



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
3317 – 31027-A 1-384

Lüneburg, den 03.09.2007

Planfeststellungsbeschluss

für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Grundbergsee
auf der Nord- und Südseite im Zuge der A 1
von km 85,611 bis km 86,341

A. Tenor

A. I. Feststellender Teil

A. I. 1. Feststellung des Planes

Für das vorgenannte Bauvorhaben wird nach § 17 FStrG sowie § 119 NWG in Verbindung mit § 1 NVwVfG und §§ 72 ff VwVfG der aus den unter A. I. 2. aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

A. I. 2. Planunterlagen

A. I. 2.1. Auflistung der festgestellten Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Vorblatt vom 28.06.2005, Stand 07.04.2006	14 Seiten	
3	Übersichtslageplan vom 21.04.2006, Stand 09.02.2007	1	1:2500
6	Straßenquerschnitt vom 28.06.2005 Straßenquerschnitt vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1 u. 4 2 u. 3	1:100 1:100
7	Lageplan vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007 Lageplan vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007 Lageplan vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1 Nord (Zwischenl.), 1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500
10	Bauwerksverzeichnis vom 28.06.2005 Bauwerksverzeichnis vom 28.06.2005, Stand 12.07.2005	1 – 2 3 – 7	
10.1	Übersichtslageplan zum Bauwerksverzeichnis vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1	1:2500
11.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung vom April 2005	1 – 14	
11.3	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 28.06.2005	1 – 2	1:5000
12.3.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007 vom 28.06.2005, Stand 07.04.2006	1 2	1:2500 1:5000
12.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
12.3.3	Maßnahmekartei landschaftspflegerische Maßnahmen, Stand 07.04.2006	1 – 26	
13.4	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500
13.5	Längsschnitt RW-Sammler vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	Nord 1 – 2, Süd 1 – 2	1:500
14.1	Grunderwerbsplan vom 28.06.2005 Grunderwerbsplan vom 28.06.2003, Stand 09.02.2007 Grunderwerbsplan vom 28.06.2005 Grunderwerbsplan vom 28.06.2005, Stand 07.04.2006	1 Nord, 1 Süd, 2 Süd, 3	1:500 1:5000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis v. März 2005, Stand 09.02.2007	1 – 5	

Von den Planunterlagen werden die 1., 2., 3., 4., 5. und 6. Ausfertigung (jeweils 1 Ordner) festgestellt. Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 61 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

A. I. 2.2. Nachrichtlich beigefügte Unterlagen

A. I. 2.2.1. die der Feststellung nicht bedürfen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
0	Merkblatt zur Planfeststellung	1 – 3	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG vom 28.06.2005	1 – 18	
1b	FFH-Vorprüfung vom 28.06.2005 Karte zur FFH-Vorprüfung vom 28.06.2005	1 – 9 1	1:10000
2	Übersichtskarte vom 28.06.2005	!	1:25000
11	Schalltechnische Untersuchung – Vorblatt – vom 28.06.2005	1	
11.2	Berechnungsunterlagen (Vorblatt)	1	
11.2.1	Berechnung der Emissionspegel	1 – 4	
11.2.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel	1 – 3	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Vorblatt - v. 28.06.2005	1	
12.1	Erläuterungsbericht mit Anhang	1 – 38	
12.2	Übersichtslageplan, Bestands- und Konfliktplan vom 28.06.2005, Stand 09.02.2007	1	1:2500
13	Wassertechnische Untersuchung – Vorblatt – v. 28.06.2005	2	
13.1	Erläuterungsbericht vom 07.03.2005	1 – 7	
13.2	Berechnungsunterlagen Anhang 1 Anhang 2	1 – 13 22 Seiten 22 Seiten	
13.3	Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer	1	

Diese Unterlagen sind mit einem grünen Stempelaufdruck „NUR NACHRICHTLICH“ gekennzeichnet.

A. I. 2.2.2. Überholte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 28.06.2005	1 – 14	
3	Übersichtslageplan vom 28.06.2005	1	1:2500
6	Straßenquerschnitt vom 28.06.2005	2 u. 3	1:100
7	Lageplan vom 28.06.2005	1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500
10	Bauwerksverzeichnis vom 28.06.2005	3 – 6	
10.1	Übersichtslageplan zum Bauwerksverzeichnis v. 28.06.2005	1	1:2500
12.2	Übersichtslageplan, Bestands- und Konfliktplan vom 28.06.2005	1	1:2500
12.3.1	Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.06.2005	1 2	1:2500 1:5000
12.3.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 28.06.2005	1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500
12.3.3	Maßnahmekartei landschaftspflegerische Maßnahmen	1 – 26	
13.4	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 28.06.2005	1 Nord, 1 u. 2 Süd	1:500
13.5	Längsschnitt RW-Sammler vom 28.06.2005	Nord 1 – 2, Süd 1 – 2	1:500
14.1	Grunderwerbsplan vom 28.06.2005	1 Süd, 3	1:500 1:5000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis (Stand 03.2005)	1 - 5	

Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der im Erörterungstermin getroffenen Absprachen wurden die Planfeststellungsunterlagen überarbeitet. Die überholten Planfeststellungsunterlagen befinden sich in einem besonderen Ordner, der mit dem Aufdruck „Überholte Planunterlagen“ gekennzeichnet ist. Dieser Ordner liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss und den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich zu jedermanns Einsicht aus.

A. I. 3. Änderungen, Nebenbestimmungen, Auflagen, Zusagen

A. I. 3.1. Änderungen — Landschaftspflegerischer Begleitplan

In der Unterlage 12 werden unter Ziffer 1.1 Absatz 4 die Worte „FFH-Gebiet Nr. 30“ durch „FFH-Gebiet Nr. 38“ ersetzt.

A. I. 3.2. Nebenbestimmungen

A. I. 3.2.1. Zwischenlösung auf der Nordseite der Rastanlage

Die Planungen sehen vor, dass das von der Autobahn Tank und Rast GmbH auf der Nordseite betriebene Raststättengebäude überbaut wird. Zwischen Tank & Rast und der Straßenbauverwaltung wurde eine Einigung darüber erzielt, dass diese endgültige Lösung nicht sofort umgesetzt wird, sondern der Abbruch des Raststättengebäudes erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt und der Betrieb dort vorerst weiter geführt werden kann. Das bestehende Raststättengebäude bleibt für eine Übergangszeit mit einer Zwischenlösung (s. Nr. 7, Blatt 1 Nord der Planunterlagen) in Betrieb. Sollte nach dieser 1. Ausbaustufe der endgültige Ausbau und damit der Abbruch des Raststättengebäudes insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich werden, gelten die Regelungen des bestehenden Konzessionsvertrages

vom 10.09.1997 / 10.02.1998. Die Einzelheiten sind in einer noch abzuschließenden Vereinbarung zwischen der Straßenbauverwaltung und der Autobahn Tank und Rast GmbH zu regeln.

A. I. 3.2.2. Umbau der Rastanlage auf der Südseite

Auch auf der Südseite sehen die Planungen vor, dass die Gebäude der Tank & Rast überbaut werden. Seitens der Tank & Rast war eine Umplanung ihrer Anlagen auf der Südseite nicht gewünscht. Eine Einigung mit der Straßenbauverwaltung über erforderliche Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen konnte nicht erzielt werden, so dass seitens der Straßenbauverwaltung die im Konzessionsvertrag vom 25.08.1997 / 02.02.1998 vorgesehene Regelung angewandt wurde. Mit Schreiben vom 12.02.2007 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, die Autobahn Tank und Rast GmbH gem. § 9 Abs. 1 des Konzessionsvertrages aufgefordert, die erforderlichen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen entsprechend den Planfeststellungsunterlagen durchzuführen (Folgepflicht). Gem. § 9 Abs. 2 des Konzessionsvertrages trägt der Veranlasser (Straßenbauverwaltung) die Kosten der notwendigen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen (Folgekosten). Die Einzelheiten sind in einer noch abzuschließenden Vereinbarung zwischen der Straßenbauverwaltung und der Autobahn Tank und Rast GmbH zu regeln.

A. I. 3.2.3. Leitungen

Rechtmäßig hergestellte Leitungen aller Art, auch wenn sie aus den Plänen nicht ersichtlich oder im Bauwerksverzeichnis nicht aufgeführt sind, hat der Leitungseigentümer im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast im notwendigen Maß zu ändern. Die Kostenregelung sowie die Durchführung bestimmen sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen. Für Fernmeldeleitungen gilt das Telekommunikationsgesetz in der letztgültigen Fassung.

A. I. 3.3. Zusagen — Unterrichtung von Versorgungsunternehmen

Die NLStBV-VER sichert zu, die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, die EWE AG, die Deutsche Telekom AG, die WINGAS GmbH und die Arcor AG rechtzeitig über den Baubeginn bzw. über Bauarbeiten zu informieren und bei der Bauausführung den Schutz der LWL-Trasse besonders zu berücksichtigen.

A. II. Entscheidungen über Einwendungen

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

Für die in der Unterlage 14.2 (Grunderwerbsverzeichnis) in Spalte 8 aufgeführten Flächen, die für die Erweiterung der Anlage oder notwendige Kompensationsmaßnahmen erworben werden sollen, ergibt sich aus dem Niedersächsischen Entschädigungsgesetz dem Grunde nach eine Entschädigungspflicht.

A. III. Nachrichtlicher Teil

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht 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. Kommt keine Einigung zustande, muss zusätzlich ein förmliches Enteignungsverfahren durchgeführt werden.

Bei den Entschädigungsregelungen wird nur eine Entschädigung dem Grunde nach getroffen. Führen die Vereinbarungen zwischen den Eigentümern und der Straßenbauverwaltung nicht zu einem Erfolg, muss die Entschädigung durch ein gesondertes Verfahren geklärt werden.

Die in Folge der Umbaumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen trifft die untere Verkehrsbehörde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

B. Sachverhalt

B. I. Beschreibung des Vorhabens

Zwischen den Städten Hamburg und Bremen soll die A 1 im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Buchholz und dem Bremer Kreuz sechsstreifig ausgebaut werden. Im Zuge dieses Ausbaus soll auch die Rastanlage Grundbergsee auf der Nord- und auf der Südseite um- und ausgebaut werden, um insbesondere die aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen notwendige höhere Zahl an Stellplätzen vorhalten zu können.

Auf der Nordseite werden die Stellflächen in nordwestlicher Richtung erweitert. Dabei wird das vorhandene Raststättengebäude, welches sich im Eigentum der Autobahn Tank und Rast GmbH befindet, im Rahmen einer „Zwischenlösung“ nicht überbaut und bleibt vorerst in Betrieb. Zu einem späteren Zeitpunkt wird der Endzustand der Parkplatzanlage hergestellt. Rechtzeitig vor der Umsetzung der zunächst ausgesparten Fläche (entspricht 12 Lkw- und 23 Pkw-Stellplätzen) wird eine Vereinbarung zwischen der Nieders. Straßenbauverwaltung und der Autobahn Tank und Rast GmbH abgeschlossen, so dass dann auf der Nordseite insgesamt 153 Pkw-Stellplätze, 68 Lkw-Stellplätze, 11 Bus- und Caravan-Stellplätze sowie 8 Pkw-Stellplätze für Behinderte zur Verfügung stehen.

Auf der Südseite werden die Stellplatzflächen neu geordnet und auch westlich der bisherigen Anlage erweitert. Ferner besteht die Möglichkeit die Anlage eines zusätzlichen WC-Gebäudes im östlichen Bereich der jetzigen Stellplätze vorzusehen. Das vorhandene Tank- und Rastgebäude soll durch den Neubau eines kombinierten Tank- und Raststättengebäudes ersetzt werden, was aber nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Insgesamt entstehen auf der Südseite 104 Pkw-Stellplätze, 90 Lkw-Stellplätze, 10 Bus- und Caravan-Stellplätze, 5 Pkw-Stellplätze für Behinderte und 5 Großraum- und Schwertransportstellplätze.

Die Rastanlage wird so gestaltet, dass sie nach dem Ausbau auf der Nordseite für den Fahrzeugverkehr nur noch über die A 1 erreichbar ist. Eine rückwärtige Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz ist nicht mehr vorhanden und ein Zugang von dort nur noch für Fußgänger und Radfahrer möglich. Auch auf der Südseite wird die vorhandene rückwärtige Anbindung durch bauliche Maßnahmen geschlossen. Dafür wird unmittelbar östlich des Regenrückhaltebeckens eine rückwärtige Zufahrtmöglichkeit für das Personal und den Lieferverkehr über den Betriebshof der Tank und Rast GmbH geschaffen, der auch von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen genutzt werden kann.

Durch die Baumaßnahme kommt es u. a. zu einer Flächenneuversiegelung im Umfang von ca. 3,24 ha sowie dem Verlust von rd. 1,54 ha Wald und Einzelbäumen. Trotz der Entsiegelung von Flächen durch Rückbau im Bereich der Rastanlagen im Umfang von ca. 1,27 ha stellen die entstehenden Beeinträchtigungen einen Eingriff i. S. von § 7 NNatG dar. Die negativen Auswirkungen dieses Eingriffs sind so gering wie möglich zu halten. Welche Gestaltungs-, Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation des Eingriffs im Einzelnen

vorgesehen sind, ergibt sich aus dem hierfür aufgestellten „Landschaftspflegerischen Begleitplan“.

B. II. Verfahrensablauf

B. II. 1. Antrag

Zur Erlangung der Baurechte beantragte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Verden – (NLStBV-VER) mit Schreiben vom 19.08.2005 ein Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG in Verbindung mit § 72 ff VwVfG durchzuführen. Nach Prüfung und Überarbeitung der Planunterlagen wurde das Planfeststellungsverfahren am 03.11.2005 von der Anhörungsbehörde eingeleitet. Zeitgleich mit der Einleitung wurden die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereine beteiligt.

B. II. 2. Durchführung des Planfeststellungsverfahrens

Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde in der Samtgemeinde Sottrum, im Flecken Ottersberg und in der Gemeinde Horstedt bekannt gemacht. In den genannten Gemeinden wurde durch öffentliche Bekanntmachung auf die Auslegung der Planunterlagen hingewiesen. Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG konnte jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist bei der jeweiligen Gemeinde oder der Anhörungsbehörde Einwendungen erheben. Diese Frist endete am 11.01.2006.

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange – Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine sind nicht erfolgt – wurden am 16.05.2006 in Sottrum mündlich erörtert.

C. Entscheidungsgründe

C. I. Verfahrensrechtliche Bewertung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Umbau der bestehenden Tank- und Rastanlagen „Grundbergsee Nord“ und „Grundbergsee Süd“ im Zuge der A 1. Bundesfernstraßen dürfen nach § 17 FStrG nur dann gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt wurde, also ein Verfahren im Sinne des § 72 VwVfG durchgeführt wurde. Die Tank- und Rastanlage ist Bestandteil der A 1 (Bundesfernstraße), so dass es sich bei dem Umbau um eine Veränderung einer Bundesfernstraße handelt.

Dieses Verfahren wurde nach den Vorgaben des FStrG und des VwVfG durchgeführt. Die Öffentlichkeit wurde beteiligt. Jeder, dessen Belange betroffen sein konnten, hatte die Möglichkeit, sich in das Verfahren einzubringen. Verfahrensrügen wurden nicht vorgebracht.

Für die Veränderung einer Bundesautobahn ist nach § 3 a in Verbindung mit § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG durch eine Vorprüfung des Einzelfalles im Sinne des § 3 c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG festzustellen, ob die Änderung eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung haben kann. Da an der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem vorliegenden Bauvorhaben keine Zweifel bestehen, ist die NLStBV-VER davon ausgegangen und hat die entsprechenden UVP-Unterlagen dem Antrag beigelegt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben wird im folgenden Abschnitt als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Die Baumaßnahme führt u. a. zu einer Neuversiegelung von ca. 3,24 ha Boden. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser wird über Abläufe, Ablaufschächte und Regenwasserkanäle den Regenrückhaltebecken und schließlich verzögert den Fließgewässern Reithbach und Wümme zugeführt. Im Süden bzw. Südwesten grenzt das FFH-Gebiet 038 „Wümmeniederung“ mit den genannten Gewässern Reithbach und Wümme an den Untersu-

chungsraum des Landespflegerischen Begleitplans. Damit sind Tatbestandsmerkmale gegeben, die eine Prüfung nach § 34 BNatSchG erforderlich machen. Der Vorhabensträger hat dies beachtet und eine FFH-Vorprüfung (Planunterlage 1 b) durchgeführt.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens nach § 73 Abs. 3 VwVfG. Die in § 3 a UVPG vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung des Ergebnisses der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss.

C. II. Umweltverträglichkeitsprüfung

C. II. 1. Untersuchungsraum

Durch den Um- und Ausbau rückt der Südteil der Tank- und Rastanlage näher an das FFH-Gebiet „Wümmeniederung“ heran. Der Untersuchungsraum umfasst die bestehenden Rastanlagen Nord und Süd sowie die jeweils angrenzenden Bereiche und reicht südwestlich bis zum Überquerungsbauwerk über die A 1, südseitig läuft die Grenze 50 m südlich der K 237. Neben dem bereits genannten angrenzenden FFH-Gebiet 038 liegen auch die Landschaftsschutzgebiete „Dünengebiet beim sog. Wehrmeistersee“ und „Wümmeniederung unterhalb der Stadt Rotenburg“ im Untersuchungsraum. Insgesamt sind die gesetzten Ausmaße als sachgerecht einzustufen.

C. II. 2. Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 UVPG

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen der Baumaßnahme erfolgt auf der Grundlage der §§ 6, 7, 8, 9 und 9a UVPG. Sie beinhaltet Angaben, wie erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden können und welche Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft erfolgen sollen. Sie basiert auf den Angaben des Vorhabenträgers, die sich auch in den einzelnen Bestandteilen der Planunterlagen wieder finden, den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens nach § 73 VwVfG und den eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde.

Die vom Vorhabenträger nach § 6 UVPG gemachten Angaben wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Die Aussagen in der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG“ (Unterlage 1a) sind in vollem Umfang zutreffend. Als Ergebnis dieser Prüfung wird die Unterlage 1a hiermit zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung (§ 11 UVPG) gemacht.

C. II. 3. Bewertung nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung in dem Zulassungsverfahren. Sie erfolgt in dem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden nach den Umständen des Einzelfalles bewertet.

Durch das Planfeststellungsverfahren wurde die Öffentlichkeit hinsichtlich der Auswirkungen der Baumaßnahme auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter informiert und in das Verfahren einbezogen.

Menschen

Nördlich der Tank- und Rastanlage Nord erstreckt sich ein locker bebauter Wochenendhausgebiet. Nordöstlich befindet sich in unmittelbarer Nähe der T+R-Anlage der Wehrmeistersee (Grundbergsee), der u. a. zum Baden genutzt wird, wenngleich der Erholungswert durch die benachbarte Autobahn deutlich eingeschränkt ist. Auf der Südseite befindet sich südlich und

südöstlich der T+R-Anlage Einzelhausbebauung. Obwohl die Tank- und Rastanlage durch die Ausweitung der Stellplätze insgesamt näher an die Bebauung heranrückt, sind die sich daraus ergebenden negativen Auswirkungen auch aufgrund der bereits bestehenden Belastung mit verschiedenen Emissionen (Schadstoffe, Lärm) durch die bestehende Autobahn und Rastanlage sehr gering.

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). Die diesbezüglichen Beurteilungskriterien und zu beachtenden Grenzwerte ergeben sich aus der auf der Grundlage des § 43 BImSchG ergangenen 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), die Berechnungsmethoden aus der Anlage 1 der 16. BImSchV und den RLS-90.

Die Lärmsituation in den angrenzenden Wohngebieten wird sich gegenüber dem heutigen Zustand nicht verschlechtern. Durch den Bau von Lärmschutzwällen bzw. -wänden im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 werden sich die Lärmwerte insgesamt verbessern.

Tiere und Pflanzen

Gefährdete Tierarten sowie besonders oder streng geschützte Arten kommen im Untersuchungsraum nicht vor. Das bereits genannte FFH-Gebiet 038 „Wümmeniederung“ grenzt im Süden in einem Mindestabstand von 50 m an den Untersuchungsraum. Der Vorhabensträger hat zur Klärung der Frage, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist, eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Dabei wurde gem. § 34 BNatSchG untersucht, ob das Vorhaben zu Beeinträchtigungen des genannten FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Durch die Erweiterung der T+R-Anlage verringert sich zwar der Abstand zur FFH-Gebietsgrenze auf 120 m, ferner ist durch die Erhöhung der Stellplatzkapazitäten auch eine Zunahme des Kfz-Verkehrs einhergehend mit der Zunahme von Luftschadstoffen und Schallimmissionen zu erwarten, dies führt jedoch insgesamt nicht dazu, dass die Erhaltungsziele der vorkommenden Lebensraumtypen und Arten beeinträchtigt werden.

Der Untersuchungsraum liegt auch innerhalb der Landschaftsschutzgebiete „Dünengebiet beim sog. Wehrmeistersee“ und „Wümmeniederung unterhalb der Stadt Rotenburg“. Neben der Flächenneuversiegelung sind der Verlust einer rd. 1,0 ha großen baumbestandenen Rasenfläche, der Verlust von ca. 0,6 ha Obstwiesenbrache und der Verlust von 1,54 ha Wald und weiteren älteren Einzelbäumen die erheblichsten Beeinträchtigungen, die im Sinne von § 7 ff NNatG einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen. Um die Auswirkungen dieses Eingriffs beurteilen und einordnen zu können, wurden Werte und Funktionen des Naturhaushalts im Rahmen der Planung im erstellten landschaftspflegerischen Begleitplan analysiert. Dabei wurde bewertet, welche Beeinträchtigung ausgleichbar im Sinne von § 10 NNatG bzw. ersetzbar im Sinne von § 12 NNatG ist.

Als Ersatz für den Verlust von 1,54 ha Wald und des vorgenannten Baumbestandes ist die Aufforstung einer bisher intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche von 7,23 ha zu einem naturnahen Laubwaldbestand vorgesehen (Ersatzmaßnahme E 04). Da eine Kompensation nicht vor Ort möglich ist, wird diese Maßnahme südlich des Stapeler Holzes in der Gemarkung Benkel umgesetzt. Als Ausgleich für die teilweise Überbauung der Obstwiesenbrache wird auf der verbleibenden Fläche eine Bepflanzung mit fruchttragenden standortheimischen Wildgehölzen erfolgen (Ausgleichsmaßnahme A 03).

Boden

Die Böden sind insbesondere durch Versiegelung (Verkehrsflächen, Wohnbebauung) und die verkehrsbedingten Schadstoffeinträge beiderseits der A 1 bereits beeinträchtigt. Durch den Ausbau der T+R-Anlagen werden insgesamt 3,24 ha Boden neu versiegelt. Auch wenn durch den Rückbau von 1,27 ha nicht mehr benötigter Fläche und der Wiederherstellung der ökologi-

schen Bodenfunktionen dort die Neuversiegelung teilweise ausgeglichen werden kann, muss der verbleibende Totalverlust aller bodenspezifischen Funktionen kompensiert werden. Dies erfolgt ebenfalls durch die im Maßnahmeblatt des landschaftspflegerischen Begleitplanes beschriebene Ersatzmaßnahme E 04.

Wasser

• Grundwasser

Durch die Neuversiegelung von Böden kommt es auch zu einem Verlust bei der Grundwasserneubildung, der jedoch nicht erheblich ist. Zudem wird dieser negative Effekt durch die Neuregelung der Oberflächenentwässerung mit der Anlage von großflächigen, versickerungsfähigen Regenrückhaltebecken im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 aufgehoben. Aufgrund des durch den Ausbau der T+R-Anlagen zu erwartenden erhöhten Kfz-Aufkommens erhöhen sich potenziell auch der Schadstoffeintrag und die damit verbundene Belastung des Grundwassers. Sowohl durch die vollständige Versiegelung der Stellflächen als auch durch die Einleitung des Oberflächenwassers in Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken und der damit verbundenen Reduzierung der Schadstoffe vor der Versickerung wird diese Mehrbelastung wirksam reduziert.

• Oberflächenwasser

Im Einzugsgebiet der T+R-Anlage befinden sich die Fließgewässer Reithbach und Wümme, die über Rückhaltebecken das Niederschlagswasser des Raststättengebäudes aufnehmen. Der Abfluss des Niederschlagswassers der erweiterten Tank- und Rastanlage wurde bereits bei der Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen incl. Regenrückhaltebecken im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 mit berücksichtigt, so dass es zu keiner wesentlichen Erhöhung der Einleitungsmengen und des Schadstoffeintrags durch die Versiegelung von Flächen im Zuge des Ausbaus der T+R-Anlage kommt.

Klima und Luft

Die Neuversiegelung von Boden und der Verlust von Waldfläche und Einzelbäumen führen zwangsläufig auch zum Verlust von luftfilternden und kleinklimatischen Funktionen. Aufgrund der durch die Schadstoffimmissionen der A 1 bestehenden Vorbelastung ist diese Einschränkung der Leistungsfähigkeit jedoch als gering einzustufen.

Landschaft

Die bestehende Tank- und Rastanlage auf der Nord- und Südseite der A 1 stellt ein deutlich wahrzunehmendes Element der Landschaft dar. Durch die Erweiterung der Anlage mit der Schaffung zusätzlicher Stellplätze tritt sie noch deutlicher hervor, zumal die Baumaßnahme zum Verlust von Waldflächen, baumbestander Rasenfläche und auch markanten Einzelbäumen führt. Mit Hilfe verschiedener Gestaltungsmaßnahmen wird deshalb eine Eingrünung der umgebauten Anlage zur besseren Einbindung in das Landschaftsbild erfolgen. Neben der Schaffung von Rasenflächen erfolgt die Anpflanzung von verschiedenen Gehölzen, Einzelbäumen und Baumgruppen. Insgesamt verändert sich nach Durchführung dieser Maßnahmen das Landschaftsbild durch die Erweiterung der Anlage nur unwesentlich.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Neben der vorgenommenen Ermittlung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG auch evtl. Wechselwirkungen, die sich zwischen den Schutzgütern ergeben könnten, in die Betrachtung mit einzubeziehen. Solche Wechselwirkungen insbesondere zwischen den Gütern Tier- und Pflanzenwelt, Boden, Wasser und Landschaft sind ohne Zweifel vorhanden. Die Versiegelung von Böden tangiert durch Beeinflussung der Grundwasserneubildungsrate und durch Veränderungen beim Abfluss des Oberflächenwassers das Schutzgut Wasser. Gleichzeitig gehen diese Flächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen verloren.

Soweit der Eingriff erhebliche negative Umweltauswirkungen hervorruft, werden diese nach der gesetzlichen Verpflichtung des § 10 NNatG ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen), soweit dies möglich ist. Wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich ist, erfolgt eine Kompensation durch

geeignete Ersatzmaßnahmen, so dass die durch den Eingriff zerstörten Funktionen und Werte an anderer Stelle in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden.

Der Verlust von 1,54 ha Wald, ca. 1,0 ha baumbeständiger Rasenfläche und ca. 0,6 ha Obstwiesenbrache sowie von verschiedenen älteren Einzelbäumen wird durch die Aufforstung eines naturnahen Laubwaldbestandes im Umfang von insgesamt 7,23 ha kompensiert (Ersatzmaßnahme E 04). Als weitere Maßnahme erfolgt die Pflanzung von fruchttragenden Wildgehölzen auf einer Fläche von 0,364 ha (Ausgleichsmaßnahme A 03).

Die dargestellten nachhaltigen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG sind in die Gesamtabwägung nach § 17 FStrG mit einzubeziehen. Das Ergebnis der spezifisch naturschutzrechtlichen Abwägung nach § 11 NNatG ist in der allgemeinen Begründung unter C. III. 6 dargestellt. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt erkennbar, die nicht kompensiert werden können. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen.

C. III. Materiell-rechtliche Würdigung

C. III. 1. Ermessensentscheidung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Der verbindlich festgestellte Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Grundbergsee entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebots.

C. III. 2. Notwendigkeit der Maßnahme

Die Tank- und Rastanlage Grundbergsee befindet sich an der A 1 zwischen den Anschlussstellen Stuckenborstel und Posthausen. Da der vorhandene vierstreifige Querschnitt nicht mehr ausreicht, um den Verkehr reibungslos abzuwickeln, wird die A 1 in den nächsten Jahren zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz sechsstreifig ausgebaut. Dieser Ausbau wird durch die stetige Zunahme des Kfz-Verkehrs und insbesondere auch des Lkw-Verkehrs notwendig. Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 soll auch die Tank- und Rastanlage Grundbergsee auf der Nord- und der Südseite umgebaut und erweitert werden.

Bereits jetzt können die Stellplatzkapazitäten für Lkw den Anforderungen (z. B. Sicherheitsanforderungen bei Gefahrguttransporten, Einhaltung von strengeren Lenkzeitvorschriften) nicht mehr gerecht werden. Die fortschreitende Expansion des Containerterminals Hamburg, für den die A 1 die wichtigste Straßenverbindung nach Westdeutschland und Benelux darstellt, sowie der bevorstehende Bau des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven werden eine weitere Zunahme des Lkw-Verkehrs auf dieser Strecke nach sich ziehen. Zudem entfallen im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 die benachbarten Parkplätze „Tüchten Nord- und Südseite“ (km 91,2) und „Reeßum Nord- und Südseite“ (km 81,0).

Mit der Erweiterung der Stellplatzkapazitäten wird auch eine bessere Aufteilung und Trennung von Pkw- und Lkw-Parkbereich geschaffen und damit neben der allgemeinen Parkplatzsituation auch die Verkehrssicherheit verbessert.

C. III. 3. Planungsvarianten

Da beide T+R-Anlagen bereits vorhanden sind, war nicht die Lage selbst, sondern nur die Frage in welche Richtung eine Erweiterung am sinnvollsten erfolgen kann, zu prüfen.

Die Erweiterung auf der Nordseite der T+R-Anlage mit der Schaffung zusätzlicher Stellplätze erfolgt nach Nordwesten hin. Aufgrund des nördöstlich gelegenen Grundbergsees und der sich anschließenden Binnendüne, die als zu schützende Landschaftsstrukturen nicht überplant werden konnten, sowie der südlich gelegenen Autobahn, stellte eine Erweiterung nach Nordwesten die einzig mögliche Variante dar, so dass auf die Erarbeitung weiterer Varianten verzichtet werden konnte.

Für die Erweiterung der Rastanlage Süd wurden zwei Varianten geprüft. Für eine Erweiterung nach Südosten bis zur K 237 wäre eine Verlegung des straßenbegleitenden Radweges und die Beseitigung eines erhaltenswerten Gehölzsaumes erforderlich. Zudem würde sich der Abstand zu bestehenden Wohnbebauung stark verringern.

Bei einer Erweiterung in Richtung Südwesten würde sowohl eine Ackerfläche als auch eine Waldfläche in Anspruch genommen werden. Eindeutig nachteilig stellt sich bei dieser Variante der Verlust der Waldfläche mit mittlerer bis hoher Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen dar. Von Vorteil ist dagegen bei dieser Variante, dass die Anlage nicht näher an die vorhandene Wohnbebauung heranrückt und entsprechende negative Auswirkungen vermieden werden.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile hat sich der Planungsträger für einen Ausbau in südwestlicher Richtung entschieden, der auch aus verkehrstechnischer Sicht als günstiger anzusehen ist und zudem auch von der unteren Naturschutzbehörde favorisiert wurde. Die Wahl dieser Variante ist nicht zu beanstanden.

C. III. 4. Immissionsschutz

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind die §§ 41 und 42 BImSchG i. V. m. der gem. § 43 BImSchG erlassenen „16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG“ (Verkehrslärmschutzverordnung). Die hier vorgesehene Erweiterung der Parkplatzflächen ist als ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV einzustufen. Eine wesentliche Änderung stellt die Baumaßnahme nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dann dar, wenn durch den Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Verkehrslärmschutzverordnung schreibt in § 3 vor, wie der Beurteilungspegel zu berechnen ist. Für Straßen ist der Beurteilungspegel nach Anlage 1 dieser Vorschrift zu berechnen. Das Berechnungsverfahren wird ergänzt durch die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln, erarbeiteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90).

Die Verkehrslärmemissionen und –immissionen werden grundsätzlich berechnet und nicht gemessen. 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.

Aus diesen Gründen hat der Ordnungsgeber in § 3 der 16. BImSchV vorgeschrieben, den Beurteilungspegel zu berechnen und die Berechnungsmethode verbindlich eingeführt. 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: Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung, Längsneigung der Straße, Straßenoberfläche, Abstand zu den Gebäuden oder die Windgeschwindigkeit. So wird z. B. angenommen, dass der Wind mit 3 m/sec. auf das Gebäude zuweht. 3 m/sec. deshalb, weil Geschwin-

digkeiten darunter die Schallübertragung nicht unterstützen und Geschwindigkeiten darüber eigene Geräusche erzeugen, die die Fahrgeräusche der Fahrzeuge überlagern können. Es wird deshalb immer zu Gunsten der Betroffenen gerechnet.

Auf der Grundlage der in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) festgelegten Angaben für Tank- und Rastanlagen wurden unter Berücksichtigung der prognostizierten Belegungszahlen und der sich daraus ergebenden Fahrzeugbewegungen die jeweiligen Beurteilungspegel ermittelt. Die für die einzelnen Immissionsorte (IO) errechneten Beurteilungspegel sind in der Unterlage 11.2.2 zusammengefasst und im Lageplan (Unterlage 11.3) dargestellt. Eine Erhöhung von 3 dB(A) erfolgt danach durch die Baumaßnahme nur auf der Nordseite der T+R-Anlage bei dem unmittelbar nordöstlich gelegenen Gebäude (IO 269). An den Gebäuden der Immissionsorte 220, 221 und 234, die sich sämtlich auf der Nordseite der Autobahn befinden, wird der Wert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten. Für diese drei Gebäude hat sich jedoch schon durch den sechsstreifigen Ausbau der A 1 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ergeben, der im damaligen Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt wurde. Ein weitergehender Anspruch ergibt sich durch den Ausbau der T+R-Anlage nicht.

Somit entsteht durch die Baumaßnahme nur an der Westseite des Gebäudes Raststätte Nord / Haus 10 (IO 269) ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. In Nr. 11.1 der Planunterlagen (Anhang zum schalltechnischen Erläuterungsbericht) sind die Gebäudeseiten mit den einzelnen Grenzwertüberschreitungen zusammengestellt worden.

C. III. 5. Belange der Wasserwirtschaft

Durch die Erweiterung der Stellplatzkapazitäten erhöht sich sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite der T+R-Anlage der Anteil der versiegelten Fläche deutlich, so dass auch das Volumen des durch das Entwässerungssystem aufzunehmenden Niederschlagswassers entsprechend zunimmt. Für die Oberflächenentwässerung wird auf der Nord- und Südseite jeweils ein neues Kanalnetz angelegt. Das auf den Fahrbahn- und Parkflächen anfallende Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe, Ablaufschächte und Regenwasserkanäle einem der Regenrückhaltebecken zugeleitet.

Die beiden Regenrückhaltebecken auf der Nord- und Südseite wurden bereits im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 geplant und vom Fassungsvermögen her so dimensioniert, dass sie auch die durch den Ausbau der T+R-Anlagen zusätzlich anfallenden Niederschlagsmengen aufnehmen können. Den Regenrückhaltebecken vorgeschaltet ist ein Absetzbecken, in dem Leicht- und Sinkstoffe abgeschieden werden, so dass sich die Qualität des in den Vorfluter eingeleiteten Oberflächenwassers deutlich verbessert. Aus dem Regenrückhaltebecken wird das Niederschlagswasser über einen Drosselabfluss an den Reithbach abgegeben, der schließlich in die Wümme mündet. Die Drosselvorrichtung stellt sicher, dass nur die mit der unteren Wasserbehörde im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 1 vereinbarte maximale Wassermenge abgegeben und der Vorfluter nicht überlastet wird.

In dem an die Rastanlage angrenzenden unbefestigten Gelände werden die Niederschläge weiterhin vor Ort versickert. Auf der Südseite werden in den Bereichen, in denen das angrenzende Gelände zum Parkplatz hin geneigt ist, zusätzlich Mulden angelegt, um bei Starkniederschlägen eine Zwischenspeicherung der zu versickernden Niederschläge zu ermöglichen. Auf der Nordseite wird für die westliche Parkplatzzumfahrung, die etwas abgesetzt liegt, abweichend vom sonstigen Abfluss über Regenwasserkanäle eine Versickerung der Fahrbahnabflüsse über breite Rasenmulden erfolgen. Den Belangen der Wasserwirtschaft wird beim Ausbau insgesamt ausreichend Rechnung getragen.

C. III. 6. Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG

Nach § 19 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft vermieden oder nicht ausgeglichen werden können. Gem. § 70 Abs. 1 BNatSchG ist die Neufassung des Bundesnaturschutzgesetzes ab

03.04.2005 auch von den Ländern anzuwenden. Das Land Niedersachsen hat das Bundesrecht noch nicht in einer entsprechenden Form umgesetzt. Da aber der § 11 NNatG alter Art dem Bundesrecht nicht entgegensteht, wird auf diese Regelung auch bei der Entscheidung in diesem Planfeststellungsbeschluss zurückgegriffen. § 11 NNatG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Hierunter fallen auch die verkehrsbedingten Nutzungsansprüche, wie sie durch das Bauvorhaben gestellt werden.

Die durch den Ausbau entstehende Flächenversiegelung ist zwar durch den Rückbau von Anlagen und Entsiegelung von Flächen teilweise ausgleichbar, es bleibt jedoch durch die Baumaßnahme bei einer zusätzlichen Versiegelung im Umfang von ca. 3,24 ha, die nicht ausgeglichen werden kann. Des Weiteren gehen eine ca. 1,0 ha große baumbestandene Rasenfläche und 1,54 ha Wald sowie etwa 120 Einzelbäume verloren. Ebenfalls überbaut wird ein Teil (ca. 0,6 ha) einer Obstwiesenbrache.

Zur Kompensation von nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen müssen Ersatzmaßnahmen erfolgen. Daneben sind verschiedene Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen, wie die Aufwertung der verbleibenden Obstwiesenbrache durch Pflanzung von fruchttragenden Wildgehölzen und die Pflanzung einer Baumreihe und von Einzelbäumen und Baumgruppen vorgesehen. Zur Kompensation der beschriebenen Beeinträchtigungen stehen in unmittelbarer Nähe des Eingriffs keine Flächen zur Verfügung. Der Vorhabensträger hat daher südlich und nördlich des Stapeler Holzes in den Gemarkungen Stapel und Benkel die Aufforstung einer bisher intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche von 7,23 ha zu einem naturnahen Laubwaldbestand vorgesehen (Ersatzmaßnahme E 04). Beide zur Entwicklung eines Laubwaldbestandes vorgesehenen Flächen grenzen an einen bestehenden Wald an (Stapeler Holz).

Durch diese Maßnahmen wird in dem betroffenen Raum für den Naturhaushalt eine Bilanz geschaffen, die die Art des Eingriffs wieder aufwiegt. Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild haben qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffs begründen könnten. Das an der Durchführung des Vorhabens bestehende öffentliche Interesse überwiegt. Die Nutzungsansprüche des Verkehrs gehen in der Abwägung vor. Die naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist.

D. Stellungnahmen und Einwendungen

D. I. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

D. I. 1. Samtgemeinde Sottrum vom 15.12.2005

Die Samtgemeinde Sottrum weist darauf hin, dass die Erreichbarkeit der Rastanlage auf der Nordseite für Notfalleinsätze (Rettungsdienst, Feuerschutz) jederzeit gegeben sein muss. Im Fall einer Vollsperrung auf der Autobahn sieht sie dies nicht gewährleistet. Sie hält deshalb eine rückwärtige Anbindung der Rastanlage auf der Nordseite für unverzichtbar. Auch könnte das Fehlen dazu führen, dass die Erschließung beim späteren Bau des Motels nicht gesichert ist.

Darüber hinaus moniert die Samtgemeinde, dass in den Planunterlagen die Schmutzwasserbeseitigung und die Abwasserentsorgung nicht richtig zugeordnet sind. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger wurden nicht richtig bezeichnet. Die fehlerhaften Unterlagen wurden von ihr im Einzelnen benannt. Im übrigen weist die Samtgemeinde darauf hin, dass die bisherige technische Lösung, das auf beiden Seiten der Tank- und Rastanlage anfallende Schmutzwasser mittels Pumpstation über die vorhandene Druckrohrleitung bis zur Kläranlage Sottrum zu befördern, auch künftig beibehalten werden muss.

Die Rastanlage ist ca. 2,6 km von der AS Stuckenborstel und ca. 1,6 km von der AS Posthausen entfernt und damit von beiden Seiten über die Autobahn gut erreichbar. Eine zusätzliche rückwärtige Anbindung ist aus Sicherheitsaspekten nicht erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat im Hinblick auf den zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Neubau der Rastanlage und eines Motels auf der Nordseite mitgeteilt, dass dann eine Anbindung an den vorhandenen Gemeindeweg erfolgen könnte.

Die von der Samtgemeinde beanstandete fehlerhafte Darstellung der Schmutzwasserbeseitigung bzw. Abwasserentsorgung einschließlich des jeweiligen Eigentümers bzw. Unterhaltspflichtigen ist in den betreffenden Planunterlagen berichtigt worden. Ebenfalls berichtigt wurde eine fehlerhafte Eigentümergeintragung auf Seite 3 des Grunderwerbsverzeichnisses. Die bestehende Lösung der Schmutzwasserbeförderung mittels Pumpstation über eine Druckrohrleitung zur Kläranlage wird beibehalten. Es wird lediglich der Standort der Pumpstation verlegt.

D. I. 2. Gemeinde Sottrum vom 07.12.2005

Auch von der Gemeinde Sottrum wird gefordert, dass eine rückwärtige Anbindung der Tank- und Rastanlage auf der Nordseite vorhanden sein muss. Vor allem aus Gründen der Sicherheit, wenn z. B. bei einer Vollsperrung der Autobahn die Rettungsfahrzeuge zur Rastanlage gelangen müssen, aber auch wegen der Anbindung des geplanten Motels hält die Gemeinde die rückwärtige Anbindung an das Straßennetz für erforderlich. Darüber hinaus fordert die Gemeinde, dass sowohl auf der Nordseite wie auch auf der Südseite dem PKW-Verkehr weiterhin das Auf- und Abfahren von der bzw. auf die Autobahn ermöglicht wird, da dies für die Anbindung der Ortschaft Everinghausen an das übergeordnete Straßennetz notwendig ist. Ferner bemängelt sie, dass die vorhandene Straßenverbindung einschließlich der Autobahnbrücke zwischen der K 237 und der Tank- und Rastanlage in den Planunterlagen als „Gemeindestraße nach Dodenberg“ bezeichnet wird, obwohl es sich um eine Straße im Eigentum des Bundes handelt.

Die Bezeichnung „Gemeindestraße nach Dodenberg“ wurde in den Planunterlagen in „Überführung einer Betriebszufahrt“ geändert.

Wie bereits ausgeführt, ist die Rastanlage ca. 2,6 km von der AS Stuckenborstel und ca. 1,6 km von der AS Posthausen entfernt und damit von beiden Seiten über die Autobahn gut erreichbar. Eine zusätzliche rückwärtige Anbindung ist aus Sicherheitsaspekten nicht erforderlich. Bei einer Vollsperrung der Autobahn wäre die Rastanlage im Notfall ggf. auch gegen die Fahrtrichtung für Einsatzfahrzeuge zu erreichen.

Über die genaue Lage des geplanten Motels und die damit zusammenhängenden Fragen der Zufahrt und der Parkplätze können zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der fehlenden Aussagen des Betreibers noch keine Angaben gemacht werden. Im Zuge des zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Neubaus der Rastanlage und des Motels auf der Nordseite könnte eine Anbindung an den vorhandenen Gemeindeweg erfolgen. Diese Folgeplanungen sind jedoch für dieses Verfahren nicht von Belang.

Der Forderung der Gemeinde Sottrum dem PKW-Verkehr weiterhin das Auf- und Abfahren von der bzw. auf die Autobahn zu ermöglichen, da dies für die Anbindung der Ortschaft Everinghausen an das übergeordnete Straßennetz notwendig ist, kann nicht gefolgt werden, da die Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes an die Autobahn durch eine Autobahnananschlussstelle erfolgt. Eine T + R – Anlage soll diesen Zweck nicht erfüllen, sondern hat eine Erholungs- und Versorgungsfunktion. Außerdem liegt die T + R – Anlage Grundbergsee nur ca. 2,6 km von der AS Stuckenborstel entfernt sind, so dass eine zusätzliche Ab- und Auffahrmöglichkeit nicht erforderlich und auch nicht gewollt ist. Das nachgeordnete Straßennetz ist durch AS Posthausen und Stuckenborstel so an die Autobahn angebunden, dass eine zusätzliche Nutzung der T + R – Anlage als Ab- bzw. Auffahrt auch unter dem Aspekt, dass sie für die Einwohner von Everinghausen der kürzeste Weg zur Autobahn darstellt, nicht erforderlich ist.

D. I. 3. Flecken Ottersberg vom 19.01.2006

Der Flecken Ottersberg hat keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

D. I. 4. Gemeinde Horstedt vom 26.01.2006

Seitens der Gemeinde Horstedt wurden keine Bedenken erhoben.

D. I. 5. Landkreis Rotenburg vom 20.12.2005

Der Landkreis Rotenburg weist als untere Naturschutzbehörde grundsätzlich darauf hin, dass die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Art und Umfang ausreichend und geeignet sind. Nach Auffassung des Landkreises soll die Aufforstung (Maßnahme E04) unter fachlicher Aufsicht des zuständigen Forstamtes und in Abstimmung mit der unteren Waldbehörde durchgeführt und die ökologische Baubegleitung der Maßnahmen durch eine fachlich versierte Person erfolgen und mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Dies wurde von der Vorhabensträgerin zugesichert.

Im übrigen weist der Landkreis Rotenburg darauf hin, dass mehrere Gehölzarten, die bei den Maßnahmen E04, G08 und G15 verwendet werden sollen, nicht heimisch und nicht landschaftstypisch sind und deshalb durch andere Arten zu ersetzen sind. Die NLStBV-VER hat erklärt, dass bei allen Pflanzmaßnahmen die „Übersicht über die im Landkreis Rotenburg für naturnahe Hecken- und Feldgehölzbepflanzungen geeigneten Bäume, Sträucher und Schlingpflanze“ berücksichtigt wird und die entsprechenden Maßnahmeblätter und Gehölzlisten entsprechend überarbeitet werden.

D. I. 6. Landkreis Verden vom 21.11.2005

Vom Landkreis Verden sind zu der in der Gemarkung Benkel vorgesehenen Ersatzmaßnahme (E 04 – Aufforstung von standortheimischem Laubwald) verschiedene Ergänzungen bzw. Korrekturen vorgetragen worden. Diese Änderungen wurden von der NLStBV-VER im Maßnahmeblatt zur Maßnahme E 04 vorgenommen. Der Hinweis, dass bei der Erstaufforstung die Vorgaben der Schau- und Unterhaltungsordnung des Landkreises (Räumstreifen entlang des Grabens) zu beachten sind, musste unberücksichtigt bleiben, da es sich bei dem auf dem zur Aufforstung vorgesehenen Flurstück 2/1 verlaufenden Graben um einen flächeninternen Entwässerungsgraben handelt, der nicht von der Schau- und Unterhaltungsordnung erfasst wird.

D. I. 7. Landwirtschaftskammer Hannover, Bezirksstelle Bremervörde, vom 21.11.2005

Es wurden keine Bedenken oder Anregungen zum Verfahren vorgebracht.

D. I. 8. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 14.12.2005

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben hat mitgeteilt, dass aus Sicht der Bundesfinanzverwaltung keine Bedenken bestehen.

D. I. 9. Stadtwerke Rotenburg (Wümme) GmbH vom 08.11.2005

Nach Mitteilung der Stadtwerke Rotenburg sind ihre Versorgungsanlagen von der Maßnahme nicht betroffen.

D. I. 10. Landwirtschaftskammer Hannover, Forstamt Heidmark, vom 13.12.2005

Das Forstamt Heidmark spricht sich grundsätzlich gegen die Überplanung der auf der Südseite der Rastanlage gelegenen Waldfläche aus. Es weist darauf hin, dass nach dem NWaldLG bei Verlust von Waldflächen entsprechende Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind. Die Verluste müssen mindestens durch flächengleiche und möglichst ökologisch gleichwertige Aufforstungen ausgeglichen werden. Da die beeinträchtigten Waldfunktionen durch Aufforstung nicht zeitnah wieder hergestellt werden können, ist dieser Mangel mit einem erheblich größeren Flächenumfang auszugleichen.

Für die Tank- und Rastanlage auf der Südseite bestand die Möglichkeit einer Erweiterung nach Südosten bis zur K 237 und die Möglichkeit einer Erweiterung nach Südwesten, der letztlich

der Vorzug gegeben wurde. Bei einer Erweiterung nach Südosten würde die Rastanlage näher an die vorhandene Wohnbebauung heranrücken, es müsste der straßenbegleitende Radweg verlegt werden und ein Gehölzsaum ginge verloren. Durch die Erweiterung nach Südwesten wird die dort gelegene Waldfläche überplant und geht als Lebensraum für Tiere und Pflanzen verloren. Sie ist allerdings aus verkehrstechnischer Sicht als eindeutig besser anzusehen. Auch von der unteren Naturschutzbehörde wurde diese Variante favorisiert und letztlich als die insgesamt bessere gewählt. Der Verlust von 1,54 ha Wald durch Überbauung wird durch die Aufforstung eines naturnahen Laubwaldbestandes im Umfang von 7,23 ha (Ersatzmaßnahme E 04) hinreichend kompensiert. Dabei erfolgt die Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit dem Bundesforstamt Wense und der unteren Wald- und Naturschutzbehörde.

D. I. 11. Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung vom 30.11.2005

Vom Niedersächsischen Landesamt für Bodenforschung wurden keine Anregungen oder Bedenken zu dem Vorhaben vorgebracht.

D. I. 12. Wehrbereichsverwaltung Nord vom 05.12.2005

Die Wehrbereichsverwaltung Nord hat mitgeteilt, dass aus militärischer Sicht keine Bedenken bestehen.

D. I.13. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH vom 14.12.2005

Die GLH GmbH weist darauf hin, dass ihre Glasfasertrasse unter dem Namen „DeTeLine, Berlin“ in den Planunterlagen enthalten ist. Der Vorhabenträger wird die Trasse in „GLH“ umbenennen. Weiter fordert die GLH GmbH, rechtzeitig über die Baumaßnahmen informiert zu werden und die Leitungstrasse von Bäumen und Sträuchern frei zu halten, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden. Die NLStBV-VER hat zugesagt, bei der Bauausführung den Schutz der LWL-Trasse besonders zu berücksichtigen. Die Bepflanzung erfolgt außerhalb des Seitenstreifens auf den dargestellten Pflanzflächen.

D. I. 14. EWE AG vom 14.11.2005

Seitens der EWE AG wurde darauf hingewiesen, dass die im Planungsbereich vorhandenen Versorgungsleitungen erhalten bleiben müssen und deshalb evtl. erforderliche Umliegungen rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen sind. Im Erörterungstermin wurde eine Unterrichtung drei Monate vor Baubeginn als ausreichend bezeichnet. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt.

D. I. 15. Deutsche Telekom AG vom 13.12.2005

Die Deutsche Telekom AG teilt mit, dass sich im Bereich der geplanten Baumaßnahmen Telekommunikationslinien befinden, die an das neue Wegenetz angepasst werden müssen und bittet um frühzeitige Information über die Bautermine. Ferner sollte unter Nr. 4.10 des Erläuterungsberichts ein Hinweis auf die Leitungen der Telekom aufgenommen werden. Die NLStBV-VER hat die Aufnahme in den Erläuterungsbericht und die rechtzeitige Abstimmung über Verlegungs- und Leitungssicherungsmaßnahmen zugesagt.

D. I. 16. WINGAS GmbH vom 16.11.2005

Von der WINGAS GmbH wurde mitgeteilt, dass ihre Erdgasleitungen vom Vorhaben nicht betroffen sind. Allerdings befindet sich im Nahbereich zum Bauvorhaben eine Erdgashochdruckleitung. Die WINGAS GmbH hat deshalb um weitere Beteiligung gebeten. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt.

D. I. 17. PLEdoc GmbH vom 24.11.2005

Die PLEdoc GmbH hat mitgeteilt, dass sie von der E.ON Ruhrgas AG und der GasLINE GmbH&Co.KG mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt ist. Leitungen dieser Unternehmen werden von der Maßnahme nicht berührt.

D. I. 18. Arcor AG & Co. KG vom 09.12.2005

Kabelanlagen der Arcor AG befinden sich nach deren Mitteilung nicht im Bereich der geplanten Baumaßnahme. Sollten unvermutet in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auftreten, bittet sie um unverzügliche Unterrichtung. Dies wurde vom Vorhabenträger zugesagt.

D. I. 19. Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände vom 30.11.2005

Der Kreisverband hat mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

D. I. 20. Unterhaltungsverband Mittlere Wümme vom 30.11.2005

Der Unterhaltungsverband hat mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

D. I. 21. Wasser- und Bodenverband „Am Scheeßel – Everinghäuser – Kanal“ vom 30.11.2005

Der Wasser- und Bodenverband hat mitgeteilt, dass gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

D. II. Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine

Den anerkannten Naturschutzvereinen wurde mit Schreiben vom 03.11.2005 Gelegenheit gegeben, sich zu dem Vorhaben zu äußern. Es wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

D. III. Private Einwendungen**E. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg (Postfach 2371, 21313 Lüneburg) erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte – Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§ 67 Abs. 1 Satz 3 VwGO) – durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss. Die Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu richten.

F. Hinweise zur Auslegung des Planes

Die festgestellten Pläne werden für zwei Wochen in der Samtgemeinde Sottrum, dem Flecken Ottersberg und der Gemeinde Horstedt öffentlich ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Gem. § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

Im Auftrage

Ingo Dannemann
Oberregierungsrat