



# **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**

- 3327.31027-11/03-A7 -

## **Planfeststellungsbeschluss**

**Sechsstreifiger Ausbau der A7 von nördlich AS Nörten-Hardenberg  
bis nördlich AD Göttingen-Nord von Betr.-km 250,200 bis Betr.-km  
257,392 in den Gemarkungen Großenrode, Nörten-Hardenberg,  
Lütgenrode, Parenden und Behrensen**

**vom 08.12.2006**

## Inhaltsverzeichnis

1. Feststellung des Planes
2. Auflagen , Erlaubnisse und Genehmigungen
3. Zusagen
4. Vereinbarungen
5. Entscheidungen über Einwendungen
6. Nachrichtliche Hinweise
7. Verfahrensablauf
8. Notwendigkeit der Baumaßnahme
9. Umweltverträglichkeitsprüfung
10. Lärmschutz
  - 10.1 Einsatz von offenporigem Asphalt
  - 10.2 Großenrode
  - 10.3 Behrensen
  - 10.4 Marienstein
  - 10.5 Lütgenrode
  - 10.6 Parnsen
11. Entwässerung
12. Luftschadstofftechnische Bewertung
13. Begründung der Zurückweisung der Einwendungen
  - 13.1-13.33 Einwender
14. Hinweis
15. Rechtsbehelfsbelehrung

Anlage : Abkürzungsverzeichnis

## 1. Feststellung des Planes

Für das o. a. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der Plan, bestehend aus

Erläuterungsbericht vom 14.11.2003	Unterl. 1	Bl. 1-44
Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 1a	Bl. 1D-43D
Übersichtskarte i.M. 1: 25 000	Unterl. 2	Bl. 2
Übersichtshöhenplan i.M. 1:5000/500 vom 14.11.2003	Unterl. 4	Bl. 1-3
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 14.11.2003	Unterl. 6	Bl. 1/4 – 4/4
Querprofil i.M. 1:100 vom 14.11.2003	Unterl. 6.1	Bl. 1/4 – 4/4
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 7	Bl. 89D -98D
Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und Sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis) vom 14.11.2003 / 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 10	Bl. 1, 2D, 3-10
Lärmschutzmaßnahmen vom 14.11.2003	Unterl. 11.1	lfd. Nr. 6
Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen vom 14.11.2003	Unterl. 11.1	Tabelle 4a, 4b, 4c
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Planungskarten i.M. 1:1000 - vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.2	Bl. 89D-98D
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmekartei - vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.3	Bl. 1AE-4AE,5E,6AE-8AE,9GA, 10A, 11A, 12S, 13A-15A
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000 vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 14.1	Bl. 89D-97.1D
Grunderwerbsplan i.M. 1:1000 vom 14.11.2003	Unterl. 14.1	Bl. 98
Grunderwerbsverzeichnis vom 11.09.2006 (Deckblatt)	Unterl. 14.2	Bl. 1D-22D

festgestellt.

## 2. Auflagen, Erlaubnisse und Genehmigungen

- 2.1 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege und der Kreisarchäologie Northeim erforderlich werdende archäologische Maßnahmen (Ausgrabungen etc.) abzusprechen. Sofern es sich eindeutig um vorhandene und bekannte Kulturdenkmale handelt, die von den Ausbaumaßnahmen der A 7 betroffen werden, trägt die Kosten der archäologischen Maßnahmen die Bundesstraßenverwaltung.
- 2.2. Bei der Umgestaltung von Durchlassbauwerken für den Tierwechsel von mittelgroßen und großen Säugern sind die Gestaltungshinweise „Zur Effizienz von Wilddurchlässen an Straßen- und Bahnlinien“ (Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 1/2001) zu berücksichtigen.
- 2.3. Nach Archivunterlagen des Niedersächsischen Landesamtes für Bergbau, Geologie und Energie ist eine Rutschung 1984 am westlichen BAB-Hang des Ümmelberges bei km 254,130 bis km 254,150 auf Schichtfugen des anstehenden Festgesteins erfolgt. Da ähnlich rutschungsempfindliche Bereiche in der Ausbaustrecke nicht auszuschließen sind, wird empfohlen, für Einschnitte und Dammlagen die Raumlage der Schicht- und Kluffugen zu ermitteln und die Standsicherheit überprüfen zu lassen.
- 2.4 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem neuesten Stand der Technik herzustellen.
- 2.5 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben, auf beiden Seiten der A 7 einen Wildschutzzäun von km 250,2 bis ca. km 253,3 anzulegen, sofern nicht auf bereits dort vorhandene Wildschutzzäune zurückgegriffen werden kann. Die neu anzulegenden Wildschutzzäune sind zu unterhalten und ggf. Instand zu setzen.
- 2.6 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben, der Forderung der unteren Wasserbehörde des Landkreises Northeim nachzukommen und die Absetzbecken um 10 % zu vergrößern.
- 2.7 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben, im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung die Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen mit dem Leineverband abzustimmen .
- 2.8 Der Straßenbauverwaltung wird aufgegeben , eine evtl. Bepflanzung westlich des RRHB 6 mit dem Abwasserverband Harstetal abzustimmen .
- 2.9 Auflagenvorbehalt  
  
Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern oder zu ergänzen.
- 2.10 Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde entsprechend §31 des Niedersächsischen Wassergesetzes ( NWG ) bzw. § 14 des Wasserhaushaltsgesetzes ( WHG ). Aufgrund der Konzentrationswirkung nach §§ 74,75 VwVfG wird die Erlaubnis, Bewilligung bzw. Genehmigung nach den o. g .Paragraphen in Verbindung mit §§ 3 ff, 91 und 154 NWG erteilt.

### 3. Zusagen

Die Straßenbauverwaltung hat folgendes zugesagt:

- 3.1 An der westlichen Autobahnabfahrt der AS Nörten-Hardenberg wird ein Pendlerparkplatz in einfacher Ausfertigung mit Wassergebundener Decke errichtet.
- 3.2 Über die Sperrung von Feldwegen und Durchlässen werden die Feldmarken und Gemeinden rechtzeitig informiert.
- 3.3 Vor der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Wege erfolgt rechtzeitig eine Abstimmung mit den jeweiligen Vorsitzenden der Realverbände.
- 3.4 Eine Abstimmung für die Verkehrsführung während der Bauzeit erfolgt mit den beteiligten Trägern öffentlicher Belange rechtzeitig vor Baubeginn.
- 3.5 Die in der Ortschaft Parenden geforderte Wendemöglichkeit für Linien – und Schulbusse während der wechselseitigen Sperrung der BW 2025 und 2027 wird im Zuge der Bauvorbereitung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, dem Verkehrsunternehmen und dem Flecken Nörten-Hardenberg abgestimmt.
- 3.6 Es erfolgt vor Baubeginn eine Bestandsaufnahme zur Beweissicherung der für die im Zuge der Baudurchführung vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Straßen – und Wegeflächen.
- 3.7 Maßnahmen am und im Gewässer werden mit den Unterhaltungspflichtigen, den Grundeigentümern, der unteren Wasserbehörde und ggf. mit den Fischereibeteiligten vor Durchführung abgestimmt.
- 3.8 Nach Fertigstellung der Entwässerungseinrichtungen werden die zuständigen Stellen bzgl. der Schnellabspernung im Schadensfall entsprechende Unterlagen erhalten.
- 3.9 Bei Ausführung der Maßnahme 7 AE wird darauf geachtet, dass die Bestimmungen des § 93 NWG beachtet werden. Die Maßnahme wird mit den zuständigen Behörden abgestimmt.
- 3.10 Pflanzgut für Gehölze wird aus angepassten, standortheimischen Herkünften, soweit bei den Baumschulen verfügbar, verwendet. Es wird angestrebt, weitgehend Jungpflanzenmaterial zu verwenden.
- 3.11 Das Löwe – Programm wird bei Ausführung der waldbaulichen Maßnahmen berücksichtigt
- 3.12 Bei Änderungen an Flurstücken ( Teilungen, Zusammenlegungen o. ä. ) werden die Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand übernommen.
- 3.13 Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen ( DB Netz AG, Abwasserverband Harstetal, Avacon AG, Erdgas Münster, Deutsche Telekom AG, E.ON Netz GmbH ) bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt.
- 3.14 Die Flächen, die im Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis als „vorübergehend in Anspruch zu nehmen“ gekennzeichnet wurden, sind nur für die Baudurchführung vorgesehen und werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert.

#### 4. Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Moringen, dem Flecken Nörten-Hardenberg, dem Landkreis Northeim und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach der zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarung.

#### 5. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung noch bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwanderheber sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen im Einzelnen wird auf Ziffer 13 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 6. Nachrichtliche Hinweise

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach §75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die durch die Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Über Fragen der Widmung, Umstufung oder Einziehung von Straßen wird in diesem Beschluss nicht entschieden. Diese Entscheidungen ergehen in den hierfür gesetzlich vorgesehenen Verfahren.

Für die im Verlauf der Ausbaustrecke erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.

Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendung behandelt wurde.

## 7. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim am 19.12.2003 bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 20.01.2004 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 09.02.2004 bis 10.03.2004 bei dem Flecken Nörten-Hardenberg und vom 02.02.2004 bis zum 02.03.2004 bei der Stadt Moringen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegt. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Gleichzeitig mit der Auslegung wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingeholt und die anerkannten Naturschutzverbände wurden beteiligt.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden vom Geschäftsbereich Gandersheim einige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen lagemäßig etwas verändert, was wiederum zu zusätzlichen Anhörungen der betroffenen Grundeigentümer führte.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind danach, wiederum nach ortsüblicher Bekanntmachung, am 07.03.2006 in Moringen erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten zugesandt wurde.

Mit dem Abschluss des Erörterungstermins war das Verfahren noch nicht Entscheidungsreif. Neben redaktionellen Änderungen waren verschiedene Planunterlagen aufgrund weiterer lagemäßiger Veränderungen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu ändern bzw. anzupassen. Eine konzeptionelle Änderung der Planung war damit nicht verbunden. Eine Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern sowie der unteren Naturschutzbehörde ist erfolgt.

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

## 8. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Zunächst ist grundsätzlich festzustellen, dass das Erfordernis für diesen Ausbau in dem als Unterlage 1 den Planunterlagen beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen begründet ist. Durch ihre Mitfeststellung als Unterlage 1 wird diese Begründung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Der sechsstreifige Ausbau der BAB 7 zwischen dem Autobahndreieck Salzgitter und dem Autobahndreieck Friedland ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) Gesetzeskraft hat, in dem vordringlichen Bedarf enthalten. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung verbindlich.

Zweifel, dass ein Bedarf für das in dem Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben besteht, sind nicht gegeben.

Nach § 3 Abs. 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße diese in ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen oder so zu unterhalten, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für Anforderungen an den überörtlichen Verkehr zugrunde zu legen.

Die BAB 7, Flensburg-Hamburg-Hannover-Kassel-Würzburg, wurde in den ersten Nachkriegsjahren bis Ende der 70ziger Jahre stufenweise in ihrer heutigen Trassenlage fertig gestellt. Sie stellt mit der A 1 Hamburg-Bremen-Osnabrück die ein-

zige, leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung im nord- und mitteldeutschen Raum dar.

Ihre innerdeutsche Bedeutung wird darüber hinaus noch dadurch erhöht, dass die BAB 7 als europäische Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung im überregionalen Netzzusammenhang herausragende Erschließungsfunktionen übernimmt.

Die BAB 7 trägt in ihrem Mittelabschnitt vom Autobahndreieck Salzgitter bis zum Autobahndreieck Hattenbach sowohl die Verkehrsströme der Relation Skandinavien-Hamburg-Hannover in Richtung Süd- und Südwest-Deutschland und Südeuropa als auch die Verkehrsströme der Relation Hannover-Magdeburg in Richtung Südwest-Deutschland. Diese werden vom Zusammentreffen der A 39 mit der A 7 am Autobahndreieck Salzgitter bis zum Abzweig der A 5 am Hattenbach-Dreieck auf der Trasse der BAB 7 gebündelt geführt.

Erst in den Jahren zwischen 1977 und 1979 wurde aufgrund der wachsenden Verkehrsbelastung der BAB 7 die Richtungsfahrbahn Kassel-Hannover vom Ausbaubeginn bei Betr.-km 250,200 bis Betr.-km 252,750 (Naturdenkmal Burgwall) auf den damals gültigen Regelquerschnitt RQ 37,5 (Kronenbreite 37,50 m) halbseitig dreistreifig ausgebaut.

Zwischen 1980 und 1984 wurde dann, verbunden mit einer weiteren Deckenerneuerung, der Anbau von Standstreifen für die noch nicht ausgebauten Teilstücke im o. g. Planungsraum realisiert, welche die Verkehrssicherheit erheblich verbesserte. Letztlich stellt jedoch der damit vorhandene RQ 29, verbunden mit dem immer weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen, keinen, den nationalen und internationalen Anforderungen gerecht werdenden, leistungsgerechten Querschnitt einer Fernverkehrsverbindung dar.

Zudem führte die sprunghafte Zunahme des Verkehrs auf der BAB 7 seit der Grenzöffnung im November 1989 zu erheblichen Verkehrsüberlastungen und damit zu besorgniserregenden Verkehrssicherheitsproblemen, die sich besonders auf die noch vierstreifig ausgebauten Teilstücke konzentrieren.

Aufgrund dieser Entwicklungen mussten bereits folgende verkehrsbeschränkende Maßnahmen ergriffen werden:

- Fahrtrichtung Kassel

Zwischen dem Abschnittsbeginn und der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg:  
Eine durchgehende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h mit eingelagerten Überholverböten.

- Fahrtrichtung Kassel

Südlich der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg:  
Beschränkung durch Überholverböte, teilweise getrennt nach Fahrzeugklassen.

Bei einer zu erwartenden weiteren Zunahme des Verkehrs wird nicht nur die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnittes dauerhaft überschritten, sondern auch die Verkehrssicherheit im genannten Streckenabschnitt wesentlich herabgesetzt. Darüber hinaus werden die Unterhaltungsarbeiten (Winterdienst) des Betriebsdienstes erheblich erschwert.

Aus diesem Grund ist auch die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass der Verkehrsablauf verbessert, die Kolonnenbildung verringert und ein gänzlicher Verkehrszusammenbruch (Stau) vermieden werden muss.

Dies kann letztendlich nur mit einer Querschnittsaufweitung und der damit verbundenen Verbreiterung der Trasse auf sechs Fahrstreifen erreicht werden.

Der nun festgestellte wechselseitige Ausbau erlaubt durch die Integration der bestehenden Linienführung einen wirtschaftlichen Ausbau, der den Vorgaben des BMVBS für den sechsstreifigen Ausbau (maximale Längsneigung; mini-



maler Kurvenradius) gerecht wird. Auch kann durch den wechselseitigen Ausbau der Umfang der Beeinträchtigungen, insbesondere der autobahnbegleitenden Böschungsgehölze deutlich reduziert werden.

## 9. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist gem. §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf Kultur und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die gem. § 6 UVPG zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden vom Träger der Maßnahme vorgelegt und es wurde eine allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung der Umweltauswirkungen erstellt (Unterlage Nr. 1 a). Durch die Mitfeststellung wird diese Unterlage Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die Gutachten und die allgemein verständliche Zusammenfassung sind inhaltlich nachvollziehbar und lassen weder logische Brüche noch Verstöße gegen anerkannte Denkgesetze erkennen.

Die Angaben des Vorhabenträger nach § 6 UVPG, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der allgemeinen verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1 a) im vollen Umfang zu, so dass die Unterlage 1 a von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gem. § 11 UVPG gemacht wird.

Sofern zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch Einwendungen gegen die Umweltverträglichkeitsprüfung bestanden, sind sie unter Ziff. 5 dieses Beschlusses entschieden und unter Ziff. 13 im Einzelnen begründet.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Verbreiterung der A 7 von vier auf sechs Fahrstreifen von nördlich der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg bis nördlich des Autobahndreiecks Göttingen-Nord auf einer Länge von 7,2 km.

Aufgrund der stetig steigenden Verkehrsmengen auf der A 7 als wichtige Nord-Süd-Verbindung ist der Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen dringend erforderlich, da es durch den starken Verkehr mit hohem Schwerlastverkehrsanteil immer wieder zu Behinderungen und Unfällen kommt und so der Verkehrsablauf gestört und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Im Übrigen wird zur Notwendigkeit der Baumaßnahme auf Nr.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Das Vorhaben hat jedoch erhebliche Auswirkungen auf den Naturhaushalt und ist mit gravierenden Umweltschäden verbunden. Die Ausbaumaßnahme stellt einen Eingriff i. S. des § 7 Nieders. Naturschutzgesetz (NNatG) dar. Diese Eingriffe werden jedoch überwiegend durch Ausgleichsmaßnahmen nach § 10 NNatG kompensiert.

Den Eingriffsbedingten Biotopverlusten steht zunächst die Wiederherstellung, Neugestaltung und Pflege der straßenbegleitenden Verkehrsnebenflächen und ihrer Vegetation unter Berücksichtigung landschaftspflegerischer und ökologischer Kriterien in einem Flächenumfang von ca. 9,4 ha gegenüber. Hierzu zählen Böschungen, Lärmschutzwälle, Entsiegelungsflächen, Gräben und gering- und un-

befestigte Fahrwege. Davon entfallen ca. 2,7 ha auf Gehölzpflanzungen und ca. 6,7 ha auf offene Säume und Brachen.

Durch Überbauung bzw. Bodenauf- und -abtrag ergeben sich auch nach erfolgter Bauwerkseingrünung erhebliche und nachhaltige Defizite bezüglich der bioökologischen Funktionserfüllung entsprechend dem heutigen Zustand. Gründe dafür sind relativ lange Entwicklungs- bzw. Regenerationszeiten von mind. 15 – 20 Jahren bis zu weit über 100 Jahren bei den betroffenen hoch- und mittelwertigen Biotoptypen, teils noch größere Zeiträume für die Wiederbesiedlung durch ein vergleichbares Artenspektrum, der Verlust des aktuellen Entwicklungspotenzials des herangereiften Biotopbestandes sowie die zu erwartende Verschärfung der Immissionsituation in Trassennähe und die erhöhte Gewässerbelastung durch Schadstoffeinträge. Ein Ausgleich der Biotopverluste kann demnach allein durch Wiederbegrünung der begrünbaren Eingriffsfläche nicht hergestellt werden. Dazu wurden zusätzliche Kompensationsmaßnahmen außerhalb des unmittelbaren Eingriffsbereiches festgestellt. Diese liegen größtenteils in einer maximalen Entfernung von 500 m zur Trasse entlang des Ausbauabschnitts.

Es handelt sich sowohl um flächenhafte als auch um lineare Maßnahmen, die an vorhandene Strukturen oder Entwicklungspotentiale anknüpfen. Lediglich eine Maßnahme (an der Drammequelle) liegt in größerer räumlicher Entfernung zur Trasse, steht jedoch in funktionalem Zusammenhang zu Eingriffen in dieses Fließgewässer.

Die Flächen haben einen Gesamtumfang von ca. 35 ha. Auf diesen Flächen werden insgesamt ca. 11,5 ha Gehölzstrukturen durch Anpflanzung und ca. 1 ha durch natürliche Verbuschung geschaffen. Überdies wird entlang von 2 050 m Ufer eine punktuelle Anpflanzung mit Gehölzen vorgenommen. Es entstehen ca. 10 ha Auengrünland durch Umwandlung von ca. 0,5 ha Ackerfläche und durch Extensivierung von ca. 10,2 ha Grünland. Über Gewässerrandstreifen und das Auengrünland wird u. a. Lebensraum für Röhrichte und Hochstauden mit unterschiedlichen Feuchtansprüchen geschaffen. Durch die Gewährleistung der Entwicklung einer naturnahen Bachlandschaft auf 1 050 m wird dies noch begünstigt.

Dennoch verbleiben nicht ausgleichbare und erhebliche nachhaltige Beeinträchtigungen. Als nicht ausgleichbare, erhebliche Beeinträchtigungen sind insbesondere die Auswirkungen der zusätzlichen Flächenversiegelung mit Asphalt/Beton von ca. 4,5 ha sowie der zu erwartenden erhöhten Schadstoffimmissionen auf die Bodenfunktionen und die Grundwasserneubildung bzw. -qualität zu nennen.

Für diese Beeinträchtigungen wurden umfangreiche Ersatzmaßnahmen gem. § 12 NNatG durchgeführt, so dass verloren gehende Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes an anderer Stelle im betroffenen Raum in ähnlicher Art und Weise wieder hergestellt werden.

Der Ersatz der o. g. nicht ausgleichbaren Funktionsverluste von Boden und Grundwasser durch Versiegelung und Erhöhung verkehrsbedingter Immissionen erfolgt – im Zusammenhang mit dem Ausgleich der Funktionsbeeinträchtigungen von Böden aufgrund Bodenauf- und -abtrag – durch dauerhafte Etablierung von Vegetation und Einstellung von Düngung und Pestizideinsatz im Bereich der Maßnahmenflächen 1.1 AE, 1.2 AE, 2 – 4 AE, 6 – 8 AE auf insgesamt ca. 22 ha. Hierdurch wird eine Verbesserung des Humusgehaltes und des Sorptions- und Filtervermögens, eine Belebung des Oberbodens sowie eine Regeneration des Bodens durch mechanische Tiefenlockerung und Vegetationsentwicklung erreicht.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die planfestgestellten Unterlagen 12.3.2 (Planungskarten) und 12.3.3 (Maßnahmekartei) verwiesen.

Im Ergebnis ist daher gem. § 12 UVPG festzustellen, dass die erheblichen Umweltbeeinträchtigungen ausgeglichen sind. Damit steht das Vorhaben dem UVPG nicht entgegen. Die Zulässigkeit im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i. S. der §§ 1 ff. UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze wird festgestellt.

#### 10. Lärmschutz

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 u. 42 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) i. V. m. der gem. § 43 BImSchG erlassenen 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus der Stärke und Dauer eines Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (Mittelungspegel), dem Zuschläge für Störwirkungen gemacht werden, die nicht messbar sind, aber Auswirkungen auf die Emission haben, wie die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die Längsneigung der Straße, die Straßenoberfläche, der Abstand zu den Gebäuden und die Windgeschwindigkeit. Eine Berechnung auf dieser Grundlage ist bei der vorliegenden Planung für die Strecke des gesamten Bauabschnittes durchgeführt worden. Die so ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

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

Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkehre eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Eine nach der Verkehrsfreigabe durchgeführte

Messung kann ebenfalls nicht mit der Berechnung verglichen werden, da die ihr zu Grunde liegende Verkehrsstärke erst im Prognosejahr vorhanden sein wird. Außerdem müssten bei der Messung exakt die oben aufgeführten Voraussetzungen vorhanden sein.

Zu der Windgeschwindigkeit ist festzustellen, dass das nach der RLS 90 durchzuführende Berechnungsverfahren für die Beurteilungspegel bereits ungünstige Verhältnisse für die betroffenen Immissionsorte berücksichtigt. So gelten die errechneten Pegel für Wind von der Straße zu den Immissionsorten mit Geschwindigkeiten von etwa 3 m pro Sekunde und gleichzeitiger Temperaturinversionen. Beide Einflüsse fördern die Schallausbreitung. 3 m pro Sekunde deshalb, weil Geschwindigkeiten darunter die Schallübertragung nicht unterstützen und Geschwindigkeiten darüber eigene Geräusche erzeugen, die die Fahrgeräusche der Fahrzeuge überlagern können. Darüber hinaus können keine Witterungseinflüsse berücksichtigt werden. Jedoch können bei geänderten Witterungsverhältnissen auch deutlich niedrigere Immissionspegel auftreten.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende und zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in 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 Buchst. a), c) und d) dieser Tabelle 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.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Straßenbaulasträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Auch dem Einwand die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten PKW- und LKW-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Auto- und LKW-Fahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 130 km/h für PKW und von 80 km/h für LKW auf der A 7.

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 83 000 KFZ nördlich Nörten-Hardenberg und 91 000 KFZ südlich von Nörten-Hardenberg pro 24 Stunden auf der A 7 (LKW-Anteil 41,7 % nachts und 20,8 % tags) im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten, wenngleich in einer Prognose naturgemäß Unsicherheiten liegen und das Eintreffen dieser Prognose letztlich abgewartet werden muss.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Auch die nun vorliegenden Verkehrszahlen aus der Verkehrsmengenkarte 2000 des Landes Niedersachsen stützen die Verkehrsuntersuchung; denn dort wird ein DTV 2000 von 60 000 KFZ/24 h südlich der Anschlussstelle Northeim/Nord und ein DTV 2000 von 70 000 KFZ/24h südlich der Anschlussstelle Göttingen-Nord ausgewiesen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Änderungen der Verkehrsbelastung nur geringe Auswirkungen auf die Höhe der Verkehrslärmimmissionen haben. Erst eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung gleicher Art und Zusammensetzung des Verkehrs würde eine Erhöhung des Immissionspegels von rd. 3 dB(A) bewirken.

Die infolge der Planfestgestellten Baumaßnahme zu erwartende Lärmbelastung in dem betroffenen Raum ist hinsichtlich der Auswirkungen auf besiedelte Gebiete nicht als kritisch anzusehen und führt in der Abwägung nach § 17 FStrG nicht dazu, dass die Zulässigkeit des Vorhabens in Frage gestellt werden könnte.

#### 10.1 Einsatz von offenporigem Asphalt

Der Einsatz von offenporigem Asphalt ist mit dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004 vom 18.10.2004 des BMVBS neu geregelt worden. Danach ist der offenporige Asphalt nicht als Standardbauweise eingestuft und seine Anwendung bleibt auf besonders schwerwiegende Fälle beschränkt.

In diesem Abschnitt werden durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (einseitige Wälle/Wände bis max. 8 m) die Tagesgrenzwerte bis auf ein Gebäude in Parnen eingehalten. Lärmschirme mit solchen Höhen sind im landesweiten Vergleich üblich und häufig eingesetzt. Die in dem allgemeinen Rundschreiben verlangte Außergewöhnlichkeit in der Situation bei der Konzeption des Lärmschutzes liegt daher hier nicht vor, so dass der offenporige Asphalt hier nicht zum Einsatz kommen kann.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass der offenporige Asphalt technisch aufwendiger ist und gegenüber anderen Straßenbelägen Mehrkosten in Höhe von 4,00 EUR pro m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche (einschl. Unterhaltungsmehraufwand) erzeugt.

Sein Einsatz im Sinne des Rundschreibens wäre auch nur gerechtfertigt, wenn durch eine Reduzierung der Lärmschutzwandhöhen eine Kostenersparnis erreicht werden kann. Dies könnte z. B. bei Lärmschutzwänden beiderseits der Straße der Fall sein.

Im vorliegenden Abschnitt werden die Tagesgrenzwerte bis auf ein Gebäude in Parnen eingehalten. Die Nachtgrenzwerte werden in Parnen und Lütgenrode überschritten, wobei die Überschreitungen in Lütgenrode und teilweise in Parnen unterhalb der vom menschlichen Ohr wahrnehmbaren Erhöhung von 3 dB(A) über dem Grenzwert liegen. Der Einbau von offenporigem Asphalt würde zwar die Anzahl der Nachtgrenzwertüberschreitungen reduzieren, kann aber aufgrund des allgemeinen Rundschreibens nicht erfolgen.

Auch weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die mit dem Einsatz von offenporigem Asphalt verbundene Reduzierung der Lärmschutzwandhöhen eine unerwünschte Erhöhung der Luftschadstoffbelastung (22. BImSchV) bewirken würde, was vermieden werden sollte.

## 10.2 Großenrode

Die Planfeststellungsbehörde hat für das Gebiet der Ortschaft Großenrode die Kosten für den Schutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen den Kosten für die geforderten Lärmschutzwände bzw. Wälle gegenüber gestellt. So stehen den Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen von ca. 30 000,00 EUR an 12 Anspruchsberechtigten Gebäuden, an denen der Nachtgrenzwert überschritten wird, Kosten von ca. 500 000,00 EUR (Wall) bis 900 000,00 EUR (Wand) gegenüber. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig; insbesondere wenn man berücksichtigt, dass nur im unmittelbaren östlichen Randbereich der Nachtgrenzwert um bis zu 3 dB(A) überschritten wird. Der am Tag maßgebende Immissionsgrenzwert (59 dB(A)) wird an keiner Stelle der vorhandenen Wohnbebauung überschritten.

Außerdem ist hier zu berücksichtigen, dass Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsrgeräuschen unter 3 dB(A) vom Gehör des Menschen nicht wahrgenommen werden können und dass sich aufgrund der großen Entfernung zwischen A 7 und Wohnbebauung (ca. 500 m) durch aktiven Lärmschutz wie Wand oder Wall nur geringfügige, kaum wahrnehmbare Pegelminderungen ergeben würden.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung bei der Berechnung der Lärmimmissionen keine Abschirmung oder Dämpfung durch den vorhandenen Bewuchs berücksichtigt wurde, so dass auch bei einem völligen Wegfall des Bewuchses die lärmtechnische Berechnung Bestand hat.

## 10.3 Behrensen

Die nächst gelegenen Häuser liegen ca. 600 m von der A 7 entfernt; dort werden maximal 56/51 dB(A) erreicht. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für das Mischgebiet betragen 64/54 dB(A), so dass hier keine Ansprüche auf Lärmschutz hergeleitet werden können.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung bei der Berechnung der Lärmimmissionen keine Abschirmung oder Dämpfung durch den vorhandenen Bewuchs berücksichtigt wurde, so dass auch bei einem völligen Wegfall des Bewuchses die lärmtechnische Berechnung Bestand hat.

## 10.4 Marienstein

Das am nächsten stehende Wohnhaus im Mischgebiet hat einen Abstand von ca. 800 m zur A 7; daher wurde der Ort Marienstein aufgrund des großen Abstandes in die schalltechnische Berechnung nicht aufgenommen.

Eine von der Planfeststellungsbehörde veranlasste nachträgliche Berechnung der Immissionen im Bereich Marienstein bestätigte die Nichtbetroffenheit. Es ergaben sich folgende Isophonen :

Abstand beim Mischgebiet: ca. 220 m bei 64 dB(A) tags/460 m bei 54 dB(A) nachts.

Lärmschutzansprüche im Bereich Marienstein vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen.

#### 10.5 Lütgenrode

Die Planfeststellungsbehörde hat für das Gebiet der Ortschaft Lütgenrode die Kosten für den geplanten Schutz mit Wand/Wall-Kombination (4 – 8 m Höhe) und zusätzlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen an 46 Stockwerkseiten (max. 1,7 dB(A) Grenzwertüberschreitung nur nachts) den Kosten für den kompletten Schutz mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wand/Wall mit 7,5 – 9 m) gegenüber gestellt. So stehen den Kosten für die nun festgestellten Maßnahmen von 1,103 Mio. EUR (1 Mio. aktiv und 103 000,00 EUR passiv) Kosten von ca. 2,0 Mio. EUR für den kompletten aktiven Schutz gegenüber. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig; insbesondere wenn man berücksichtigt, dass nur im südlichen Bereich der Nachtgrenzwert um 1,7 dB(A) überschritten wird. Der am Tag maßgebende Immissionsgrenzwert wird an keiner Stelle der vorhandenen Wohnbebauung überschritten.

Des Weiteren ist hier auch zu berücksichtigen, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die weitere Aufhöhung kommen würde, die so vermieden werden kann.

#### 10.6. Parenden

Die Planfeststellungsbehörde hat für das Gebiet der Ortschaft Parenden die Kosten für die verschiedenen Lärmschutzvarianten gegenüber gestellt:

	Aktive Kosten	+	Passive Kosten
Planung mit Wand 4 m / Wall 6 m	270 000,00		167 000,00 (167 Stockwerkseiten)
Variante Wand 6m / Wall 8 m	1,03 Mio.		105 000,00 (105 Stockwerkseiten)
Voller Schutz mit Wand 11 m / Wall 10 m	3 Mio.		

Der volle Schutz mit Kosten von 3 Mio. EUR ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig; insbesondere wenn man berücksichtigt, dass der am Tag maßgebende Immissionsgrenzwert nur an einem Gebäude überschritten wird.

Die Variante Wand 6 m/Wall 8 m kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier auch nicht in Betracht, da trotz dreifacher Kosten im Vergleich zu der nun festgestellten Variante immer noch 105 Stockwerke statt 167 Stockwerke passiv geschützt werden müssen. Unter Berücksichtigung des Kosten/Nutzenaspektes ist dies nicht effektiv; im Übrigen wäre eine Erhöhung der Wand auch technisch problematisch. Dies ist auch ein Vorteil der jetzt festgestellten Variante: Die vorhandene Wand kann weitgehend erhalten werden.

Auch die Forderung der Landwirtschaft nach einer Lärmschutzwand anstelle des 6 m Walles aus Gründen der geringeren Inanspruchnahme von Ackerfläche war aus Kostengründen zurückzuweisen. Eine 6 m hohe Lärmschutzwand würde in diesem Bereich bei 403 m Länge mindestens 720 000,00 EUR kosten; ein Lärmschutzwall dagegen nur ca. 250 000,00 EUR, so dass der höhere Landverbrauch hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde begründet ist und im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen ausgeglichen werden muss.

## 11. Entwässerung

Der vorliegende 7,2 km lange Bauabschnitt gliedert sich aus topographischen, planerischen wie entwässerungstechnischen Zwangs- und Gesichtspunkten in 13 Entwässerungsteilabschnitte.

Um eine konzentrierte Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers zu gewährleisten, wurden diese zu acht Gesamtentwässerungsabschnitten zusammengefasst, wobei davon lediglich sechs Abschnitte planungsrelevant sind.

Jeder Teilabschnitt stellt ein in sich geschlossenes Entwässerungssystem dar, das zur schadlosen Ableitung und Behandlung des anfallenden Fahrbahnoberflächenwassers und dessen gedrosselter Zuführung in vorhandene Vorfluter dimensioniert wurde.

Dadurch bilden die entwässerungstechnischen Einrichtungen im Bereich des Autobahnkörpers mit den jeweiligen dazugehörigen Rückhaltemaßnahmen eine technische Einheit.

Aufgrund der im Planungsabschnitt anstehenden geologischen Formationen ist eine dezentrale breitflächige Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers nicht möglich.

Daher wird das anfallende Fahrbahnflächenwasser in Dammbereichen mittels Dammfußmulden/-gräben oder über Rinnen im Schulterbereich, in Einschnittsbereichen und im Bereich des Mittelstreifens in Mulden oder Rinnen über Abläufe gefasst und offen oder in Rohrleitungen gesammelt und im Freispiegelgefälle den Rückhalteanlagen zugeführt.

Zur schadlosen, gedrosselten Ableitung und Vorklärung des anfallenden Oberflächenwassers sind im Planungsabschnitt sechs Rückhalteanlagen (Regenrückhaltebecken RRHB) geplant.

Alle Becken werden als offene, kombinierte Erdbecken mit einer Absetzzone zur mechanischen Vorklärung und Rückhaltezone zur Rückhaltung und gedrosselter Ableitung in die Gewässer ausgebildet.

Die Bemessung der RRHB erfolgte nach dem ATV-DVWK-Regelwerk Arbeitsblatt ATV-DVWK-A 117 Bemessung von Regenrückhalteräumen vom März 2001.

Die Grundlagen der wassertechnischen Berechnungen sind mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Northeim abgestimmt worden. Es wurde festgelegt, dass die Einleitungsmengen nach der Ausbaumaßnahme nicht größer sein dürfen als die des Bestands.

Die geplanten Regenrückhaltebecken sind so bemessen worden, dass an den Einleitungsstellen künftig höchstens die Wassermenge eingeleitet wird wie heute im Bestand.

Hierzu wurden die vorhandenen Einleitungsmengen ermittelt. Für die Bemessung der Regenrückhaltebecken wurden von der so ermittelten Einleitungsmenge (Drosselabfluss) nur 50 % in Ansatz gebracht. D. h., dass durch die geplanten Regenrückhaltebecken die Einleitungsmenge der von der Ausbaumaßnahme betroffenen Flächen auf die Hälfte der heutigen Einleitungsmenge reduziert wird.

Wie bereits zuvor beschrieben, werden durch die geplante Ausbaumaßnahme mit dem Bau der Regenrückhaltebecken die Einleitungsmengen in die vorhandenen Vorfluter reduziert. Durch die geplante Rückhaltung erfolgt die Einleitung in die Vorfluter zudem verzögert und Abflussspitzen werden reduziert. Hierdurch verringert sich auch der Eintrag von Schadstoffen in die Gewässer.

Das zurzeit von der Fahrbahn der A 7 anfallende Oberflächenwasser wird momentan ungedrosselt dem Autobahnseitengraben zugeleitet. Durch die geplanten Entwässerungsmaßnahmen mit Vorgeschalteten Absetz- und Regenwasserrückhaltebecken wird die gesamte Niederschlagsabflusssituation nach Auffassung der



Planfeststellungsbehörde im näheren und weiteren Umfeld der Autobahn verbessert und damit ein Beitrag zur Reduzierung der Hochwassergefahr und zur Reduzierung des Eintrags von Schadstoffen in Gewässer und dem angrenzenden Gelände geleistet. Dies bestätigen auch die Erfahrungen aus Ausbaumaßnahmen anderer Autobahnen. Durch den Ausbau der A 7 und die damit verbundene Umsetzung des neuen Entwässerungskonzeptes wird der Zustand der Gewässer deutlich verbessert und nicht verschlechtert.

Die Absetzbecken werden aufgrund der Forderung des Landkreises Northeim um 10 % vergrößert (s. Anlage unter Nr. 2.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses) und erhalten eine abgedichtete Sohle. Die Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten erfolgt bereits im Bereich der Absetzbecken aufgrund des Dauerstaus und des schräg verlaufenden Ablaufrohrs. Für den Fall, dass das Absetzbecken trocken fällt, ist im Ablaufbauwerk des Regenrückhaltebeckens eine Leichtflüssigkeitsabscheideeinrichtung vorgesehen. Die weitere Nachschaltung von Retentionsbodenfiltern ist nicht erforderlich, weil das anfallende Oberflächenwasser von den befestigten Fahrbahnflächen zunächst über die Böschungen, Gräben und Mulden abfließt, dort zum Teil versickert und so bereits gefiltert wird und erst dann in die Absetzbecken gelangt. Dadurch tritt eine natürliche Selbstreinigungswirkung ein, so dass eine Reinigung der nur schwach verschmutzten Straßenabwässer nicht erforderlich ist. Es ist davon auszugehen, dass bei leichten bis mittleren Regenfällen das Wasser versickert und bei starken Regenfällen die Verdünnung im Becken bereits so groß ist, dass keine Gefährdung erkennbar ist. Die Anlage von Retentionsbodenfiltern ist darüber hinaus aufgrund der topographischen Verhältnisse (geringe Höhendifferenzen zwischen Beckensohle der RRHB und der Vorfluter) nicht möglich.

Die Ableitung des Oberflächenwassers über Rohrleitungen ist aufgrund der vorstehenden Erläuterungen nicht notwendig und im Übrigen wegen der Topographie nicht möglich. Weder kommt eine Ableitung des Oberflächenwassers zwischen Baubeginn und dem RRHB 1 in Richtung Norden wegen des Gefälles der A 7 und des natürlichen Geländegefälles in Frage, noch kann eine Ableitung des Oberflächenwassers aus dem 1. und 2. Entwässerungsabschnitt in das RRHB 3 aufgrund der Topographie (Geländetiefpunkt bei km 251,0) erfolgen, da sonst Rohrverlegungen in einer Tiefe von ca. 5 m erforderlich würden.

Über die angesprochene derzeitige Entwässerungssituation im Zuge der K 424 ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu befinden. Die Planfeststellungsbehörde weist jedoch darauf hin, dass der Baulastträger der K 424 den Graben an der Kreisstraße angemessen unterhalten muss und dies im Erörterungstermin auch zugesagt hat.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass das Entwässerungskonzept für diese Planung allen wassertechnischen Belangen gerecht wird. Die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen werden aufgrund der Konzentrationswirkung des Beschlusses im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde erteilt ( s. auch Nr.2.10 dieses Beschlusses ).

## 12. Luftschadstofftechnische Bewertung

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sieht die Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität in Art. 4 Abs. 1 vor, dass die Kommission Vorschläge für die Festlegung der Grenzwerte für bestimmte Stoffe macht. Drei Tochterrichtlinien wurden aufgrund dieser Luftqualitätsrahmenrichtlinie beschlossen: Die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 über die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, die Richtlinie 2000/69/EG des Eu-

ropäischen Parlaments und des Rates vom 15.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft sowie die Richtlinie 2002/3/EG vom 12.02.2002 über den Ozongehalt der Luft . Diese so genannten Tochtrichtlinien mussten seitens der Mitgliedstaaten zum 19.07.2001 bzw. 13.12.2002 bzw. 09.09.2003 in nationales Recht umgesetzt werden. Dies erfolgte für die beiden erstgenannten Richtlinien durch die novellierte 22. BImSchV vom 11.09.2002, die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 des BImSchG erlassen wurde. Diese 22.BImSchV wurde 2004 überarbeitet und in ihrer jetzigen Fassung den Berechnungen zugrunde gelegt. Die Umsetzung der 3. Tochtrichtlinie erfolgte durch den Erlass der Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen – 33.BImSchV vom 13.07.2004 -.

Die festgestellte Planung wird in bestmöglicher Weise dem Optimierungsgebot in § 50 BImSchG gerecht. Hiernach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich zu vermeiden. Als schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne gelten Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

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

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

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

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

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22.BImSchV lagen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde.

In der 33.BImSchV wurden über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalem Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge.

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 11 LuS). Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) – MLuS-02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW empfohlen worden ist. Das Merkblatt basiert auf der Auswertung eines durch den TÜV Rheinland entwickelten Prognosemodells zur Schadstoffausbreitung und Immissionsbelastung an Straßen, das auf gesicherten Forschungserkenntnissen aufbaut und allgemein fachliche Anerkennung gefunden hat. Zwar lässt das Merkblatt Aussagen über maximale Kurzzeitbelastungen nicht zu, es ermöglicht aber die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der 98-Perzentile. Außerdem lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> zu. Ein Verfahren zur Umsetzung der neuen Grenzwertstatistik der EU-Richtlinien sowie eine Prognose zu Vorbelastungen wurden 2002 neu in das Berechnungsverfahren eingestellt.

Durch die Novellierung der 22.BImSchV und die Aufhebung der 23.BImSchV sowie einige redaktionelle Änderungen wurde eine Neufassung der MLuS 02 notwendig. Das PC – Berechnungsverfahren zum Merkblatt wurde aufgrund der Neuauflage des HBEFa ( Version 2.1 ) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM<sub>10</sub> Emissionen an Außerortsstraßen einer Überarbeitung unterzogen und als PC – Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

In Teilbereichen des zu betrachtenden Planungsabschnittes wird der Anwendungsbereich des MLuS jedoch überschritten, da die bestehende Bebauung näher als zwei Gebäudehöhen zum Straßenrand der ausgebauten A 7 liegt (Parsenen), die bestehende Bebauung von mehreren Straßen umgeben ist (Parsenen), parallel zur Autobahn eine Landesstraße verläuft und die bestehende Bebauung an der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg mit mehreren Rampen gelegen ist (Lütgenrode). Damit ist dort das MLuS formal nicht einsetzbar.

Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde für die Berechnung der Verkehrsbedingten Luftschadstoffe die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf bestehenden und geplanten Straßen mit dem Straßennetzmodel PROKAS betrachten lassen.

Entlang der A 7 werden die Einflüsse der Lärmschutzbauten typisiert berücksichtigt. Aus den Verkehrsbelegungsdaten wurden unter Berücksichtigung der vom Umweltbundesamt veröffentlichten aktuellen Emissionsfaktoren (Stand 2004) die Emissionen auf allen Straßenabschnitten berechnet. Unter Berücksichtigung der lokalrepräsentativen Windstatistiken und der aus Messungen abgeleiteten Luftschadstoffvorbelastung wurden Ausbreitungsrechnungen durchgeführt. Betrachtet wurden die Schadstoffe NO<sub>2</sub>, Benzol und Feinstaub (PM<sub>10</sub>). Die Beurteilung erfolgte im Vergleich mit geltenden Beurteilungswerten, das sind Grenzwerte der 22. BImSchV vom 11.09.2002 sowie Vorsorgewerten.

Darüber hinaus wurden vergleichend für einen geeigneten Teilabschnitt der A 7 die Ergebnisse der Berechnungen mit MLuS und PROKAS gegenüber gestellt. Aus fachlicher Sicht bestätigen die Ergebnisse der Berechnungen, dass das vereinfachte Verfahren nach MLuS die örtlichen Gegebenheiten nur ansatzweise berücksichtigen kann.

In diesem Untersuchungsgebiet prägen die Verteilung der Hauptwindrichtungen, die Einflüsse lokaler Windströmungen und die Orientierung der A 7 zu den Windanströmungen die Immissionen.

Aus lufthygienischer Sicht führen die Planungen des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 im betrachteten Planfeststellungsabschnitt VKE 1 von nördlich Anschlussstelle Nörten-Hardenberg bis nördlich Anschlussstelle Göttingen-Nord bedingt durch die geplanten Lärmschutzbauten und die mögliche flüssigere Fahrweise ohne große Staubbildung unter Berücksichtigung der in dem PROKAS-Gutachten genannten Daten an der bestehenden Bebauung zu leicht verringerten bzw. gleich bleibenden Immissionen gegenüber dem Prognose-Null-Fall, wobei nur an den zwei am dichtesten an der A 7 stehenden Wirtschaftsgebäuden bei Parensen im Prognose-Null-Fall und im Planzustand ein geltender Grenzwert für NO<sub>2</sub> erreicht bzw. gering überschritten wird. Grenzwerte für Benzol, Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und NO<sub>2</sub> werden an Wohngebäuden im gesamten Planungsbereich nicht überschritten.

Damit sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Planungen aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen und besondere Maßnahmen, wie z. B. die Aufstellung von Aktionsplänen durch die Immissionsschutzbehörde nicht erforderlich.

Auch Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 VwVfG zur Reduzierung der Schadstoffbelastung etwa durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zusätzliche Pflanzungen im Straßenrandbereich sind nicht erforderlich.

Lediglich ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass mit den links und rechts der Autobahntrasse vorgesehenen bis zu 10 m breiten Pflanzstreifen ein Grüngürtel geschaffen wird, der sich positiv auf die Verhinderung der Ausbreitung der Schadstoffe auswirken wird.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 22.BImSchV stellt im Übrigen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung dar ( vgl. Urteil BVerwG 9 A 5.03 vom 26.05.2004 ). Dem Grundsatz der Problembewältigung im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV ist nach Ansicht des Gerichtes in der Regel dann hinreichend Rechnung getragen, wenn nicht absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung dieser Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.

Die zeitweise in der Öffentlichkeit geführte Diskussion über die Feinstaubproblematik bezieht sich auf Ballungsräume. Nach Art. 2 Ziff. 10 EU-Richtlinie 96/62/EG ist unter Ballungsraum ein Gebiet mit mehr als 250 000 Einwohnern und nicht ein Verkehrsband zu verstehen.

### 13. Begründung der Zurückweisung der Einwendungen

#### 13.1 Flecken Nörten-Hardenberg

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen für den Ortsteil Marienstein sowie nach Einbau von offenporigem Asphalt waren ebenso zurückzuweisen wie die Bedenken zur Feinstaubbelastung bei Parenden.

Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 des Planfeststellungsbeschlusses und zur luftschadstofftechnischen Bewertung unter Nr. 12 dieses Beschlusses.

Darüber hinaus bleibt grundsätzlich festzustellen, dass der Flecken Nörten-Hardenberg als juristische Person des öffentlichen Rechts in seiner Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) erheblich eingeschränkt ist. Grundrechte und sonstige Rechte seiner Bewohner kann der Flecken Nörten-Hardenberg nicht für sich in Anspruch nehmen. Alle darauf bezogenen Einwände sind ihm deshalb von vornherein verwehrt. Das für ihn durch Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz (GG) gewährleistete und die Planungshoheit umschließende Recht der gemeindlichen Selbstverwaltung steht in dem vorliegenden Zusammenhang den Grundrechten Lärmbetroffener Anwohner aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG nicht gleich (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 18.98 -). Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG enthält eine institutionelle Garantie der kommunalen Selbstverwaltung, die als staatsorganisatorisches Aufgabenverteilungsprinzip wirkt. Zu dieser Aufgabenverteilung gehört die Abgrenzung zwischen kommunaler Planungshoheit und konkurrierender Fachplanung. Jene wird beeinträchtigt, wenn ein Vorhaben eine hinreichend bestimmte Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Im vorliegenden Fall hat der Flecken Nörten-Hardenberg weder vorgetragen noch ist sonst ersichtlich, dass der nun festgestellte Ausbau sowie die schalltechnische, die luftschadstofftechnische Berechnung und die nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen bestimmte gemeindliche Planungen oder seine kommunalen Einrichtungen nachhaltig beeinträchtigen.

#### 13.2 Stadt Moringen

Die Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die Ortschaften Großenrode und Behrensen in Form von Lärmschutzwänden und dem Einbau von offenporigem Asphalt war zurückzuweisen.

Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Darüber hinaus bleibt grundsätzlich festzustellen, dass die Stadt Moringen als juristische Person des öffentlichen Rechts in ihrer Klagebefugnis nach § 42 Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) erheblich eingeschränkt ist. Grundrechte und sonstige Rechte ihrer Bewohner kann die Stadt Moringen nicht für sich in Anspruch nehmen. Alle darauf bezogenen Einwände sind ihr deshalb von vornherein verwehrt. Das für sie durch Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz (GG) gewährleistete und die Planungshoheit umschließende Recht der gemeindlichen Selbstverwaltung steht in dem vorliegenden Zusammenhang den Grundrechten Lärmbetroffener Anwohner aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG nicht gleich (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 18.98 -). Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG enthält eine institutionelle Garantie der kommunalen Selbstverwaltung, die als staatsorganisatorisches Aufgabenverteilungsprinzip wirkt. Zu dieser Aufgabenverteilung gehört die Abgrenzung zwischen kommunaler Planungshoheit und konkurrierender Fachplanung. Jene wird beeinträchtigt, wenn ein Vorhaben eine hinreichend bestimmte

Planung nachhaltig stört, wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung entzieht oder wenn kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Im vorliegenden Fall hat die Stadt Moringen weder vorgetragen noch ist sonst ersichtlich, dass der nun festgestellte Ausbau sowie die schalltechnische, die luftschadstofftechnische Berechnung und die nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen bestimmte gemeindliche Planungen oder seine kommunalen Einrichtungen nachhaltig beeinträchtigen.

### 13.3 Landwirtschaftskammer Hannover

Die Einwanderheberin stimmt der Maßnahme 4.2 AE in diesem Umfang nur zu, sofern der Eigentümer des Flurstücks 15/4 sein Einverständnis gegeben hat. Die Einwendung war zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt hat. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass der Eigentümer der Fläche keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme dieser Fläche für die Maßnahme 4.2 AE erhoben hat. Durch die Umplanung der Straßenbauverwaltung werden statt 12 190 m<sup>2</sup> nur noch 8 730 m<sup>2</sup> des Flurstücks 15/4 in Anspruch genommen. Mit der Maßnahme 4.2 AE sollen bereits vorhandene Grünlandbereiche extensiviert werden bzw. es soll ein 3 – 5 m breiter Streifen zum Ümmelbach hin als Gewässerrandstreifen ausgebildet werden. Die Entwicklung der an den Ümmelbach grenzenden Grünländer ist wichtiger Bestandteil des mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Maßnahmenkonzeptes. Die Aufwertung des Ümmelbaches und seiner Bachaue stellen ein Kernstück der Maßnahmenplanung dar. Auf einen Teil von ackerbaulich genutzten Flächen für die Maßnahme wurde aufgrund von Bedenken aus der Landwirtschaft innerhalb der Anhörung bereits verzichtet. Bei Wegfall weiterer Flächen dieser Maßnahme wird die Effektivität der Maßnahme stark herabgesetzt, so dass das angestrebte Entwicklungsziel nicht mehr erreicht werden kann und somit das gesamte Maßnahmenkonzept in Frage gestellt würde, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht hingenommen werden kann. Daher verbleibt es bei der nun festgestellten Maßnahme 4.2 AE mit dem reduzierten Umfang.

### 13.4 Niedersächsisches Landvolk

Der Einwanderheber hat grundsätzliche Bedenken zum Entwässerungskonzept in den Entwässerungsabschnitten 1 und 2 und fordert, das Wasser mittels einer Rohrleitung entlang der A 7 dem RRHB 3 zuzuleiten sowie am nördlichen Anfang des Bauabschnittes die Anlage eines Regenrückhaltebeckens. Die Forderungen waren zurückzuweisen. Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Weiterhin werden aktive Lärmschutzmaßnahmen für Großenrode und Behrensen gefordert sowie statt des Lärmschutzwalles bei Parensen aufgrund des geringeren Landverbrauchs eine Lärmschutzwand zu errichten bzw. offenporigen Asphalt einzubauen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 dieses Beschlusses.

Den Einwendungen zu den Ausgleichsmaßnahmen 1 AE und 2 AE wurde durch die Umplanung der Straßenbauverwaltung Rechnung getragen.

Der Einwanderheber erhebt des Weiteren Einwendungen zur Lage der Ausgleichsmaßnahmen 4.2 AE, 4.3 AE, 8 AE und 9 GA mit der Begründung, dass zum Teil in hochwertige Ackerflächen eingegriffen wird und fordert die Verlegung von

Ausgleichsmaßnahmen in den Bereich zwischen Großenrode und Behrensen, um dort u. a. für mehr Lärmschutz zu sorgen bzw. alternativ werden Ersatzzahlungen nach dem NNatG angeregt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde. Zur Notwendigkeit der Maßnahme 4 AE, insbesondere 4.2 AE wird zunächst auf die Nr.13.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, das durch die Maßnahme 4.3 AE auf der Westseite des Ümmelbaches Röhrichte und Hochstaudenfluren auf einer Breite von 10m entwickelt werden. Innerhalb dieser Randstreifen werden punktuell standortgerechte, heimische Gehölze angepflanzt. Der Schadstoffeintrag in den Ümmelbach wird durch die Nutzungsextensivierung auf den angrenzenden Flächen gemindert. So kann sich in Verbindung mit den angrenzenden vorhandenen Biotopen wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere entwickeln. Eine weitere Reduzierung der Maßnahme 4 AE würde, wie bereits unter Nr.13.3 ausgeführt, das gesamte Maßnahmenkonzept in Frage stellen und kann daher nicht erfolgen.

Die Maßnahme 9 GA wurde im Bereich des Flurstückes 57/6 und der sich nördlich daran anschließenden Flurstücke bis Bau-km 255+660 auf der Ostseite der A7 zurückgenommen, so das jetzt nur noch Flächen für die Verbreiterung der Fahrbahn und die Anlage notwendiger Entwässerungseinrichtungen benötigt werden.

Die Ausgleichsmaßnahme 8 AE verbleibt an der Südseite der Harste, um den Schadstoffeintrag in das Gewässer zu minimieren und eine naturgemäße Eingrünung des Bachlaufes zu erhalten und zu fördern. Durch natürliche Sukzession sollen sich Röhrichte und Hochstaudenfluren entwickeln, die Nährstoffe im Uferbereich zurückhalten und damit zur biologischen Selbstreinigung der Harste beitragen. Außerdem fördert die Anlage von Gewässerrandstreifen die Entwicklung von vielfältigen Lebensräumen am Gewässer. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird durch diese Maßnahme 8 AE die Entwicklung des Gewässer positiv unterstützt.

Auch die untere Naturschutzbehörde hat noch einmal die Notwendigkeit bestätigt; vorgeschlagene Alternativflächen wurden als nicht geeignet bewertet. Eine weitere Verbreiterung des Waldgürtels zwischen BAB 7 und den Ortschaften Großenrode und Behrensen als Sicht- und Lärmschutz wird nicht gesehen. Durch die bereits geplanten Maßnahmen 1.1 AE-1.3 AE und 2 AE wird auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde bereits ein ausreichend breiter Waldstreifen geschaffen, der die angestrebten Schutzfunktionen erfüllt.

Eine Ersatzzahlung ist nach § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG zu leisten, wenn Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen nicht vorgenommen werden können, weil zu ihrer Durchführung Grundstücke benötigt werden, die sich die Straßenbauverwaltung nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen verschaffen kann.

Diese Aufwendungen umfassen sowohl den zeitlichen als auch den finanziellen Aufwand. Im Planfeststellungsverfahren können die Flächen für AE-Maßnahmen unter bestimmten Umständen enteignet werden. Diese Möglichkeit muss vor einer Erwägung einer Ersatzzahlung nach § 12 b Abs. 1 Nr. 2 NNatG ausgeschöpft werden. Hier konnten nach intensiver Prüfung Flächen für Kompensationsmaßnahmen gefunden werden, so dass die Voraussetzungen des § 12 b hier nicht vorlagen. Ein Einverständnis von allen Grundeigentümern und Trägern öffentlicher Belange muss nicht vorliegen.

Grundsätzlich bleibt außerdem festzustellen, das sich der Eingriff in private Flächen und landwirtschaftliche Betriebe durch die Maßnahme in Grenzen und in einem planerisch unvermeidbaren Umfang hält. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil die Baumaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten

öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die vorgesehenen LBP-Maßnahmen nach dem NNatG, die Bestandteil des festgestellten Plans sind, ist notwendig, weil nur so sichergestellt werden kann, dass die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation erreicht wird.

#### 13.5 - 13.16

Die Einwanderheber äußern in gleich lautenden Schreiben Bedenken zum Entwässerungskonzept in den Entwässerungsabschnitten 1 und 2 und fordern, das Wasser mittels einer Rohrleitung entlang der A 7 dem RRHB 3 zuzuleiten sowie am nördlichen Anfang des Bauabschnittes die Anlage eines Regenrückhaltebeckens. Die Forderungen waren zurückzuweisen. Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Beschlusses.

Weiterhin fordern die Einwanderheber aktive Lärmschutzmaßnahmen für Großenrode und Behrensen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Den Einwendungen zu den Ausgleichsmaßnahmen 1 AE und 2 AE wurde durch die Umplanung der Straßenbauverwaltung Rechnung getragen.

Außerdem wurden Einwendungen zur Lage der Ausgleichsmaßnahme 4.3 AE erhoben, da es sich hier um hochwertige Ackerflächen handelt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung der Zurückweisung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Nr. 13.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 13.13

Es wird gefordert, die Ausgleichsmaßnahme 4.2 AE von den Flurstücken 89/3 und 89/4 zu verlegen.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Zur Begründung der Zurückweisung wird auf Nr.13.3, 13.4 und Nr. 13.14 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 13.14

Der Einwanderheber macht geltend, dass er die ca. 1 ha Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 4.2 AE nicht zur Verfügung stellen kann, da diese Fläche lebensnotwendig für seinen Kleinbetrieb ist.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Grundsätzlich weist die Planfeststellungsbehörde zunächst darauf hin, dass ein Kriterium für die Beurteilung einer Existenzgefährdung ist, dass nur Betriebe, deren Existenz vor dem geplanten Eingriff gesichert war, durch eine Inanspruchnahme eine Existenzgefährdung erleiden können.

Soweit ein Betrieb schon vor der Inanspruchnahme nicht existenzfähig war, ist der Eingriff für die fehlende Existenzfähigkeit nicht ursächlich.

Bei entsprechenden Betrieben ist eine Existenzvernichtung durch den Straßenbau auszuschließen.

Gemäß der planfestgestellten Unterlagen werden aus dem Betrieb des Einwanderhebers 0,9980 ha (Landwirtschaftsfläche, niedere Wiesen) als auf Dauer in Anspruch zu nehmende Fläche für die Ausgleichsmaßnahme 4.2 AE überplant.



Der landwirtschaftliche Betrieb umfasst nach eigenen Angaben des Einwanderhebers 16 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche, wovon 15,5 ha Eigentumsflächen und 0,5 ha Pachtfläche sind. Von den 15,5 ha Eigentumsflächen sind 13 ha Ackerflächen verpachtet.

3ha Grünland (2,5 ha Eigentumsfläche und 0,5 ha Pachtfläche) werden durch den Betrieb zur Viehhaltung selbst genutzt.

Die Viehhaltung besteht aus 15 Stück Mastgeflügel, 5 Stück Legehennen, 16 Stück Mutterschafe und 2 Pensionspferden.

Aus der Kombination des geringen Flächenbestandes und der geringen Produktion aus der Viehhaltung lässt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein auch nur annähernd ausreichender Gewinn erzielen, so dass festzustellen ist, dass der Betrieb des Einwanderhebers schon vor dem geplanten Eingriff durch die Straßenbauverwaltung keine eigenständige landwirtschaftliche Existenz darstellt und zwar auch nicht als Nebenerwerbsbetrieb.

Der geplante straßenbauliche Eingriff kann daher nicht Ursache für eine Existenzgefährdung sein.

### 13.15

Die Forderung des Einwanderhebers nach Ersatzland war zurückzuweisen.

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich bei der Gestellung von Ersatzland um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung.

Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Das Niedersächsische Enteignungsgesetz ( NEG ) regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

### 13.16

Der Einwanderheber fordert Lärmschutzfenster für sein Wohnhaus in der Mörliehäuser Str.

Die Forderung war zurückzuweisen.

In Großenrode werden nur im Wohngebiet Am Steinanger die Immissionsgrenzwerte überschritten; an dem Wohnhaus Mörliehäuser Str. 6 werden wie im gesamten Bereich der vorhandenen Mischgebiete die Immissionsgrenzwerte weit unterschritten, so dass passive Lärmschutzmaßnahmen wie Fenster nicht gewährt werden können. Dies bestätigt eine Berechnung des Gebäudes Am Schmandberge 1. Es wurden dort Immissionswerte von max. 55/50 dB(A) tags/nachts berechnet (Immissionsgrenzwert für Mischgebiet: 64/54 dB(A)). Die Mörliehäuser Straße liegt westlich davon und damit noch weiter von der A 7 entfernt, so dass die Immissionswerte hier noch geringer anzusetzen sind.

Bezüglich der Entwässerung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Straßenbauverwaltung nach Abstimmung mit dem Einwanderheber am Beginn der Baustrecke eine Versickerungs-Entwässerungsanlage im Verlauf des bestehenden Grabens durch Anordnung von quer zum Graben herzustellenden Verwallungen bzw. Erdschwellen eingeplant hat.

13.17

Der Einwanderheber wendet sich gegen den Pflanzstreifen an der A 7 auf seinem Flurstück 57/6.

Des Weiteren fordert er für die Grundstücksinanspruchnahme Ersatzland, befürchtet ansonsten eine wirtschaftliche Gefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes und verweist auf mögliche Ersatzzahlungen nach dem NNatG.

Die Einwände waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde. Zunächst ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich bei der Gestellung von Ersatzland um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Das Niedersächsische Enteignungsgesetz (NEG) regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass durch die Umplanung der Straßenbauverwaltung von dem Flurstück 57/6 nun nur noch 3570m<sup>2</sup> statt 4980m<sup>2</sup> für die Anlage des Regenrückhaltebeckens in Anspruch genommen werden müssen, was aufgrund der ordnungsgemäßen Entwässerung auch erforderlich ist. Die Maßnahme 9 GA wurde im Bereich des Flurstücks 57/6 und auch auf den Flurstücken in nördlicher Richtung bis Bau-km 255+660 östlich der BAB 7 zurückgenommen, so dass in diesem Bereich nur Flächen für die Verbreiterung der Fahrbahn und die Anlage notwendiger Entwässerungseinrichtungen benötigt werden.

Zu der befürchteten Existenzgefährdung ist zunächst festzustellen, dass aufgrund der planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen aus dem Betrieb des Einwanderhebers auf Dauer 0,3570 ha Ackerland und vorübergehend 0,1210 ha Ackerland in Anspruch genommen werden müssen.

Die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche des Betriebes beträgt 52 ha, wovon 22 ha Eigentumsflächen (davon 20 ha Ackerland und 2 ha Grünland) und 30 ha Pachtflächen (davon 17,89 ha Ackerland und 12,11 ha Grünland) sind.

Der geplante vorübergehende Flächenentzug von 0,1210 ha wird durch Geldentschädigung kompensiert, so dass er deshalb und wegen des geringen Umfangs nicht in die Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung einzubeziehen ist.

Der geplante dauerhafte Flächenentzug von 0,3570 ha Ackerland beträgt rd. 1,79 % der Ackereigentumsfläche bzw. rd. 1,62 % der gesamten Eigentumsfläche.

Auf die gesamte landwirtschaftliche Betriebsfläche (Eigentums- und Pachtflächen) bezogen beträgt der geplante dauerhafte Flächenentzug rd. 0,69 % bzw. rd. 0,94 % der Ackerfläche.

Dieser Flächenverlust ist im Verhältnis zur Gesamtgröße des Betriebes so minimal, dass eine Existenzgefährdung nicht in Erwägung gezogen werden kann. Wenn der Flächenverlust unter 5 % der Ausgangsgröße eines Betriebes liegt, lehnt die Rechtsprechung eine Existenzgefährdung grundsätzlich ab (vgl. Urteil des Bay. VGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40001 -).

Zur Frage der möglichen Ersatzzahlungen nach dem NNatG verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf Nr. 13.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

13.18

Die Forderungen und Hinweise zu den Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen sind durch die Auflage unter Nr. 2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses und außerdem durch die Zusagen der Straßenbauverwaltung berücksichtigt.

13.19

Die Forderung bezüglich der Bepflanzung westlich des RRHB 6 ist durch die Auflage unter Nr. 2.8 dieses Beschlusses berücksichtigt.

13.20

Die Forderung nach aktivem Lärmschutz für Großenrode und Behrensen war zurückzuweisen.

Zur Begründung der Zurückweisung verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 dieses Beschlusses.

Der Einwanderheber vermisst bei der Ausführung zu den Immissionsbelastungen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan und in der UVP-Unterlage das Schwermetall Platin.

Das Schwermetall Platin ist in diesen Unterlagen nicht gesondert aufgeführt; dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch unschädlich, da bei Betrachtung der Schutzgüter Boden und Gewässer hinsichtlich ihrer Immissionen innerhalb des LBP generell eine Wirkzone ausgewiesen und betrachtet wurde und keine der anderen in den Unterlagen aufgeführten Schadstoffe quantifiziert wurde, so dass eine Einbeziehung des Schwermetalls Platin zu keiner anderen Betrachtung führen würde.

Des Weiteren wird eine ökologisch verbesserte Ausgestaltung der Durchlassbauwerke gefordert.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass am Espoldedurchlass, der nicht verlängert werden muss, die Durchgängigkeit des Bauwerkes für Tiere durch den Rückbau der Sohlverbauung verbessert wird (Maßnahme 13 a). Des Weiteren wird auf die Auflage unter Nr. 2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, wodurch bei der Umgestaltung eine ökologisch verbesserte Ausgestaltung erreicht wird.

Die Verbesserung der Durchgängigkeit aller Durchlassbauwerke über die Vergrößerung der lichten Weite und Höhe ist aus bautechnischen und ökonomischen Gründen nicht möglich. Jedoch wird bei geplanter Verlängerung der Durchlässe mit anhaltender Wasserführung die Gewässersohle im jeweiligen Verlängerungsabschnitt als ökologisch günstigere Schüttsteinsohle ausgebildet.

Die Beeinträchtigungen der Durchgängigkeit von Durchlassbauwerken für Tiere durch die Verlängerung dieser Bauwerke sind jedoch nicht ausgleichbar, Ersatzmaßnahmen werden erforderlich, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss auch festgestellt wurden und durch die die Beeinträchtigungen kompensiert werden. So werden u. a. zwei Sohlabstürze des Ümmelbaches, die durch ihre Höhe und Bauweise die Wanderungen der Fauna bachaufwärts erschweren bzw. unterbrechen, in Sohlgleiten zurückgebaut (Maßnahme 5 E).

Zu den weiteren Vorschlägen zur Modifizierung des Maßnahmekonzepts ist festzustellen, dass das jetzt festgestellte Maßnahmekonzept mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt wurde. Es orientiert sich an den verloren gegangenen Werten und Funktionen durch den Eingriff. Mit Umsetzung des Maßnahmekonzepts werden alle erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen durch den Ausbau der A 7 kompensiert. Es verbleiben keine nachhaltigen und erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, so dass weitere Modifizierungen nicht erforderlich werden.

### 13.21

Der Einwanderheber fordert, bei Forstflächen künftig einen ausreichenden Sicherheitsabstand (30 m) zur A 7 einzuhalten. Dort müsste eine Anpflanzung vorgesehen werden, die künftig den neuen Waldrand sichert.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass es hinsichtlich des Sicherheitsabstandes zwischen äußerem Fahrbahnrand und Waldrand keine verbindlichen Richtlinien gibt. Die Planfeststellungsbehörde hält den hier von der Straßenbauverwaltung vorgesehenen Abstand von ca. 20 – 25 m für ausreichend. Zum einen gewährt der vor dem Wald liegende Gehölzsaum in dieser Breite ausreichenden Windschutz. Zum anderen wurde die Immissionsbelastung innerhalb des landschaftspflegerischen Begleitplanes bilanziert; sie ist beidseits der A 7 auf einem 25 m breiten Streifen dargestellt. Mit diesem Ausbreitungsband wird der Wald nicht erheblich und nachhaltig immissionsbelastet.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Verkehrssicherungspflicht bezüglich des Waldes bzw. der Bäume beim Eigentümer liegt.

Der Forderung nach Wildschutzzäunen beiderseits der A 7 wurde durch die Auflage unter Nr. 2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprochen.

Der Einwanderheber macht einen Ersatzlandanspruch geltend, erhebt Bedenken bezüglich der Inanspruchnahme der Flurstücke 17/4, 16/2 und 20/5, bietet die Übernahme der Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegen Entschädigung an und verweist auf die Jagdwertminderung.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde. Es ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich bei der Gestellung von Ersatzland um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Das Niedersächsische Enteignungsgesetz ( NEG ) regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

Sofern aus der geplanten Flächeninanspruchnahme ein zu entschädigender Nachteil an dem Resteigentum des Einwanderhebers entsteht, weil das ihm zustehende Jagdausübungsrecht eingeschränkt wird, hat der Geschäftsbereich Gandersheim zugesagt, diese Ansprüche bei der Bemessung der Gesamtentschädigung bei den späteren Grunderwerbsverhandlungen zu berücksichtigen.

Zu der angebotenen Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese Flächen von der Straßenbauverwaltung erworben werden. Gemäß Erlass des BMVBS vom 23.12.2004 dürfen diese Flächen nur an mit Naturschutzaufgaben betraute insolvenzunfähige juristische Personen des öffentlichen Rechts übertragen werden.

Die Straßenbauverwaltung hat jedoch zugesagt, dass eine temporäre Holzlagerung auf den Flurstücken 17/4, 16/2 und 20/5 erfolgen kann, da hier Grünlandflächen in eine extensive Nutzung überführt werden sollen und eine Holzlagerung nicht dem Entwicklungsziel dieser Flächen widerspricht.

Dem Einwand bezüglich des Rückeweges und des Wendehammers hat der Geschäftsbereich Gandersheim Rechnung getragen. Der Wendehammer wurde in die Planunterlagen eingearbeitet. Das Regenrückhaltebecken 2 befindet sich südlich, der Wendehammer nördlich einer vorhandenen Wegeführung. Eine Zerstörung bzw. Durchschneidung vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Der Rückeweg ist von den jetzt festgestellten Baumaßnahmen nicht betroffen und daher in die Planunterlagen nicht übernommen.

Des Weiteren fordert der Einwanderheber, dass die Vorfluter und Regenrückhalteeinrichtungen von der Straßenbauverwaltung auf Dauer im Eigentum und in der Bau- und Unterhaltungslast übernommen werden.

Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht stattgegeben wurde.

Der Geschäftsbereich Gandersheim hat zugesagt, die Regenrückhalteeinrichtungen (Rückhaltebecken und Absetzbecken) als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger zu übernehmen; für eine Übernahme von Vorflutern besteht jedoch keine Rechtsgrundlage, so dass die Planfeststellungsbehörde den Geschäftsbereich Gandersheim hierzu auch nicht verpflichten kann.

### 13.22

Die Einwanderheber fordern für den Bereich Großenrode den Bau einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalles an der A 7.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung für die Zurückweisung der Forderung auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

### 13.23

Die Einwanderheberin erhebt Bedenken bezüglich der Entwässerungssituation, insbesondere an ihrem Grundstück an der K 424.

Die Bedenken waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung für die Zurückweisung der Bedenken auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Insbesondere weist die Planfeststellungsbehörde noch einmal darauf hin, dass der Baulastträger der K 424 den Graben angemessen unterhalten muss und dies im Erörterungstermin auch zugesagt hat.

Des Weiteren werden Lärmschutzmaßnahmen an der A 7 im Bereich Behrens gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung der Zurückweisung der Forderungen wird auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass auch das Haus Feldtorstr. 2 ca. 600 m von der A 7 entfernt ist, so dass die Immissionsgrenzwerte dort auch nicht erreicht werden (vgl. Nr. 10.3 dieses Beschlusses).

13.24

Der Einwanderheber fordert den Bau einer Lärmschutzwand an der A 7 im Bereich Großenrode/Behrensen sowie eine dicht wachsende höhere Bepflanzung und befürchtet zusätzlichen Baulärm.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.2/10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bezüglich der geforderten Bepflanzung bleibt festzustellen, dass mit diesem Beschluss festgelegt ist, die an die Trasse angrenzenden waldfreien Zonen für die Entwicklung von Gehölzstrukturen zu nutzen (Maßnahme 1.1 AE-1.3 AE, 2 AE), so dass hier ein Sicht- und Lärmschutz gewährleistet ist, der aber nicht in die lärmtechnische Berechnung eingeflossen ist.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine Einbeziehung des Baulärms in die schalltechnische Berechnung gesetzlich nicht vorgesehen ist und daher auch nicht erfolgen konnte. Jedoch sind die während der Baumaßnahme tätigen Baufirmen aufgrund der gesetzlichen Regelwerke (allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 [Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970]) verpflichtet, den entstehenden Baulärm auf ein Mindestmaß zu reduzieren und festgelegte Immissionsrichtwerte und Arbeitszeiten einzuhalten.

Des Weiteren werden Bedenken bezüglich der Entwässerung erhoben, insbesondere wird eine Verrohrung längs der A 7 in südlicher Richtung bis südöstlich von Behrensen gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Begründung der Zurückweisung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Beschlusses. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass weder der Geschäftsbereich Gandersheim noch die Planfeststellungsbehörde über die Einsatzmittel der örtlichen Feuerwehren entscheiden bzw. darauf Einfluss nehmen kann.

13.25

Der Einwanderheber fordert den Bau einer Lärmschutzwand an der A 7 im Bereich Großenrode/Behrensen sowie eine dicht wachsende Bepflanzung und befürchtet zusätzlichen Baulärm.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.2/10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bezüglich der geforderten Bepflanzung bleibt festzustellen, dass mit diesem Beschluss festgelegt ist, die an die Trasse angrenzenden waldfreien Zonen für die Entwicklung von Gehölzstrukturen zu nutzen (Maßnahme 1.1 AE-1.3 AE, 2 AE), so dass hier ein Sicht- und Lärmschutz gewährleistet ist, der aber nicht in die lärmtechnische Berechnung eingeflossen ist.

Ergänzend ist festzustellen, dass das Gebäude Feldtorstr. 11 in der lärmtechnischen Berechnung erfasst wurde; es wurden Immissionswerte von max. 55/50 dB(A) tags/nachts berechnet, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete von 64/54 dB(A) liegen.

Eine Einbeziehung des Baulärms in die schalltechnische Berechnung ist gesetzlich nicht vorgesehen und daher auch nicht erfolgt. Jedoch sind die während der Baumaßnahme tätigen Baufirmen aufgrund der gesetzlichen Regelwerke (allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 [Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970]) verpflichtet, den entste-

henden Baulärm auf ein Mindestmaß zu reduzieren und festgelegte Immissionsrichtwerte und Arbeitszeiten einzuhalten.

#### 13.26

Der Einwanderheber fordert den Bau einer Lärmschutzwand sowie weitere Bepflanzungen an der A 7 im Bereich Großenrode/Behrensen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.2/10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bezüglich der geforderten Bepflanzung bleibt festzustellen, dass mit diesem Beschluss festgelegt ist, die an die Trasse angrenzenden waldfreien Zonen für die Entwicklung von Gehölzstrukturen zu nutzen (Maßnahme 1.1 AE-1.3 AE, 2 AE), so dass hier ein Sicht- und Lärmschutz gewährleistet ist, der aber nicht in die lärmtechnische Berechnung eingeflossen ist.

Ergänzend ist festzustellen, dass das Gebäude Feldtorstr. 16 in der lärmtechnischen Berechnung erfasst wurde; es wurden Immissionswerte von max. 54/49 dB(A) tags/nachts berechnet, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete von 64/54 dB(A) liegen.

Der Einwand bezüglich der befürchteten Hochwassergefahr war zurückzuweisen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 13.27

Es werden Bedenken wegen der Lärmbelastung sowie der Hochwassergefahr durch die Entwässerung in den Ümmelbach erhoben.

Die Bedenken waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.3 und zur Entwässerung unter Nr. 11 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ergänzend zum Lärmschutz weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es sich bei dem Schützenhaus um eine bauliche Anlage im Außenbereich handelt, die gemäß der 16. BImSchV als Mischgebiet einzuordnen ist. Eine von der Planfeststellungsbehörde veranlasste nachträgliche Berechnung der Immissionen am Schützenhaus ergab, dass die Isophonlinie für Mischgebiete bei einem Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags im Abstand von 220 m zum Mittelstreifen der A 7 liegt; der Nachtgrenzwert ist hier nicht zu betrachten, da hier kein Schlafraum geschützt werden muss, sondern Sitzplätze im Freien betrachtet werden sollten. Da der Abstand des Schützenhauses zur A 7 ca. 450 m beträgt, kommen passive Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht.

#### 13.28

Die Einwanderheber fordern vom Baubeginn bis Bau-km 252 + 750 einen einseitigen östlichen Ausbau und verweisen dabei auf schalltechnische Gesichtspunkte sowie auf die Nachteile für den Naturschutz, da Schwarzstorch und Kolkrabe in den westlich der A 7 liegenden Waldgebieten beobachtet wurden.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsbehörde weist zunächst darauf hin, dass in diesem Bauabschnitt die ostseitige Fahrbahn bereits dreispurig ausgebaut ist und damit auch einen Zwangspunkt darstellt. Die dort vorhandene Fahrbahn befindet sich in einem guten Zustand; Lage und Gradienten sollten auch nach Auffassung der Planfest-

stellungsbehörde beibehalten werden. So sind auch Eingriffe in die ostseitigen Böschungen vermeidbar.

Ein Abbruch der vorhandenen Fahrbahn und ein einseitig verschobener Neubau der Fahrbahn nach Osten ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die westliche Verbreiterung in diesem Bereich u. a. durch die Wiedereingrünung der Trasse ausgeglichen wird. So stehen den Gehölzverlusten Autobahnbegleitender Böschungsgehölze Gehölzpflanzungen mit Säumen und Brachen auf Böschungen, Entsiegelungsflächen und im Bereich der ausgewiesenen Arbeitsstreifen in einem Flächenumfang von ca. 9 ha und auf 4 800 lfm. Mittelstreifen gegenüber, die der landschaftlichen Einbindung des Baukörpers dienen (Maßnahme 9 GA).

In Abhängigkeit von der jeweiligen Böschungsbreite werden mehrreihige Gehölzbestände gepflanzt, die einen gestuften Aufbau aus standortheimischen Sträuchern und einzelnen Bäumen erhalten.

Außerdem wird mit dem Maßnahmenkomplex 1.1 AE, 1.2 AE, 1.3 AE, 2 AE und 3 AE der Aufbau eines Waldbereiches erfolgen, um Sicht und Lärmschutz für die Einwohner von Großenrode, Behrensen und Lütgenrode und die angrenzende Landschaft zur A 7 zu erreichen.

Zu den Beobachtungen von Schwarzstorch und Kolkrabe ist festzustellen, dass beide im tierökologischen Fachbeitrag und auch anderen faunistischen Untersuchungen im Rahmen der UVS zum vorliegenden Ausbauabschnitt nicht erwähnt wurden.

Die aktuellen Recherchen aufgrund des Einwandes haben ergeben, dass ein Brut habitat des Schwarzstorches 2003 am Hagenberg zu finden war. Dieses Gebiet liegt mit 3 km Entfernung zur Autobahn soweit entfernt, dass es durch die A 7 zu keinen nachhaltigen oder erheblichen Beeinträchtigungen kommen kann. Als Nahrungshabitat wird von den Schwarzstörchen die Moore, ein Fließgewässer, genutzt, die allerdings nur bis zu einer maximalen Entfernung von 1 km an den Planungsabschnitt heranführt. Hier ist auch von keiner weiteren Beeinträchtigung durch den Ausbau auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es sich bei der Beobachtung eines Schwarzstorches um eine Zufallsbeobachtung handeln kann, da sich Schwarzstörche bis zu 10 km von ihrem Bruthabitat entfernen.

Zum Kolkraben bleibt festzustellen, dass er vielfach in Wäldern beobachtet wird. Jedoch konnten im Rahmen der Überprüfung des Einwandes keine besonderen Vorkommen innerhalb des Ausbauabschnittes nachgewiesen werden.

Des Weiteren erheben die Einwanderheber Bedenken gegen die lärmtechnische Berechnung und fordern eine Lärmschutzwand bzw. einen Lärmschutzwall im Bereich Großenrode/Behrensen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderungen auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Gebäude Feldtorstr. 17 in der lärmtechnischen Berechnung erfasst wurde; es wurden Immissionswerte von max. 55/50 dB(A) tags/nachts berechnet, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete von 64/54 dB(A) liegen.

Die Forderung, die Waldungen und Gehölze in der Gemarkung Großenrode und Behrensen aus Lärmschutzgründen zu Schutzwaldungen zu erklären, war zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass dem Zweck entsprechend für die straßenrechtliche Qualifizierung als Schutzwaldung gem. § 10 FStrG nur solche Waldungen in Betracht kommen, die der A 7 als Baukörper oder dem sich darauf abwickelnden Verkehr Schutz gewähren vor den nachteiligen Einwirkungen der Natur; sie können auch im Interesse der Straßengestaltung oder des Landschafts-



schutzes zum Schutzwald erklärt werden. Eine Schutzwaldausweisung nur aus Lärmschutzgründen ist nicht möglich.

Jedoch verweist die Planfeststellungsbehörde zum einen auf das Nieders. Gesetz über den Wald- und die Landschaftsordnung (NWaldLG), wonach die Waldbesitzer ihren Wald ordnungsgemäß zu bewirtschaften haben und dabei zugleich der Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes Rechnung zu tragen haben. Zum anderen wird auf das bereits hier Gesagte zum Aufbau eines Waldbereiches verwiesen, womit dauerhaft ein Sicht- und Lärmschutz geschaffen wird.

Des Weiteren erheben die Einwanderheber Bedenken bezüglich der Feinstaubbelastung im Bereich Behrensen.

Die Bedenken waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Bedenken auf die Ausführungen zur luftschadstofftechnischen Bewertung unter Nr. 12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

### 13.29

Die Einwanderheber fordern eine Lärmschutzwand bzw. einen Lärmschutzwall an der A 7 im Bereich Großenrode/Behrensen.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderung auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die benachbarten Gebäude Am Hohen Hügel 1 und 2 in der lärmtechnischen Berechnung erfasst wurden; es wurden Immissionswerte von max. 53/48 dB(A) tags/nachts berechnet, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete von 64/54 dB(A) liegen.

### 13.30

Die Einwanderheber fordern eine Lärmschutzwand bzw. einen Lärmschutzwall an der A 7 im Bereich Großenrode/Behrensen.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Forderung auf die Ausführungen zum Lärmschutz unter Nr. 10 und Nr. 10.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Gebäude Feldtorstr. 1 in der lärmtechnischen Berechnung erfasst wurde; es wurden Immissionswerte von max. 56/51 dB(A) tags/nachts berechnet, die deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete von 64/54 dB(A) liegen.

### 13.31

Die Einwanderhebin wendet sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Von der Baumaßnahme betroffen sind die Flurstücke 91/1 – 91/5 der Flur 2, die in ganzer Größe für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme 4.2 AE vorgesehen sind. Mit der Maßnahme 4.2 AE sollen bereits vorhandene Grünlandbereiche extensiviert werden bzw. es soll ein 3 – 5 m breiter Streifen zum Ümmelbach hin als Gewässerstrandstreifen ausgebildet werden.

Die Entwicklung der an den Ümmelbach grenzenden Grünländer ist wichtiger Bestandteil des mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Maßnahmenkonzeptes. Die Aufwertung des Ümmelbaches und seiner Bachaue stellen ein Kernstück der Maßnahmenplanung dar. Auf einen Teil von ackerbaulich genutzten Flächen für die Maßnahme wurde aufgrund von Bedenken aus der Landwirtschaft innerhalb der Anhörung bereits verzichtet. Bei Wegfall weiterer Flächen dieser Maß-

nahme wird die Effektivität der Maßnahme stark herabgesetzt, so dass das angestrebte Entwicklungsziel nicht mehr erreicht werden kann und somit das gesamte Maßnahmekonzept in Frage gestellt würde, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht hingenommen werden kann.

Daher verbleibt es bei der nun festgestellten Maßnahme 4.2 AE mit dem reduzierten Umfang.

Darüber hinaus weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es sich bei der Gestellung von Ersatzland oder der Festsetzung der Höhe des Kaufpreises um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Das Niedersächsische Enteignungsgesetz ( NEG ) regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs – und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

### 13.32

Es werden Bedenken gegen den Gewässerrandstreifen an der Harste (Maßnahme 8 AE) und den Rückbau von Sohlabstürzen am Ümmelbach (Maßnahme 5 AE) erhoben, da dadurch das letzte Stück Ursprünglichkeit der Harste verloren gehen würde.

Die Bedenken waren zurückzuweisen.

Bei der Maßnahme 8 AE wird zum Schutz des Gewässers Harste vor den Randwirkungen der angrenzenden Ackernutzung auf der Südseite der Harste östlich der A 7 bis zur Leine der vorhandene Gewässerrandstreifen auf 10 m verbreitert.

Durch natürliche Sukzession sollen sich Röhrichte und Hochstaudenfluren entwickeln, die Nährstoffe im Uferbereich zurückhalten und damit zur biologischen Selbstreinigung der Harste beitragen. Außerdem fördert die Anlage von Gewässerrandstreifen die Entwicklung von vielfältigen Lebensräumen am Gewässer.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird damit durch die Maßnahme 8 AE die Entwicklung des Gewässers positiv unterstützt.

Mit der Maßnahme 5 AE werden zwei Sohlabstürze am Ümmelbach entfernt. Mit dieser Maßnahme wird die Passierbarkeit des Gewässers für die Fauna verbessert und damit tritt eine langfristige Verbesserung ein. Nachteile für die Gewässer vermag die Planfeststellungsbehörde hier nicht zu erkennen.

### 13.33

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Flurstücks 127/4 für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, befürchtet eine Gefährdung seiner landwirtschaftlichen Existenz und fordert Ersatzland.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Mit dem Maßnahmenkomplex 1.1 AE, 1.2 AE, 1.3 AE, 2 AE und 3 AE soll der Aufbau eines Waldbereiches erfolgen, um Sicht- und Lärmschutz für die Einwohner von Großenrode, Behrensen und Lütgenrode und die angrenzende Landschaft zur A 7 zu erreichen. Das Flurstück 127/4 ist Bestandteil der Maßnahme 2 AE. Diese Maßnahme wurde auf diesem Flurstück um über 0,4 ha verkleinert und ein vorhan-

dener Graben um 25m nach Süden verlegt, um die Flächeninanspruchnahme von Ackerflächen des Einwanderhebers zu reduzieren.

Eine Herausnahme des Flurstücks 127/4 würde eine Lücke innerhalb des geplanten Waldgürtels verursachen und dann könnten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die angestrebten Sicht- und Lärmschutzfunktionen nicht erreicht werden. Daher muss zur Zielsetzung der Maßnahme das Flurstück 127/4 in Anspruch genommen werden.

Die Planfeststellungsbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Maßnahme 2 AE aufgrund von Einwendungen der Landwirtschaft geändert wurde; die jetzige Abgrenzung mit der Inanspruchnahme des Flurstücks 127/4 erfolgte auf Vorschlag der Landwirtschaft.

Zu der geforderten Ersatzlandgestellung ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich bei der Gestellung von Ersatzland um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Das Niedersächsische Enteignungsgesetz ( NEG ) regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs – und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

Zu der befürchteten Existenzgefährdung ist zunächst festzustellen, dass aus dem Betrieb des Einwanderhebers auf Dauer aufgrund der planfestgestellten Grunderwerbsunterlagen insgesamt 2,3170 ha Ackerland aus dem Flurstück 127/4 in Anspruch genommen werden müssen.

Weiter ist zu berücksichtigen, dass der vorhandene Graben (Flurstück 394) aufgehoben und rekultiviert wird sowie gemäß Grunderwerbsverzeichnis durch die Straßenbauverwaltung von der Stadt Moringen erworben und in das Eigentum des Einwanderhebers übertragen wird.

Durch die Neuanlage des Grabens auf dem Flurstück 127/4 entsteht aus dem im Eigentum des Einwanderhebers stehenden Flurstück 134/3 (westlich an das Grabenflurstück 394 angrenzende Ackerfläche), dem rekultivierten Grabenflurstück 394 und aus der westlich von dem neu anzulegenden Graben aus dem Flurstück 127/4 verbleibenden, nicht überplanten Fläche, eine neue zusammenhängende Bewirtschaftungseinheit.

Der oben dargestellte dauerhafte Flächenentzug von insgesamt 2,3170 ha reduziert sich dadurch auf endgültig 2,2670 ha Ackerfläche.

Die gesamte landwirtschaftliche Nutzfläche des Betriebes beträgt nach eigenen Angaben des Antragstellers 57,09 ha/Ackerland, wovon 55,18 ha Eigentumsflächen und 1,91 ha Pachtflächen sind.

Der geplante dauerhafte Flächenentzug von 2,2670 ha Ackerland beträgt rd. 4,11 % der Eigentumsfläche bzw. rd. 3,97 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebes.

Dieser Flächenverlust ist im Verhältnis zur Gesamtgröße des Betriebes so minimal, dass eine Existenzgefährdung nicht in Erwägung gezogen werden kann. Wenn der Flächenverlust unter 5 % der Ausgangsgröße eines Betriebes liegt, lehnt die Rechtsprechung eine Existenzgefährdung grundsätzlich ab (vgl. Urteil des Bay. VGH v. 19.10.1993 – 8 A 93.40001 -).

14. Hinweis

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der

Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Gandersheim, Stiftsfreiheit 3, 37581 Bad Gandersheim, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Moringen und dem Flecken Nörten-Hardenberg ausgelegt.

15. Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, angefochten werden.

Die Beteiligten, denen der Beschluss zugestellt worden ist, können innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erheben. Die übrigen Betroffenen, denen gegenüber der Beschluss durch ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes vertreten lassen.

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

Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, zu richten.

Im Auftrage

Dr. Wetzig

## Anlage

**Abkürzungen**

<b><u>Abkürzung</u></b>	<b><u>Bedeutung/Fundstelle</u></b>
16.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ( Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990( BGBl.I,S.1036)
22.BImSchV	22.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft vom 11.09.2002 ( BGBl.I,S.3626)
33.BImSchV	33.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004 ( BGBl. I S.1612 )
AS	Anschlussstelle
ATV-DVWK	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
BAB	Bundesautobahn
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2004 ( BGBl. I S.3704 )
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerWG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 20.01.2005 ( BGBl. I S.201 )
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 20.02.2003 ( BGBl. I S.286 ), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.2005 ( BGBl. I S.1128 )
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2002 ( BGBl. I S.2863 )
Ha	Hektar
HBEFa	Handbuch für Emissionsfaktoren
K	Kreisstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz – und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz vom 06.04.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 ( Nds.GVBl.S.394)
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 11.04.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.06.2005 ( Nds.GVBl.S.210)
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2004 ( Nds. GVBl. S.634)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 10.06.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.12.2004 ( Nds. GVBl. S.664)

OVG	Oberverwaltungsgericht
PM <sub>10</sub>	Feinstaub
RdErl.	Runderlass
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenrückhaltebecken
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25.06.2005
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.08.2005 ( BGBl. I S.2482)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung des Gesetzes vom 23.01.2003 ( BGBl. I S.102 )
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 19.08.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.06.2005 ( BGBl. I S.1746)