts wahrscheinlich nicht möglich.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen für die Rastanlage (Strom, Trink- und Schmutzwasser) werden innerhalb der als Leitungstrasse ausgewiesenen Fläche verlegt. Die Anschlusspunkte für Trinkwasser und Strom an das bestehende Netz befinden sich auf Höhe des Sportplatzgebäudes in der gemeindlichen Friedhofstraße/-weg.

Die Vorhabenträgerin wird sich im Zuge der weiteren Planungen mit dem Leitungsträger abstimmen, ob bzw. welche Maßnahmen zur Sicherstellung der Kapazitäten notwendig sind.

2.4.3.2.8

Von einem Einwender wird befürchtet, dass auf der PWC-Anlage künftig Haustiere ausgesetzt werden. Die Gruppe „Katzenfreunde Königslutter“, die sich um ausgesetzte Katzen



kümmert, fordert daher finanzielle Unterstützung. Es sei auch zu klären, wer für Schäden an der Natur durch ausgesetzte Tiere aufkomme.

Die Einwendung bzw. Forderung war zurückzuweisen.

Eine ursächliche/ zwangsläufige Verbindung von Haustieraussetzungen und der geplanten PWC-Anlage Suer ist nicht erkennbar. Allgemein hat die Vorhabenträgerin keinen Einfluss auf Einzelne im Umgang mit eigenen Haustieren.

Eine Rechtfertigung für eine finanzielle Forderung ist nicht erkennbar. Ohne rechtliche Grundlage kann der Vorhabenträgerin eine finanzielle Unterstützung der Katzenfreunde Königslutter nicht auferlegt werden.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung – ERVV – vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803, in der jeweils geltenden Fassung) erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind gemäß § 6 UmwRG¹¹ innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben (Klagebegründungsfrist). Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

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

4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Königslutter am Elm für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Hannover, Dorfstraße 17-19, 30519 Hannover, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Stabsstelle Planfeststellung -, Harztorwall 24 b, 38300 Wolfenbüttel, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

¹¹ Neugefasst durch Bekanntmachung vom 23.08.2017, BGBl. I, S. 3290



4.2 Außerkräfttreten

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

4.3 Berichtigungen

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

4.4 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

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

Im Auftrag

Dr. Wetzig



Anhang / Abkürzungsverzeichnis

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



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



NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten



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