



Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr

# Planfeststellungsbeschluss

für die Ortsumgehung Aerzen im Zuge der B 1

von Bau-km 0+737,750 bis Bau-km 5+030

in den Gemarkungen Reher, Aerzen und Selxen

Hannover, den 27.12.2007

33.13-31027-2- B 1 OU Aerzen



**Niedersachsen**

## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	Seite 1
Inhaltsverzeichnis	Seite 2
<b>Teil A: I. Entscheidung (Tenor)</b>	Seite 5
<b>II. Planunterlagen</b>	Seite 5
<b>III. Nebenbestimmungen, Schutzvorkehrungen</b>	Seite 7
Landwirtschaftliche und naturschutzrechtliche Belange sowie Belange des Bodenschutzes	Seite 7
Wasserwirtschaftliche Belange	Seite 7
Leitungen, Ver- und Entsorgungsanlagen	Seite 9
Belange des Lärmschutzes	Seite 10
Denkmalschutzrechtliche Belange	Seite 10
Jagdrechtliche Belange	Seite 10
Verkehrliche Belange	Seite 11
<b>IV. Entscheidungen über Einwendungen</b>	Seite 11
<b>Teil B: Begründung; I. Rechtsgrundlagen und Verfahrensablauf</b>	Seite 12
<b>II. Allgemeine Planrechtfertigung</b>	Seite 13
<b>III. Alternativen, Ausbaukonzeption</b>	Seite 14
Untersuchte Varianten	Seite 14
Beschreibung der Varianten	Seite 15
Vergleich der Varianten	Seite 16
Kreuzungen und Einmündungen	Seite 19
Änderungen im Wegenetz	Seite 24
Änderungen im Radwegenetz	Seite 24
Entwässerung	Seite 24
Bauwerke	Seite 25
Öffentliche Verkehrsanlagen	Seite 25
Leitungen	Seite 25
<b>IV. Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	Seite 26
Allgemeine Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung	Seite 26
Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls	Seite 26
Ergebnis der Vorprüfung	Seite 26
Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	Seite 27
Bewertung der Umweltauswirkungen	Seite 36
Sonstiges	Seite 39
Zusammenfassende Beurteilung	Seite 39

**V. Vereinbarkeit mit anderen Belangen** Seite 39

Öffentliche Belange:	Seite 39
Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	Seite 39
Belange der Landwirtschaft und der Agrarstruktur	Seite 44
Ersatzland, Entschädigungen, Restflächenübernahmen	Seite 44
Wirtschaftserschwerisse, Wegenetz	Seite 45

Private Belange	Seite 45
Jagdrechtliche Belange	Seite 46
Abwägungsergebnis	Seite 46

**VI. Begründung für Nebenbestimmungen und angeordnete/ abgelehnte Schutzvorkehrungen** Seite 47

**VII. Begründung der Entscheidung über Einwendungen** Seite 51

Träger öffentlicher Belange:	
Landvolk Niedersachsen/ Nds. Landwirtschaftskammer	Seite 50
Realverband Groß Berkel	Seite 50
Realverband Selxen	Seite 51
Realverband Reher	Seite 51
Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont e.V.	Seite 52
Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.	Seite 54
Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden	Seite 54
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	Seite 54

Private Einwender:	
Einwender 1 und 2	Seite 56
Einwender 3	Seite 56
Einwender 4	Seite 57
Einwender 5	Seite 57
Einwender 6 und 7	Seite 60
Einwender 8	Seite 62
Einwender 9 bis 11	Seite 62
Einwender 12	Seite 66
Einwender 13	Seite 70
Einwender 14	Seite 71
Einwender 15	Seite 72
Einwender 16	Seite 73
Einwender 17	Seite 74
Einwender 18	Seite 76
Einwender 19	Seite 77
Einwender 20	Seite 78
Einwender 21	Seite 79
Einwender 22	Seite 79
Einwender 23	Seite 79
Einwender 24	Seite 81
Einwender 25	Seite 84

Einwender 26	Seite 85
Einwender 27	Seite 86
Einwender 28	Seite 87
Einwender 29	Seite 88
Einwender 30	Seite 89
Einwender 31	Seite 89
Einwender 32	Seite 90
Einwender 33	Seite 92
Teil C: Hinweise; I. Allgemeine Hinweise	Seite 94
II. Abkürzungsverzeichnis	Seite 94
Teil D: Rechtbehelfsbelehrung	Seite 95

## **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Ortsumgehung Aerzen im Zuge der B 1**

**von Bau - km 0+737,750 bis Bau - km 5+030**

### **Teil A**

I.

#### **Entscheidung (Tenor)**

Der von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln - für das o.g. Bauvorhaben aufgestellte Plan wird auf Antrag vom 02.08.2006 mit den Änderungen, die sich im Laufe des Verfahrens ergeben haben und den nachfolgenden Nebenbestimmungen festgestellt.

II.

#### **Planunterlagen**

Der Plan besteht aus den folgenden, mit grünem Siegelaufrdruck gekennzeichneten Unterlagen:

1. **Übersichtskarte** vom 17.07.2006 im Maßstab 1 : 25.000  
(Unterlage 2, Blatt 1)
2. **Übersichtslageplan** vom 07.07.2006 im Maßstab 1 : 5.000  
(Unterlage 3, Blatt 1)
3. **Übersichtshöhenplan** vom 17.07.2006 im Maßstab 1:5000/500  
(Unterlage 4, Blatt 1)
4. **Straßenquerschnitt** vom 17.07.2006 im Maßstab 1 : 50  
(Unterlage 6, Blatt 1-6)
5. **Lageplan** vom 07.07.2006 im Maßstab 1 : 1.000  
(Unterlage 7, Blatt 1 – 5) Blatt 5 geändert durch Deckblatt vom 5.12.2007
6. **Höhenplan** vom 17.07.2006 im Maßstab 1 : 1.000/ 100  
(Unterlage 8, Blatt 1 – 5)
7. **Höhenplan** Anschluss B 1 OU Reher – OU Aerzen vom 17.07.2006  
(Unterlage 8.1, Blatt 1.1-1.3, 2.1-2.2, 3.1, 4.1, 5.1-5.3)

8. **Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen** (Bauwerksverzeichnis - BwVz -) vom 17.07.2006  
(Unterlage 10, Blatt 1 – 39)
9. **Schalltechnische Untersuchung** vom 17.07.2006  
(Unterlage 11)
10. **Bestands-, Bewertungs- und Konfliktpläne** vom 17.07.2006  
(Unterlage 12.2, Blatt 1)  
  
**Übersichtslageplan** der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 17.07.2006 im Maßstab 1:5.000  
(Unterlage 12.3.1, Blatt 1 und 2)  
  
**Lagepläne** der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 17.07.2006 im Maßstab 1:1.000  
(Unterlage 12.3.2, Blatt 1-5)  
  
**Maßnahmenkartei** (Unterlage 12.3.3)
11. **Grunderwerbsplan** vom 17.07.2006 im Maßstab 1:1000  
(Unterlage 14.1, Blatt 1 - 7)
12. **Grunderwerbsverzeichnis** vom 21.12.2001  
(Unterlage 14.2, Seite 1 – 18)
13. **Kennz. Querprofil** im Maßstab 1:100 vom 17.07.2006  
(Unterlage 15, Blatt 1-5)

nachrichtlich beigelegt:

14. **Erläuterungsbericht** vom 17.07.2006  
(Unterlage 1, Seite 1 – 33)
15. **Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG** vom 17.07.2006  
(Unterlage 1a, Seite 1-)
16. **Luftschadstoffgutachten** vom 17.07.2006  
(Unterlage 11.Lus)
17. **Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht**  
(Unterlage 12.1)
18. **Wassertechnische Untersuchung** vom 17.07.2006, (Unterlage 13)

Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Auflagen etc. im festgestellten Plan bisher nicht berücksichtigt sind, gelten die textlichen Regelungen dieses Beschlusses und sind bei der Aufstellung des Ausführungsplanes zu berücksichtigen.

III.

**Nebenbestimmungen, Schutzvorkehrungen**

**Landwirtschaftliche und naturschutzrechtliche Belange sowie Belange des Bodenschutzes**

1. Soweit durch die Baumaßnahme die Funktionsfähigkeit vorhandener Dränanlagen beeinträchtigt wird, sind die Dränungen seitens des Straßenbaulasträgers auf dessen Kosten ordnungsgemäß wieder herzustellen.
2. Die Ausführungspläne zur Umsetzung aller Ausgleichsmaßnahmen sind mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Hameln-Pyrmont abzustimmen. Außerdem sind nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen Ortsbesichtigungen mit der UNB zur Abnahme der Maßnahmen zu vereinbaren und durchzuführen.
3. Die naturschutzbehördliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 3 der Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) „Lammergrund“ für den Bau der B 1 im betroffenen Bereich des LSG wird erteilt.
4. Sollten im Zuge der Baumaßnahme Hinweise auf Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen auftreten, so ist die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont umgehend zu unterrichten.
5. Im Bereich „Lammergrund“ befindet sich eine im Altlastenkataster des Landes Niedersachsen – Altablagerungen – erfasste Altlast (252 001 4 026). Bei dieser Altablagerung handelt es sich um eine Aufhaldung am Rande einer Böschung. Im Zuge der Verfüllung wurde auch ein Bereich des Grabens, des Lammergrundes, verfüllt. Obwohl die Ortsumgehung an dieser Stelle nordwestlich der kartierten Altablagerung verläuft, ist in diesem Bereich verstärkt auf Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen zu achten.
6. Die Maßnahmen S 3, G 5 bis G 7 sowie A 15, A 17, A 19 bis A 21 sind zum Schutz der Feldermäuse in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde frühzeitig – soweit möglich bereits vor Baubeginn - zu verwirklichen.

**Wasserwirtschaftliche Belange**

**1. Auflagen:**

- Die Baumaßnahmen sind entsprechend der eingereichten Antragsunterlagen unter Beachtung der einschlägigen DIN-Vorschriften und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen und gem. § 109 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) zu unterhalten und zu warten.
- Rechtzeitig vor Baubeginn sind der unteren Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Hameln-Pyrmont Baupläne (Längsschnitte, Querschnitte, Ansichten) der Brückenbauwerke, Rahmendurchlässe und der Regenrückhaltebecken (RRB) zur wasserwirtschaftlichen Prüfung vorzulegen.
- Bei der Anlage von Rahmendurchlässen ist ein mind. 30 cm mächtiges ortstypisches Sohlsubstrat einzubauen.
- Sämtliche Dränleitungen und sonstige Entwässerungsanlagen, die durch die Baumaßnahme in ihrem Verlauf unterbrochen werden, sind fachgerecht an die Vorfluter wieder anzuschließen.

- Die vorhandenen Abflussquerschnitte der Gewässer dürfen durch die Baumaßnahmen nicht reduziert werden.
- Während der Bauzeit muss der Wasserabfluss in den Gewässern gewährleistet werden.
- Die Baumaßnahmen sind so durchzuführen, dass eine Verunreinigung der Gewässer ausgeschlossen ist.
- Durch die Baumaßnahmen entstandene Schäden an den Gewässern oder an den Böschungen der Gewässer sind auf Kosten des Antragstellers zu beseitigen.
- Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen dürfen die Durchführung der ordnungsgemäßen Gewässerunterhaltung durch den Unterhaltungspflichtigen nicht beeinträchtigen.
- Die Ausgleichsmaßnahmen am Beberbach und an der Humme (Mulden mit Gewässeranschluss) sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der unteren Wasserbehörde des LK Hameln-Pyrmont und dem Unterhaltungsverband Emmer-Humme einvernehmlich abzustimmen.
- Soweit dem Unterhaltungspflichtigen der Gewässer durch die Baumaßnahmen bei Unterhaltungsarbeiten Mehrkosten entstehen, sind diese gem. § 113 NWG auf entsprechende Anforderung dem Unterhaltungspflichtigen zu erstatten.
- Der Baubeginn ist der unteren Wasserbehörde des LK Hameln-Pyrmont rechtzeitig anzuzeigen.
- Eine Bauabnahme ist nach Fertigstellung der Baumaßnahmen bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont zu beantragen.

## 2. Hinweise:

- Eigene Schadensersatzansprüche gegenüber der Genehmigungsbehörde und Schadensersatzansprüche Dritter können aus dieser Genehmigung nicht abgeleitet werden. Für alle Schäden, die nachweislich auf die Baumaßnahme zurückzuführen sind, haftet der Antragsteller im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.
- Auf die einschränkenden Bestimmungen der Verordnung über die Unterhaltung der Gewässer II. und III. Ordnung für das Gebiet des Landkreis Hameln-Pyrmont vom 15.12.1987 wird besonders hingewiesen.

Die Einleitung des Straßenoberflächenwassers der B 1 – Ortsumgehung (OU) Aerzen in oberirdische Gewässer stellt gem. §§ 3, 4 und 10 NWG eine Benutzung dar, die einer behördlichen Erlaubnis bedarf. Die Erlaubnis wird hiermit im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde unter Beachtung der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13) und der nachfolgenden Nebenbestimmungen erteilt.



### 1. Auflagen:

- Die Entwässerungseinrichtungen und –anlagen sind entsprechend der eingereichten Antragsunterlagen unter Beachtung der einschlägigen DIN-Vorschriften und nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen und gem. § 109 NWG zu unterhalten und zu warten.
- Rechtzeitig vor Baubeginn sind der unteren Wasserbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont Baupläne (Längsschnitte, Querschnitte, Ansichten) der Regenrückhaltebecken (RRB) zur wasserwirtschaftlichen Prüfung vorzulegen.
- Zwischen RRB und dem Gewässer muss ein ausreichend breiter Gewässerrandstreifen für notwendige Unterhaltungsarbeiten erhalten bleiben.
- Im Falle eines Ölunfalles oder bei Ableitung anderer wassergefährdender Stoffe ist dafür zu sorgen, dass ein Einlauf in den Vorfluter verhindert wird. Der Unfall ist der unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- Die Böschungen der Gewässer sind im Bereich der Einleitungsstellen fachgerecht wiederherzustellen.
- Die mit der Erlaubnis verbundenen Anlagen sind von der unteren Wasserbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont vor Inbetriebnahme abnehmen zu lassen.

### 2. Hinweise:

- Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt des § 7 NWG. Es bleibt vorbehalten, zur Vermeidung oder Beseitigung von Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts nachträglich weitere Auflagen oder Bedingungen zu erteilen.
- Die Erlaubnis wird unbeschadet der Rechte Dritter erteilt.
- Soweit dem Unterhaltungspflichtigen aufgrund der durchgeführten Baumaßnahmen, durch das Auslaufbauwerk oder durch die Einleitung in das Gewässer bei Unterhaltungsarbeiten Mehrkosten entstehen, sind diese auf entsprechende Anforderung dem Unterhaltungspflichtigen zu erstatten (§ 113 NWG).
- Eigene Schadensersatzansprüche gegenüber der Genehmigungsbehörde und Schadensersatzansprüche Dritter können aus dieser Erlaubnis nicht abgeleitet werden.

### Leitungen, Ver- und Entsorgungsanlagen

Alle betroffenen Versorgungs- und Telekommunikationsunternehmen werden 3 Monate vor Baubeginn von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Hameln - über den Beginn der Bauarbeiten in Kenntnis gesetzt, damit alle erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien und Versorgungsleitungen vermieden werden und auch während der Bauphase jederzeit der Zugang zu den Leitungen möglich ist.

Belange des Lärmschutzes

An den folgenden Objekten wurden die genannten Grenzwertüberschreitungen festgestellt:

Objekt:	Hausfront:	Stockwerk:	Anspruch Tag/Nacht
Hauptstr. 8	Nordost (NO)	EG	Nacht (N)
	NO	1. OG	Tag (T)/ N
	NO	2. OG	T/N
	Südost (SO)	EG	T/N
	SO	1. OG	T/N
	SO	2. OG	T/N
	Südwest (SW)	EG	N
	SW	1. OG	T/N
	SW	2. OG	T/N
	Hauptstr. 6	NO	1. OG
SO		EG	T/N
SO		1. OG	T/N
SW		EG	N
SW		1. OG	T/N
Hauptstr. 4	SO	1. OG	N
Hauptstr. 2	NO	1. OG	N
	SO	1. OG	N
	SW	1. OG	N

Es besteht somit für diese Objekte an den genannten Stellen dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Art und der Umfang werden in einer Vereinbarung zwischen den Eigentümern und dem Träger der Straßenbaulast geregelt.

Denkmalschutzrechtliche Belange

Falls im Rahmen der Bauarbeiten Bodenfunde festgestellt werden, ist das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich vom Vorhabensträger über den Fund in Kenntnis zu setzen. Der Bau ist bis zum Ablauf der Frist des § 14 Abs. 3 NDSchG einzustellen und der Fund vor Gefahren zu schützen.

Jagdrechtliche Belange

1. Die Frage einer möglichen Entschädigung für die An- bzw. Durchschneidung bestehender, den Vorgaben des Jagdrechts entsprechender Jagdbezirke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern wird in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden.
2. Sofern nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Aerzen besondere Gefährdungen oder Unfallhäufungen im Zusammenhang mit Wild auftreten, werden vom Vorhabensträger in Absprache mit der Jägerschaft Maßnahmen durchgeführt, die geeignet sind, die Gefährdungen abzustellen.

### Verkehrliche Belange

Die Mindestanforderungen an Straßen des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) gem. Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) und die Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen (RIST) sind einzuhalten.

#### **IV.**

#### **Entscheidung über Einwendungen**

1. Unter Berücksichtigung der schon in die Planunterlagen eingearbeiteten Änderungen und Ergänzungen sowie der o. g. Nebenbestimmungen und Festsetzungen lagen bei Beschlussfassung noch folgende Einwendungen und Bedenken vor:

- Landvolk Niedersachsen, Kreisverband Weserbergland e.V.
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Hannover
- Teilungs- und Verkoppelungsinteressentenschaft Realverband Groß Berkel
- Realverband Selxen
- Realverband Reher
- Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont
- Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden, Kreisgruppe Hameln-Pyrmont
- Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Hameln-Pyrmont

Darüber hinaus gibt es eine Reihe privater Einwender, deren Namen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht genannt werden dürfen. Sie werden im Folgenden Einwender 1, 2 etc. genannt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, bzw. haben sich durch die Regelungen dieses Beschlusses oder die Umplanungen im Verlauf des Verfahrens in der Sache erledigt. Den geäußerten Bedenken wird nicht gefolgt.

2. Die übrigen im Verfahren vorgebrachten Einwendungen, Anregungen und Hinweise wurden aufgrund der schriftlichen Gegenäußerung des Vorhabensträgers und der Ergebnisse des Erörterungstermins für erledigt erklärt oder durch die Bestimmungen dieses Beschlusses berücksichtigt.
3. Das Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, das von der Planfeststellungsbehörde als beratende Behörde beteiligt wurde, hat angeregt, den Mutterbodenabtrag im Rahmen der Bauausführung durch archäologisches Fachpersonal beobachten zu lassen. Außerdem wurde die Durchführung von Voruntersuchungen in Form von Suchschnitten empfohlen. Die Kosten hierfür könnten jedoch nicht von der archäologischen Denkmalpflege getragen werden. Die Hinweise wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Da keine hinreichend verdichteten Verdachtsmomente für archäologische Befunde vorliegen, wird wegen der hierfür anfallenden Kosten auf Voruntersuchungen und archäologische Begleitung verzichtet. Es ist jedoch eine Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen worden, die den Vorhabensträger beim Fund archäologischer Denkmäler verpflichtet, das Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich zu unterrichten. Das weitere Verfahren richtet sich dann nach den Vorschriften des Nds. Denkmalschutzgesetzes. Die untere Denkmalschutzbehörde hat im Verfahren keine Einwendungen vorgebracht.
4. Das Niedersächsisches Forstamt Oldendorf hat auf Probleme des Holzabtransports im Zusammenhang mit der Ortsumgehung hingewiesen. Aus Sicht der Forstverwaltung sei es notwendig, dass die Ortsdurchfahrt Aerzen auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung für den Schwerlastverkehr nutzbar bleibe; evtl. verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt dürfen die Holzabfuhr nicht beeinträchtigen und dass der Weg „Dorfwanne“ müsse beid-

seitig mit Halteverbotsschildern belegt werden. Es handelt sich um Anregungen und Hinweise, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern durch die Untere Verkehrsbehörde oder den Flecken Aerzen als Planungsträger in selbstständigen Verfahren entschieden werden.

## **Teil B (Begründung)**

### **I.**

#### **Rechtsgrundlagen, Verfahrensablauf**

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht gemäß § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den § 1 des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) und den §§ 72 bis 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Nach § 75 Abs. 1 VwVfG schließt er andere behördliche Entscheidungen mit ein.

Der Verfahrensablauf stellt sich wie folgt dar:

02.08.2006	Antrag auf Planfeststellung durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Hameln
10.08.2006	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33 – Planfeststellung – mit Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände
12.08.2006	ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen im Flecken Aerzen durch Veröffentlichung in der Deister- und Weserzeitung
21.08.2006 20.09.2006	bis öffentliche Auslegung der Planunterlagen beim Flecken Aerzen (Einwendungsfrist bis 04.10.2006)
19.04.2007	Versendung der schriftlichen Gegenäußerungen des Vorhabensträgers zu den Einwendungen/ Stellungnahmen an die Betroffenen und gleichzeitige Einladung zum Erörterungstermin
28.04.2007	ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermin im Flecken Aerzen durch Veröffentlichung in der Deister- und Weserzeitung.
16.05.2007	Erörterungstermin in der Domänenburg Aerzen
07.06.2007	Erörterungstermin mit den Anwohnern „Alte Burg“ in Aerzen

## II.

### Allgemeine Planrechtfertigung

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme ergibt sich im Wesentlichen aus der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) enthaltenen Begründung. Zusammenfassend bzw. ergänzend ist hierzu folgendes auszuführen:

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Hameln – Pyrmont ist bezüglich des Straßenverkehrs festgelegt:

„Zur Entlastung der Kernbereiche der Ortschaften, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses sind die vorhandenen überregionalen und regionalen Straßenzüge auf die Möglichkeit hin zu überprüfen, sie als Ortsumgehungen um die Ortschaften herumzuführen. Die Untersuchung hat sich dabei am Verkehrsbedarf und an den Erfordernissen des Umweltschutzes zu orientieren und auf mehrere Trassierungsmöglichkeiten zu erstrecken, um Vor- und Nachteile abwägen zu können“.

Die für die Ortschaft Aerzen geplante Ortsumgehung ist im zeichnerischen Teil des RROP 2001 als Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung mit vordringlichem Bedarf auf der Südseite von Aerzen dargestellt.

#### 1. Verkehrliche Situation:

Die B 1 ist im Raum Hameln als übergeordnete Hauptverkehrsstraße Bestandteil des überörtlichen Bundesfernstraßennetzes. Im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) ist die Ortsumgehung (OU) Aerzen dem vordringlichen Bedarf zugeordnet. Gem. § 1 Absatz 2 FStrAbG ist die Feststellung des Bedarfs für ein Straßenbauvorhaben damit verbindlich festgelegt.

Als Begründung wird im Bundesverkehrswegeplan u.a. aufgeführt, dass das Projekt für die Entlastung der Ortsdurchfahrt eine sehr hohe Bedeutung hat. Die hochwertigen, historisch bestimmten Ortskerne werden signifikant und nachhaltig entlastet.

Durch den Ortskern von Aerzen fließt zur Zeit (Stand Mai 2004) ein Verkehrsaufkommen von 13.500 Kfz/ 24 h. Davon entfallen ca. 61 % auf den Durchgangsverkehr. Auf Grund der Überlagerung mit dem Ziel- und Quellverkehr und der engen Ortsdurchfahrt (OD) mit vielen Einmündungen, kommt es zu einer starken Einschränkung des Verkehrsflusses. Für das Jahr 2015 wird sogar eine Verkehrsmenge von bis zu 15.500 Kfz/ 24 h prognostiziert, was die jetzige Situation noch verschärfen würde.

Die hohe Verkehrsbelastung in der OD hat bereits jetzt eine erhebliche Minderung der Wohnqualität durch Lärm- und Schadstoffimmissionen zur Folge. Außerdem wird die Verkehrssicherheit im Ort durch spitzwinklige und enge Einmündungsbereiche und einer Vielzahl von Park- und Abbiegevorgängen beeinträchtigt.

Eine Entlastung des Verkehrsaufkommens im Ort und damit verbunden eine Erhöhung der Attraktivität und die Möglichkeit zur Gestaltung städtebaulicher Maßnahmen, ist nur durch den Bau einer leistungsfähigen Ortsumgehung zu erreichen, die den Durchgangsverkehr aus dem Ort herauszieht.

#### 2. Planungsziele, gesetzliche Vorgaben:

Bundesfernstraßen sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dazu bestimmt sind, dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 FStrG). Die Träger der Straßenbaulast haben gem. § 3 Abs. 1 FStrG die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu

verbessern, wobei die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu beachten sind. Diesem gesetzlichen Auftrag wird mit dem Bau der OU Aerzen gefolgt. Planerisches Ziel ist es zum einen, eine leistungsstarke, dem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen entsprechende, neue Trasse zu bauen, die höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht und gleichzeitig eine Entlastung des Ortes Aerzen zu erreichen.

Damit verbunden ist auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Trennung der über- und innerörtlichen Verkehrsfunktion, eine Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasemission in den Innerortsbereichen, die Verringerung von Trenneffekten durch geringer belastete Straßen in Aerzen sowie die Verbesserung der Möglichkeiten einer attraktiven städtebaulichen Gestaltung.

### III.

#### **Alternativen, Ausbaukonzeption**

Die Linienuntersuchung als Grundlage für die OU Aerzen wurde im Oktober 1996 fertig gestellt.

#### **Untersuchte Varianten**

Vorgeschichte:

Die Linienuntersuchung als Grundlage für die Ortsumgehung (OU) Aerzen wurde im Oktober 1996 fertig gestellt. Im Rahmen dieses Linienentwurfes wurden mehrere Varianten für die B 1 untersucht. Dabei ist bei der Gewichtung der einzelnen Belange einer größtmöglichen Entlastung von Mensch und Siedlung bei gleichzeitig vertretbaren Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild eine besondere Bedeutung beigemessen worden.

Mit Schreiben vom 29.05.97 beantragte der Flecken Aerzen beim Landkreis Hameln-Pyrmont die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau von Ortsumgehungen im Bereich des Fleckens Aerzen im Zuge der B 1.

Das Raumordnungsverfahren (ROV) mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für Ortsumgehungen im Bereich des Fleckens Aerzen im Zuge der B 1 wurde mit Vorlage der landesplanerischen Feststellung am 07.07.1998 durch den Landkreis Hameln-Pyrmont abgeschlossen. Der Landkreis hat darin eine Trassenempfehlung für die Variante „Grießem – Süd – Nord – Variante“ für das notwendige Planfeststellungsverfahren gegeben. Diese Variante wurde mit dem Hinweis beschlossen, dass sie in 3 Ausführungsabschnitte unterteilt werden soll, die Südumgehung Aerzen, die Südumgehung Reher und die Nordumgehung Groß Berkel.

Die Variante wurde als mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung einschließlich der Belange des Umweltschutzes vereinbar bewertet, wobei eine Abstimmung mit den raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen anderer betroffener Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten erfolgt ist.

Neben der ausgewählten Variante wurden noch folgende weitere Varianten in der landesplanerischen Feststellung untersucht:

- Nullvariante
- Nordvariante
- Nord-Südvariante
- Reher-Südvariante
- Reher-Nordvariante

Am 09.05.99 wurde durch das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) die Linienbestimmung beantragt.

Mit Schreiben des BMVBW vom 07.08.2000 erfolgte die Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) für die Ortsumgehungen Reher, Aerzen und Groß Berkel. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde im Wesentlichen bestätigt. Auf die neue Querspange mit der Anschlussstelle zwischen Reher und Aerzen sollte jedoch zugunsten einer Anschlussstelle mit der K 37 verzichtet werden.

Im Jahre 2004 erfolgte eine erneute Verkehrszählung in der für die nach Aerzen ein- bzw. ausstrahlenden Verkehrsmengen untersucht und unter der Annahme einer Steigerung von rund 7% bis zum Jahre 2015/ 2020 ermittelt hat. Ein wesentliches Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung ist der Verzicht auf einen Anschluss der K 37 an die OU, da er lediglich eine geringe Verkehrswirksamkeit besitzt. Es wurde lediglich eine Entlastung von 450 KfZ/24 h für die Ortsdurchfahrt prognostiziert. Dem würden Baukosten von 250.000 € gegenüberstehen.

Auf Grund der Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004 ist die B 1, OU Aerzen, dem „Vordringlichen Bedarf“ zugeordnet.

Die Erarbeitung des Vorentwurfs und der Planfeststellungsunterlagen für die Ortsumgehung Aerzen erfolgte ab Mitte 2004.

Auf Einladung des Straßenbauamtes Hameln in Abstimmung mit der zuständigen Bezirksregierung Hannover erfolgte am 23.06.2004 die Projektkonferenz zum Bau der OU Aerzen.

Darin wurde der Untersuchungsraum und –rahmen zur Erfassung der Umweltauswirkungen einvernehmlich festgelegt. Der vorgesehenen Linienführung wurde zugestimmt.

Im Zusammenhang mit den begleitenden Arbeitskreisen wurde nach Vorliegen der Verkehrsuntersuchung und des landwirtschaftlichen Fachbeitrages die weitere Planung erarbeitet und der Vorentwurf aufgestellt.

Variantenuntersuchung:

Aufgrund des ROV und der landesplanerischen Feststellung ergeben sich für Aerzen zwei grundsätzliche Linienvarianten, die einzeln und im Zusammenhang mit den anschließenden Umgehungen von Reher und Groß Berkel zu betrachten sind. Dies sind die Nordvariante und die Südvariante. Die Südvariante ist noch in die Grießem-Nord-Süd-Variante und die Grießem-Südvariante zu unterscheiden, die sich aber lediglich in der Umfahrung von Groß Berkel unterscheiden und für Aerzen nicht relevant sind.

## **1. Beschreibung der Varianten**

### ***Variante 1 : Nordvariante***

Die Nordvariante umgeht die Ortsteile Grießem, Reher, Aerzen und Groß Berkel jeweils auf der Nordseite. Sie beginnt an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und verläuft von Grießem bis vor Reher auf der vorhandenen, aber nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecke Aerzen – Barntrup. Anschließend verläuft sie Richtung Norden, wobei die K 56 planfrei gekreuzt wird; der weitere Verlauf orientiert sich an einem vorhandenen Graben. Westlich des Ortsteiles Aerzen wird die K 36 ebenfalls planfrei gekreuzt. Im weiteren Verlauf wird die K 29 gekreuzt, danach verläuft die Variante 1 bis zur plangleichen Kreuzung mit der L 432 auf der ehemaligen Bahntrasse Aerzen-Hamel. Danach umgeht die Trasse Groß Berkel nördlich und schwenkt östlich der Ortslage zur vorhandenen B 1. Der Neubau endet an der Gemeindegrenze Aerzen/ Hameln.

### **Variante 2: Grießem Süd-Nord-Variante**

Die Variante 2 beginnt zwischen Grießem und Reher auf der vorhandenen B 1 hinter der Einmündung eines Wirtschaftsweges. Sie verschwenkt Richtung Osten südlich von Reher und verläuft dann weitgehend parallel zum vorhandenen Wirtschaftswegenetz. Die weitere Linienführung wird südlich der Ortslage von Aerzen mit planfreier Querung der K 37 und an den Ausläufern des Schierholzberges bis zum Einschwenken in die Trasse der B 1 alt geplant. Von der landesplanerischen Feststellung wurde im Rahmen der detaillierten Entwurfsbearbeitung nicht abgewichen.

## **2. Vergleich der Varianten**

### Raum- und Siedlungsstruktur:

Variante 1 :

Die Variante 1 bewirkt für den Ortsteil Aerzen eine Zunahme der Schallbelastung am nördlichen und nordwestlichen Ortsrand. Stärker sind jedoch die Beeinträchtigungen der Funktionsverflechtungen zwischen der Ortslage und den zur Naherholung geeigneten Freiflächen des Lüningsberges im Norden durch Trennung mehrerer Wegeverbindungen zu bewerten.

Durch den Abstand vom Ortsrand ergeben sich im Ortsteil Aerzen durch eine Nordumgehung kaum Beeinträchtigungen des Ortsbildes; jedoch wird die Trasse im weiteren Verlauf unmittelbar an den südlichen Rand des Ortsteiles Königsförde geführt.

Variante 2 :

Eine Südumgehung weist im Vergleich zu einer Nordumgehung weniger Beeinträchtigungen auf. Im größten Annäherungsbereich an den Ortsrand sind lediglich gewerbliche Nutzungen betroffen. Die Funktionsverflechtungen zwischen der Ortslage und den zur Naherholung geeigneten Flächen des Schierholzberges werden zwar durch Verlärmung beeinträchtigt, die Wegeverbindungen bleiben jedoch größtenteils erhalten.

Aufgrund des überwiegend ortsfernen Verlaufs der Trasse ergeben sich durch die Variante 2 keine Einwirkungen in das Ortsbild.

### Erholung:

Variante 1:

Die Variante 1 beeinträchtigt den Raum am Saalberg und am Lüningsberg durch groß dimensionierte lineare Versiegelungsflächen und Verlärmung mit Werten von zum Teil über 55 dB(A).

Auch der Erholungszielpunkt „Waldquelle“ wird erheblich verlärmert. Die aufgrund des Reliefs möglichen weiträumigen Sichtbeziehungen werden erheblich beeinträchtigt.

Nördlich von Alteburg führt diese Variante durch Überbauung des als Wander- und Radweg genutzten ehemaligen Bahndammes zu einem direkten Verlust von Erholungsflächen.

Die Wald- und Waldrandflächen am Riepen werden durch die Nordvariante in ihren Landschaftsbildqualitäten und ihrer Funktion als Erholungsgebiet hoch bis sehr hoch beeinträchtigt.

Variante 2:

Die Variante 2 verläuft nördlich des Schierholzberges entlang von hochempfindlichen Wald- und Waldrandstrukturen mit hohem Erholungswert und Landschaftsbildqualität. Die weiträumigen



Sichtbeziehungen werden erheblich beeinträchtigt. Darüber hinaus werden empfindliche Bereiche am Pyrmonter Berg verlärm.

Menschen und Siedlungen:

Beide Varianten führen zu hohen Beeinträchtigungen von vorhandenen reinen Wohngebieten. Allerdings ist festzustellen, dass es auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsbelastung zu keinen Überschreitungen der Grenzwerte für Lärm nach der 16. BImSchV kommt.

Tiere und Pflanzen:

Auswirkungen auf Lebensräume von Tieren und Pflanzen ergeben sich durch die Beeinträchtigung, den Verlust und den Funktionsverlust von Biotopen sowie durch den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Wechselbeziehungen.

Variante 1:

Bei der Variante 1 ist der ehemalige Bahndamm nördlich von Alteburg betroffen, der in diesem Bereich eine sehr hohe Wertigkeit und Empfindlichkeit als Lebensraum darstellt. Seine Überbauung stellt daher einen hohen Verlust hinsichtlich des Schutzgutes „Tiere und Pflanzen“ dar. Dies gilt entsprechend für den ehemaligen Bahndamm nördlich von Alteburg und die Querung des Beberbachtals. Die dem Bahndamm südlich vorgelagerten wertvollen Lebensräume werden durch Barrierewirkung und Verlärmung erheblich beeinträchtigt.

Jedoch ist für die Feuchtgebiete bei Griesem die Vorbelastung durch die B 1 zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden mit den vorhandenen naturnahen Gehölzstrukturen lineare Vernetzungselemente entfernt und durch die Dammlage der Trasse großflächig Feuchtgrünland zerstört.

Durch die Heranlegung der Trasse an den Waldrand des Lüningsberges und des Riepen werden die hier vorhandenen sehr empfindlichen Lebensräume in Teilbereichen so stark gestört, dass sie ihre Funktion verlieren.

Die Querung der Humme weist ein sehr hohes Beeinträchtigungsrisiko auf, da diese mit ihrer vielfältigen strukturellen Ausprägung eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Eingriffen besitzt. Es kommt vor allem zu hohen Beeinträchtigungen von Wiesenvögel-Lebensräumen.

Querungen der Humme sind aus naturschutzfachlicher Sicht generell kritisch zu bewerten, da die Humme in weiten Bereichen als ein Fließgewässer mit landesweiter Bedeutung für den Naturschutz eingestuft ist. Jede Querung verursacht – bedingt durch die notwendigen technischen Bauwerke – Eingriffe in den Fließgewässer-Niederungsbereich, die sich nachhaltig visuell negativ und beeinträchtigend für Artenwanderungsbewegungen entlang der Uferstrandstreifen auswirken können; die ökologische Qualität wird hierdurch erheblich eingeschränkt.

Großflächig kommt es im Bereich des Lüningsberges und Riepen zu sehr hohen Beeinträchtigungen durch Verlärmung und visuelle Störreize.

Variante 2:

Durch Variante 2 kommt es zu einem Eingriff in den Gehölzbestand am „Lammergrund“. Aufgrund dessen Vernetzungsstruktur hat dieser Eingriff einen sehr hohen Funktionsverlust zur Folge. Außerdem ist eine Beeinträchtigung von Biotopen am Waldrand des Schierholzberges nicht auszuschließen.

Die Waldbestände des Schierholzberges besitzen eine hohe Bedeutung als Damwildlebensraum. Die waldnahen Flächen zwischen Hohler Weg und Laatzer Ortsweg gehören u.a. zu den Äsungsflächen des Damwilds. Durch die Trasse wären hier Beeinträchtigungen zu erwarten.

#### Boden:

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich durch Funktionsverluste und Beeinträchtigungen, welche bau-, anlage- und betriebsbedingt sind. Da der Eintrag von Schadstoffen in einem Bereich bis zu 25 m beidseits der Fahrbahn hoch bis sehr hoch ist, muss innerhalb dieses Streifens von einer entsprechenden Beeinträchtigung ausgegangen werden. Im Bereich zwischen 25 m und 50 m beidseits der Fahrbahn werden die Böden mit einer mittleren Intensität durch Schadstoffe beeinträchtigt.

Vorbelastungen der Böden durch sind durch Siedlung, Gewerbe, Verkehr, Landwirtschaft sowie durch vorhandene Altablagerungen gegeben.

Variante 1:

Der Flächenverlust beträgt ca. 391.000 m<sup>2</sup>.

Variante 2:

Der Flächenverlust beträgt ca. 314.200 m<sup>2</sup>.

#### Wasser:

Variante 1:

Die Variante 1 weist eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag mit hoher Intensität auf.

Variante 2:

Variante 2 weist eine erheblich geringere Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag mit hoher Intensität auf.

Durch Einschnittlagen wird die das Grundwasser schützende Decke entfernt, und das Risiko des Schadstoffeintrages in das Grundwasser steigt. Diese Gefahr ist insbesondere für die Variante 2 gegeben.

#### Landschaft:

Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich durch Verlust bzw. Beeinträchtigung von Bereichen mit bedeutenden Landschaftsbildqualitäten, die aus der direkten Überbauung von Flächen resultieren.

Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten ergeben sich durch visuelle Störungen in Form der Unterbindung von bisher freien Blickbeziehungen sowie der Zunahme technischer Bauwerke in der Landschaft.

Vorbelastungen des Landschaftsbildes sind durch Siedlungsbereiche, Verkehrsstrassen, Versorgungsleitungen und durch landwirtschaftliche Nutzung gegeben.

Variante 1:

Die Trassenführung in den Grünlandflächen westlich von Aerzen stellt einen hohen Verlust von bedeutenden Landschaftsbildqualitäten dar.

Variante 2:

Die Variante 2 führt im Bereich des Lammergrundes zu Verlusten von bedeutenden Landschaftsbildqualitäten.

### Zusammenfassung:

Insgesamt stellt die Variante 2 die ausgewogenere Variante dar, die mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden ist.

Die Untersuchungen zeigen, dass ein weitgehender Ausgleich der Interessen bei Variante 2 möglich ist, wobei der Bedarf für umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen anerkannt wird. Obwohl die Ortsrandsituation verändert wird und ökologische und landwirtschaftliche Belange betroffen werden, sind gewichtige verkehrliche Belange zu berücksichtigen, die im Grundsatz geeignet sind, die bezeichneten gegenläufigen Interessen zu überwinden.

Es besteht ein volkswirtschaftliches Interesse an einem sicheren und leistungsfähigen Fernstraßennetz sowie ein ganz erhebliches Interesse aller Verkehrsteilnehmer und zahlreicher Anlieger extrem belasteter Bereiche an einer grundlegenden Verbesserung der kritischen Verkehrssituation bzw. an einer innerörtlichen Entlastung.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist es nicht zu beanstanden, dass seitens der Straßenbauverwaltung das Planungskonzept für die o.g. Variante verfolgt wurde.

Hinsichtlich der Auseinandersetzung mit Auswirkungen des konkret beantragten, aus Variante 2 entwickelten Bauvorhabens auf unterschiedliche Belange wird im Einzelnen auf die noch folgenden Ausführungen in Teil B, Abschnitt V des Beschlusses hingewiesen.

### 3. Kreuzungen und Einmündungen

#### *Anschluss West (Reher):*

Der Anschluss West wird so konzipiert, dass bei Realisierung der OU Reher nur geringfügige Änderungen notwendig sind, um diese OU an die dann vorhandene OU Aerzen anzuschließen. Für den Anschluss wurden 2 Varianten konzipiert.

Die Variante 1 sieht eine plangleiche Lösung mit Einmündung vor, die Variante 2 einen Kreisverkehrsplatz (Kreisel).

Bei der Variante 1 wird ein Standardknoten mit einer Einmündung des untergeordneten Armes nach Aerzen vorgesehen. Eine Lichtsignal-Anlagen-Steuerung ist dabei wegen des geringen Verkehrsaufkommens nicht vorgesehen. Mit Weiterführung der OU Reher ergäbe sich eine Kreuzung.

Bei der Variante 2 werden die OU, die Verknüpfung nach Aerzen und später auch die Weiterführung zur OU Reher geregelt.

Vergleich der Varianten:

Die Vorteile der Variante 1 liegen in den geringen Kosten, der möglichen späteren Verknüpfung mit der OU Reher und der Tatsache, dass diese Lösung im Zuge der weiteren B 1 die Standardlösung darstellt.

Die Nachteile sind die geringere Verkehrsqualität in den untergeordneten „Armen“ durch Halte- und Wartezeichen, die erhöhte Unfallgefahr und Lärmbelastung durch höhere Geschwindigkeiten im engen Radienbereich zur OD Reher sowie größere Umbaumaßnahmen, die mit der Ergänzung der OU Reher notwendig würden.

Die Vorteile der Variante 2 liegen ebenfalls in den geringen Kosten, in der Tatsache, dass auch später keine Lichtzeichensignalanlage nötig wäre, in der guten Verknüpfungsmöglichkeit mit der späteren OU Reher, der Geschwindigkeitsreduzierung im engen Radienbereich zur OD Reher und der guten städtebaulichen Einbindung bei Rückbau im Rahmen der Weiterführung der OU Reher.

Die Nachteile der Variante 2 sind eine geringere Verkehrsqualität der B 1 durch Halte- und Wartezeichen in der OU und damit etwas geringere Reisegeschwindigkeiten.

#### *Anschluss Ost (Selxen):*

Mit dem Anschluss Ost wird die Verknüpfung der Ortsumgehung mit der „alten“ B 1 in Richtung Hameln hergestellt. Für diesen Anschluss wurden insgesamt 5 Varianten konzipiert.

#### Variante 1 (planfreie „Trompetenlösung“)

Bei Variante 1 werden im Zuge der OU planfreie (höhenungleiche) Verknüpfungen mit Ein- bzw. Ausfädelungstreifen vorgesehen. Die Haupteinbiegerichtung zwischen Aerzen und Hameln wird mit einem Brückenbauwerk über die OU geführt. Der umgekehrte Verkehr von Hameln nach Aerzen wird über eine großzügige Verbindungsrampe geleitet. Die untergeordnete Verkehrsbeziehung von der OU aus Westen kommend nach Aerzen erfolgt über eine Schleifenrampe und über das Brückenbauwerk, für das deshalb in Richtung Aerzen ein 2-streifiger Querschnitt erforderlich ist. In der Gegenrichtung wird vor dem Brückenbauwerk eine Direktrampe (Holländische Rampe) zur OU installiert.

Der Rad-/Gehweg wird ebenfalls über das neue Bauwerk geführt.

#### Variante 1.1 (teilplanfreie Lösung als Rautenform mit Holländischen Rampen)

Bei Variante 1.1 werden alle Rampen schlank an die übergeordnete Straße mit Ein- und Ausfädelungstreifen angelegt. Die Beziehung Aerzen Hameln erfolgt wie bei der Variante 1. Die von Westen kommenden bzw. abzweigenden Rampen werden aber plangleich nördlich bzw. südlich angebunden. Der verlegte Rad-/Gehweg quert beide plangleichen westlichen Verbindungsrampen.

#### Variante 2 (teilplanfreie Lösung mit Overfly)

Bei der Variante 2 wird die Hauptbeziehung Aerzen – Hameln ebenfalls über ein Überführungsbauwerk abgewickelt. Die Gegenrichtung wird schlank hinter einer Dreiecksinsel ausgefädelt und an die B 1 alt angebunden. Die Eckbeziehungen Aerzen – OU Richtung Westen werden plangleich über eine Einmündung verknüpft.

#### Variante 3 (plangleiche Lösung mit Einmündung)

Bei Variante 3 ist ein Standardknoten als plangleiche Einmündung für alle Beziehungen als Verknüpfung zur OU vorgesehen. Der Geh-/Radweg wird dabei wegen der heutigen südlichen Führung auf der Westseite vor dem Linksabbieger queren. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit ist eine Lichtzeichen-Signalanlage (LSA) erforderlich.

#### Variante 4 (Kreisellösung, Ringverkehr)

Bei Variante 4 werden alle 3 Verkehrsarme gleichrangig an einen Kreisellösung angebunden. Bei einer Ringverkehrslösung wäre auch eine Priorisierung bestimmter Verkehrsbeziehungen möglich. Der Geh-/Radweg wird südlich am Kreisellösung mit Querung der OU geführt und bildet so wieder den Netzanschluss.

Vergleich der Varianten:

#### Variante 1

Die Vorteile von Variante 1 liegen in dem hohen Verkehrswert für alle Fahrbeziehungen. Die planfreie Lösung kommt ohne Lichtzeichensignalanlage und Wartezeiten aus, da alle Einmündungen mit Ein- und Ausfädelungen versehen sind. Dies führt auch zu einem hohen Sicherheitsstandard. Außerdem ermöglicht der dreistreifiger Querschnitt unter dem Bauwerk die Anlage von Zusatzfahrstreifen in der Steigungsstrecke.

Nachteile der Variante 1 sind die größte Flächeninanspruchnahme aller Varianten durch die innenliegende Schleifenrampe. Für die verkehrlich untergeordnete Beziehung Aerzen – OU West (Paderborn) wird ein unangemessen hoher Aufwand betrieben. Dieser führt auch zu den höchsten Baukosten aller Varianten. Der Radweg muss plangleich gequert werden. Ein weiterer wichtiger Nachteil ist das Entfallen der Anbindung „Alteburg“ an die B 1.

#### Variante 1.1

Die Vorteile der Variante 1.1 liegen ebenfalls in dem hohen Verkehrswert und den Ein- und Ausfädelungen. Die Flächeninanspruchnahmen sind auch deutlich geringer, als bei der Variante 1.

Die Nachteile der Variante 1.1 bestehen ebenfalls in den sehr hohen Baukosten, der Notwendigkeit der plangleichen Radwegquerungen und das Entfallen der Anbindung „Alteburg“. Die Flächeninanspruchnahmen sind zwar geringer als bei der Variante 1, sie sind aber immer noch relativ hoch. Beim südlichen Einbieger in den Brückenbereich kommt es zu einer unübersichtlichen Verkehrsführung.

#### Variante 2

Die Vorteile der Variante 2 liegen zunächst in der planfreien Führung der Hauptbeziehung Aerzen-Hamel und des Rad-/Gehweges. Die untergeordneten Verkehrsbeziehungen werden entsprechend ihrer Funktion und Belastung plangleich verknüpft. Dies führt zu einer Minimierung der Flächeninanspruchnahmen und deutlich geringeren Kosten als bei den Varianten und 1.1. Der Privatweg Alteburg kann, wenn auch ohne direkte Anbindung an die Fahrtrichtung Hameln, an die B 1 bzw. den Zubringer angeschlossen werden.

Auch bei dieser Variante ist keine LSA erforderlich und wegen des dreistreifigen Querschnitts unter dem Bauwerk ist die Anlage eines Zusatzfahrstreifens möglich.

Die Nachteile der Variante 2 liegen in den immer noch hohen Baukosten (auch wenn diese niedriger sind als bei den Varianten 1 und 1.1), dem geringeren Sicherheitsstandard durch Abbieger und der Herabsetzung der Verkehrsqualität in der Ortsumgehung.

#### Variante 3

Die Vorteile der Variante 3 liegen in den geringen Kosten und in der direkten Wiederherstellung der Anbindung „Alteburg“. Zudem stellt diese Lösung eine häufig gewählte Trassenführung dar,

so dass Irritationen hinsichtlich der Straßenführung bei den Verkehrsteilnehmern nicht zu erwarten sind.

Die Nachteile liegen vor allen Dingen in der geringen Verkehrsqualität auf der OU durch Halte- und Wartezeiten, in der Notwendigkeit einer LSA, in dem niedrigen Sicherheitsniveau und in der Querung des Rad-/Gehweges von hoch belasteten Verkehrsströmen.

#### Variante 4

Die Vorteile der Variante 4 liegen in den geringen Kosten, dem geringen Flächenverbrauch im Vergleich zu den Varianten 1, 1.1 und 2 und der Tatsache, dass trotz plangleicher Lösung keine LSA notwendig ist.

Nachteile sind die geringe Verkehrsqualität im Zuge der OU und Haupttrichtungen durch plangleiche Einmündungen, die herabgesetzte Reisegeschwindigkeit, der hohe Flächenverbrauch (bei einer Ringverkehrslösung) und die erforderliche Querung des Radverkehrs über hoch belastete Verkehrsströme.

Entscheidung über die Wahl der Varianten:

#### *Anschluss West (Reher):*

Beide Varianten sind technisch machbar und verkehrlich geeignet. Auch die Höhe der Baukosten ist vergleichbar und deshalb kein entscheidungserhebliches Kriterium.

Beide Varianten wären auch später mit der vorgesehenen OU Reher verknüpfbar, wobei die notwendigen Umbaumaßnahmen bei der Variante 2 geringer wären.

Die Tatsache, dass die Variante 1 die auf der B 1 bereits mehrfach ausgeführte Lösung darstellt, hat für die Verkehrsteilnehmer den Vorteil, dass sie sich nicht an wechselnde Knotenpunktformen gewöhnen müssen.

Die geschwindigkeitsmindernde Wirkung auf der OU mit der daraus folgenden größeren Sicherheit sprechen für die Variante 2. Am Anschluss der OU an die vorhandene B 1 ist aus Richtung Hameln kommend eine Linkskurve vorgesehen, an deren Ende auf der linken Seite ein Wirtschaftsweg einmündet, in den regelmäßig Fahrzeuge aus Richtung Aerzen kommend einfahren. Kurz darauf beginnt die Ortslage von Reher. Aus diesen beiden genannten Gründen, ist an der Verknüpfung eine Minderung der Geschwindigkeit wünschenswert. Diese kann nur mit der Variante 2 sichergestellt werden.

Die Variante 2 stellt daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die am besten geeignete Variante dar. Sie wurde auch von den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere auch von der Polizei- und der Verkehrsbehörde, favorisiert.

#### *Anschluss Ost (Selxen):*

Die Varianten 1 und 1.1 haben gegenüber den anderen geprüften Varianten entscheidende Nachteile und kommen deshalb nicht in Betracht. Zum einen wird für die untergeordnete Beziehung „OU aus Richtung Westen – Abfahrt nach Aerzen“ ein sehr hoher baulicher und finanzieller Aufwand dadurch betrieben, dass diese Beziehung über eine Brücke geführt wird. Die Brücke müsste in entsprechender Breite realisiert werden. Zum anderen entfällt bei diesen Varianten die Anbindung des Privatwegs Alteburg an die B 1. Für die Bewohner müsste eine Anbindung an anderer Stelle geschaffen werden. Dies würde zu erheblichen und nur schwer zumutbaren Umwegen und Erschwernissen führen.

Aus diesen Gründen wurden die beiden Variante richtigerweise vom Vorhabensträger nicht im Planfeststellungsverfahren favorisiert.

Die Variante 3 hat den Vorteil der geringen Kosten und des geringen Flächenverbrauchs und kommt daher grundsätzlich in Frage. Außerdem wäre eine Anbindung des Weges „Alteburg“ gegeben. Allerdings wäre aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kfz/ 24 h aus Richtung Aerzen sowie ca. 10.000 Kfz/ 24 h auf der OU eine LSA erforderlich. Diese würde zu einer Herabsetzung der Reisegeschwindigkeiten auf der Ortsumgehung an einer Stelle führen, wo dies gerade nicht gewollt ist. Außerdem würde diese Variante auch für die Verkehrsteilnehmer aus Aerzen zu erheblichen Halte- und Wartezeiten führen. Insgesamt hätte diese Variante nur eine sehr geringe Verkehrsqualität.

Auch das Sicherheitsniveau wäre durch den starken Abbiegeverkehr erheblich eingeschränkt.

Aus den vorgenannten Gründen hat sich auch Variante 3 als nicht geeignet herausgestellt.

Die Variante 4 ist ebenfalls eine kostengünstige Variante mit einem zudem geringen Flächenverbrauch. Im Vergleich zur Variante 3 wäre außerdem keine LSA erforderlich. Insofern käme eine Kreisellösung bzw. ein Ringverkehr grundsätzlich in Betracht.

Die bereits bei der Variante 3 beschriebenen Nachteile „herabgesetzte Reisegeschwindigkeit“ und „geringe Verkehrsqualität durch Halte- und Wartezeiten“ wären auch bei dieser Lösung die Folge. Auch die Tatsache, dass der Rad-/Gehweg die Trasse über hoch belastete Verkehrsströme kreuzen müsste, spricht gegen Variante 4. Ein weiterer Nachteil wäre das Entfallen der Einbindung des Weges „Alteburg“. Eine Anbindung an den Kreisverkehr wäre zwar baulich machbar, wird aber von der Bundesstraßenverwaltung abgelehnt, da es dem Sinn und Zweck einer Bundesstraße als leistungsfähige überregionale Verbindungsstraße zuwider läuft. Ziel ist es, möglichst alle privaten Zufahrten zu Bundesstraßen zu unterbinden und anderweitige Anbindungen zu schaffen.

Aus den vorgenannten Gründen hat sich die Variante 4 nicht als die optimale Variante herausgestellt.

Die Variante 2 hat den Nachteil teilweise plangleicher Einmündungen und somit der Herabsetzung der Verkehrsqualität auf der OU. Auch der Sicherheitsstandard ist nicht so hoch, wie z.B. bei Variante 1 oder Variante 1.1. Diese Nachteile wiegen aber nicht so schwer, weil es sich hierbei nur um untergeordnete Beziehungen handelt. Die Hauptbeziehung Aerzen-Hameln wird planfrei über einen „overfly“ geführt. Dadurch gibt es keine unnötigen Halte- und Wartezeiten. Der Verkehr auf der OU in Richtung Hameln wird durch die Linksabbieger nach Aerzen nicht tangiert, da hierfür eine ausreichend dimensionierte Linksabbiegespur vorgesehen ist. Außerdem handelt es sich hierbei um eine untergeordnete Beziehung. Daher ist auch der Sicherheitsstandard nur geringfügig beeinträchtigt.

Die Radwegeführung über den overfly hat zwar Nachteile für die Leistungsfähigkeit, die bei einem plangleichen Verlauf größer wäre, dafür ist es für den aus Richtung Hameln kommenden Verkehr nicht erforderlich, die B 1 plangleich zu kreuzen. Dies führt zu einer erheblichen Steigerung der Sicherheit für den nicht motorisierten Verkehr. Das Brückenbauwerk muss nicht so breit dimensioniert sein, wie in den Varianten 1 und 1.1. Dennoch sind die Baukosten höher, als bei den Varianten 3 und 4, wo auf das Brückenbauwerk verzichtet werden kann.

Der Privatweg „Alteburg“ kann über einen Stichweg, der auf der dann zurück zu bauenden „alten B 1“ eingerichtet wird, an den Zubringer von Aerzen zur B 1 angeschlossen werden. Hierüber ist die Erschließung in Richtung Aerzen oder von der B 1 kommend ohne weiteres möglich.

Problematisch ist lediglich die Erschließung in Richtung Hameln, die aufgrund des overfly nicht direkt über diesen Anschluss funktioniert. Hier ist eine anderweitige Erschließung über Selxen vorgesehen.

Im Vergleich aller Varianten unter Abwägung der Vor- und Nachteile hat sich die Variante 2 als optimal herauskristallisiert, weil die Vorteile in den wichtigen Prüfkriterien „Verkehrsqualität“, „Sicherheit“, „Baukosten“, Flächenverbrauch“ und Anbindung „Alteburg“ überwiegen und diese Variante die beste Alternative darstellt. Der Vorhabensträger hat daher zu Recht die Variante 2 zur Grundlage der Planfeststellungsunterlagen gemacht.

Sie wurde auch von den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere auch von der Polizei- und der Verkehrsbehörde, favorisiert.

#### 4. Änderungen im Wegenetz

Vorhandene Straßen und Wege des landwirtschaftlichen Wegenetzes oder sonstige Wegebeziehungen werden der Baumaßnahme angepasst bzw. verlegt. Die Bedeutung der Wege wurde in einem landwirtschaftlichen Fachbeitrag ermittelt. Die Änderungen im Wirtschaftswegenetz wurden mit den wirtschaftenden Landwirten, dem Realverband Selxen und dem Flecken Aerzen in Arbeitskreissitzungen und Einzelgesprächen erörtert.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen geplant:

- Überführung Wülmser Weg
- Verlegung Hohler Weg
- Wirtschaftsweg entlang der B 1/ Überführung Laatzer Ortsweg
- Überführung Dorfwanne
- Unterführung Lammergrund
- Erschließung im Bereich Edenhall
- Anschluss Privatweg „Alteburg“

#### 5. Änderungen im Radwegenetz

##### Anschluss West (OD Reher)

Die heutige Radwegführung auf der Südseite der B 1 zwischen Reher und Aerzen muss wegen des Neubaus der OU neu gegliedert werden. Unter Berücksichtigung des geplanten Umbaus der OD Reher mit Anlage eines gemeinsamen Ras-/Gehweges auf der Nordseite der heutigen B 1, wird zwischen Reher (Ortseinfahrt) und dem Baubeginn der OU der heute südliche Rad-/Gehweg nach Norden verlegt. Dazu muss die Fahrbahn in die entsprechende Breite südlich verschoben werden. Im weiteren östlichen Verlauf wird dann die verlassene Fahrbahnfläche der B 1 alt im Bereich Edenhall genutzt. Nach der Einmündung des Weges „Edenhall“ wird dann wieder eine getrennte Führung des Rad-/Gehweges bis zur Querung über den Anschluss B 1 alt zur B 1 neu geplant. Die Querung erfolgt durch eine Mittelinsel, die östlich der Anbindung Edenhall angeordnet ist. Im weiteren Verlauf wird östlich wieder die Verknüpfung mit dem vorhandenen Rad-/Gehweg auf der Südseite der B 1 hergestellt.

##### Anschluss Ost

Mit dem Neubau des Anschlusses Ost im Zuge der OU wird der heutige Rad-/Gehweg auf der Südseite der B 1 auf einer Länge von rund 660m überbaut. Mit der vorgesehenen Planung (Unterlage 7, Blatt 5) wird der Rad-/Gehweg südlich parallel der Verbindungsrampe Aerzen – Hameln „Overfly“ gelegt und planfrei mit dem Brückenbauwerk über die OU überführt. Die maximale Längsneigung entspricht mit 5 % der der Verbindungsrampe.

#### 6. Entwässerung

Die Konzeption der Straßenentwässerung sieht eine Trennung des Straßenoberflächenwassers zur vorhandenen Entwässerung vor.

Die Entwässerung der OU Aerzen erfolgt generell über Mulden und Gräben oder im Einzelfall über Bordrinnen in Kombination mit Straßenabläufen.

Die Wassermengen der Straßenflächen sowie Bankette und Böschungen werden über die nördlich längs laufenden Mulden und Gräben gesammelt und den Rückhaltebecken zugeführt. Eine Direkteinleitung in die Vorfluter wird vermieden.



In den Übergangsbereichen zwischen OU und vorhandenem Straßennetz erfolgt die Entwässerung gemäß dem heutigen Ausbaustandard in der Regel über Abläufe und Gräben, die an vorhandene Durchlässe angeschlossen bzw. über Böschungen den vorhandenen Vorflutern zugeführt werden. Die Entwässerung der reinen Landschaftsbauwerke und der Außeneinzugsgebiete erfolgt wie heute über vorhandene Gräben.

Die vorhandene Kanalisation wird, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst und gesichert.

Die geplanten Maßnahmen der Entwässerung sind in der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 13) näher beschrieben.

## 7. Bauwerke

Im Zuge der OU Aerzen sind insgesamt 8 Bauwerke zu erstellen. Im einzelnen handelt es sich um:

- Überführung des Wirtschaftsweges „Wülmser Weg“
- Unterführung der K 37 im Zuge der B 1 neu
- Unterführung des Rad-/Gehweges „Hohler Weg“ unter der B 1 neu
- Unterführung „Lammergrund“ unter der B 1 neu
- Unterführung „Lammergrund“ unter dem Wirtschaftsweg entlang der B 1 neu
- Überführung des Wirtschaftsweges „Laatzer Ortsweg“ über die B 1 neu
- Überführung der Verbindungsrampe und des Radweges über die B 1 neu
- Überführung des Wirtschaftsweges „Dorfwanne“ über die B 1 alt.

Weitere Einzelheiten sind der Unterlage 10 zu entnehmen.

## 8. Öffentliche Verkehrsanlagen

Die vorhandene Bedarfsbushaltestelle an der B 1 alt im Bereich der Einmündung des Privatweges „Alteburg“ kann im Zuge des Neubaus der Anschlussstelle Ost nicht mehr sicherheitsgerecht an der B 1 und der Anschlussrampe des Knoten Ost wiederhergestellt werden. Daher erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsträger für den öffentlichen Personennahverkehr eine Verlegung des Haltepunktes in östlicher Richtung zur Überführung des neuen Wirtschaftsweges „Dorfwanne“. Unter Nutzung dieses Bauwerkes ist zukünftig eine sichere Querung der B 1 für Fußgänger auf dem Weg zum Haltepunkt für die Busfahrtrichtung Hameln möglich.

Darüber hinaus wird in Fahrtrichtung Aerzen an der B 1 alt, die zukünftig als Zubringer vor Aerzen zur Ortsumgehung dient, in Höhe des Anschlusses „Alteburg“ an die B 1 alt eine Bushaltestelle errichtet, die vor allem den Bewohnern der Straße „Alteburg“ dient. In Fahrtrichtung Hameln wird ebenfalls eine Bushaltestelle eingerichtet, die sich zwischen dem Ortsausgang von Aerzen in Richtung Hameln und dem Beginn des „overfly“ befindet. Auf das Deckblatt zu Unterlage 7, Blatt 5 wird verwiesen.

## 9. Leitungen

Leitungen der öffentlichen Versorgung werden, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepasst oder gesichert. Die erforderlichen Regelungen bestimmen sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

Die erforderlichen Maßnahmen zur Verlegung bzw. Sicherung vorhandener Leitungen sind im Bauwerksverzeichnis der Unterlage 10 geregelt. Alle Leitungen sind – soweit bekannt – nachrichtlich in die Lagepläne übernommen worden.

#### IV.

### Umweltverträglichkeitsprüfung

#### 1. Allgemeine Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 3 c UVPG in Verbindung mit Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau der Ortsumgehung Aerzen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären.

#### Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Bau einer knapp 4,3 Km langen zweistreifigen Bundesstraße. Die Trassenführung verläuft weitgehend auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Dabei werden auch mehrere Entwässerungsgräben von der Trasse gekreuzt. Das Entwässerungskonzept sieht die Anlage von 8 Regenrückhaltebecken vor. Außerdem sind je 4 Überführungs- und Unterführungsbauwerke vorgesehen.

Das Landschaftsschutzgebiet „Lammergrund“ (LSG HM 11) wird von der Trasse durchschnitten und somit unmittelbar beeinträchtigt. Die Niederungsbereiche des Gießebaches und der Humme, die die Voraussetzungen für die Ausweisung als Naturschutzgebiet besitzen, könnten ebenfalls durch die Trasse mittelbar betroffen sein.

Mit der Feldlerche, dem Kleinspecht und dem Gartenrotschwanz kommen im Untersuchungsreich der Trasse 3 Brutvogelarten vor, die in den „Roten Listen“ als „gefährdete Arten“ eingestuft werden.

Die Trasse zerschneidet die Wegebeziehungen vom Ort Selxen zum Naherholungsgebiet Schierholzberg. Dies führt weiterhin, auch wenn die Trasse zum Teil im Einschnitt geführt wird, zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Durch die Trasse kommt es zu einer Flächenversiegelung von ca. 4,54 ha, die eine vollständige Zerstörung der Bodenfunktionen nach sich zieht. Weiterhin sind Bodenbewegungen durch Böschungen und Einschnitte von rund 11,8 ha notwendig, sowie weitere 1,81 ha für die Neuanlage oder Verlegung von Wirtschaftswegen.

Im Zuge der Baumaßnahme müssen außerdem 58 Einzelbäume beseitigt werden.

#### Ergebnis der Vorprüfung

Die Planfeststellungsbehörde hält nach überschlägiger Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien, insbesondere aufgrund der hohen Flächenversiegelung und der Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet „Lammergrund“, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für geboten.

Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Bauvorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie auf Kultur- und Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen (§ 2 Abs. 1 UVPG).

Die gem. § 6 UVPG zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden vom Träger des Vorhabens im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen in Form einer allgemein verständlichen Zusammenfassung über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt.

Auf Grundlage der Planunterlagen und der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens sind die Auswirkungen des Vorhabens wie folgt darzustellen und zu bewerten:

## 2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

### Umweltbereich Mensch (Leben, Gesundheit, Wohlbefinden)

Der überwiegende Teil des Untersuchungsraumes wird landwirtschaftlich genutzt. Darüber hinaus gibt es Siedlungs- und Gewerbeflächen.

Die Freizeit- und Erholungsnutzung eines Raumes hängt stark von seiner Naturausstattung sowie seiner Infrastruktur ab. Die vorherrschende Agrarlandschaft ist, abgesehen von den weg begleitenden Baumreihen, nur von wenigen Strukturen unterbrochen und erscheint dadurch als intensiv genutzte Kulturlandschaft. Trotzdem kommt dem Untersuchungsgebiet eine Bedeutung für die siedlungsnahe Erholung (Spaziergänge, Radfahren) zu. In diesem Zusammenhang sind die Wirtschaftswege südlich von Aerzen für die Bewohner von besonderer Wichtigkeit. Auch das im südöstlichen Bereich liegende Waldgebiet des Schierholzberges ist auf lokaler Ebene ein bedeutsames Naherholungsgebiet.

Durch die geplante Ortsumgehung kommt es im Bereich Edenhall bei fünf Wohnhäusern zu einer Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte. Durch die bereits jetzt bestehende Lärmbelastung ist aber mit keiner erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigung zu rechnen. Zur Minderung der Lärmbelastung ist eine Verwallung vorgesehen.

In den anderen Siedlungsbereichen werden die Lärmgrenzwerte unterschritten.

Mit dem Bau der Trasse werden Flächen, die für die siedlungsnahe Erholungsfunktion genutzt werden, beansprucht und vorhandene Fuß- und Radwegeverbindungen zerschnitten. Dies gilt vor allem für den Bereich zwischen der Ortslage Aerzen und dem Schierholzberg. Um die stark frequentierten Wegeverbindungen „Hohler Weg“ und „Lammergrund“ auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung weiter aufrecht zu erhalten, sind an den jeweiligen Kreuzungspunkten mit der B 1 Durchlässe für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, die die anlagebedingte Trennwirkung deutlich minimieren.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ergeben sich auch durch die visuelle Beeinträchtigung sowohl vom Schierholzberg als auch aus der Ortslage Aerzen. Außerdem kommt es, auch wenn die Grenzwerte, wie bereits oben beschrieben, unterschritten werden, zu einer Verlärmung an Stellen, die bisher von Lärm verschont waren.

Auf der anderen Seite trägt die Ortsumgehung (OU) zu einer erheblichen Lärmreduzierung in der Ortsdurchfahrt Aerzen und zu einer Verbesserung der Verkehrssituation bei. Durch die reduzierten Verkehrsmengen sinkt auch das Gefahrenpotential in der Ortschaft. Darüber hinaus bietet die Verlegung der B 1 die Möglichkeit städtebaulicher Veränderungen.

### Umweltbereich Tiere

Die Kartierung von ausgewählten Tierartengruppen ermöglicht eine den Planungsanforderungen entsprechende ökosystemare Bewertung des Vorhabens, insbesondere auch der räumlich-funktionalen Zusammenhänge im Untersuchungsgebiet.

Die Auswahl der untersuchten Artengruppen erfolgte unter Berücksichtigung der vorhabenspezifischen Wirkfaktoren sowie der naturräumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet.

Dabei wurden die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bereits erhobenen Daten berücksichtigt.

#### Brutvögel:

Im Rahmen der Kartierung von 2004 wurden insgesamt 47 als Brutvögel einzustufende Arten nachgewiesen. Darunter befinden sich mit dem Kleinspecht, der Feldlerche und dem Gartenrotschwanz drei Arten, die in den entsprechenden „Roten Listen“ des Landes Niedersachsen und der Bundesrepublik Deutschland als gefährdete Arten eingestuft sind. Darüber hinaus sind sieben weitere Arten in Niedersachsen auf der sog. „Vorwarnliste“ aufgeführt. Dabei handelt es sich um das Teichhuhn, den Baumpieper, den Waldbaumläufer, den Haussperling, den Feldsperling, den Girlitz und den Hänfling.

Die relativ hohe Artenvielfalt ergibt sich aus der hohen Strukturdiversität insbesondere in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes mit den hier vorherrschenden Siedlungs-, Niederungs- und Waldflächen.

Die Brutvogelgemeinschaft setzt sich insbesondere aus Arten der offenen, strukturarmen sowie der halb offenen Feldflur sowie – im Bereich von Hecken und Siedlungsrändern – aus Arten der Gehölz bestimmenden Feldflur zusammen. Im Bereich größerer Feldgehölze wird das Artenspektrum durch typische Arten der Wälder und Feldgehölze ergänzt.

Als lokal wertvolle Vogelbrutgebiete sind der Hohlweg im Lammergrund und die dem Schierholzberg westlich vorgelagerten strukturreichen Flächen mit Grünland, Kleingärten und Hecken hervorzuheben.

Bei Anwendung des einschlägigen Bewertungsverfahrens für Vogelbrutgebiete in Niedersachsen ist jedoch festzustellen, dass der Schwellenwert für ein bedeutsames Brutgebiet unterschritten wird und das gesamte Untersuchungsgebiet somit nicht als bedeutsames Vogelbrutgebiet einzustufen ist.

#### Fledermäuse:

Im Rahmen der Fledermauserfassung konnten die vier Fledermausarten „Wasserfledermaus“, „Breitflügelfledermaus“, „Großer Abendsegler“ und „Zwergfledermaus“ eindeutig bestimmt werden. Darüber hinaus wurden Individuen der „Bartfledermäuse“ beobachtet, die nicht genauer bestimmt werden konnten.

Alle heimischen Fledermausarten sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit Anhang 1 der Bundesartenschutzverordnung geschützt.

Für die nachgewiesenen Fledermausarten stellen die Waldbestände des Schierholzberges und die strukturreichen Siedlungsflächen von Aerzen und Reher wichtige Lebensräume mit entsprechenden Quartier- und Nahrungshabitaten dar.

Diese Schwerpunkt-Lebensräume sind insbesondere durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, überwiegend wegbegleitenden Gehölzstrukturen in der intensiv genutzten Agrarlandschaft miteinander vernetzt. Diese Leitstrukturen werden insbesondere von der Zwergfledermaus, der Breitflügelfledermaus und den Bartfledermausarten als wichtige Nahrungshabitate und als Verbundstrukturen genutzt, um von den Quartieren in die Nahrungshabitate und zurück zu fliegen.

Im Landkreis Hameln-Pyrmont sehr seltene Arten wurden im Rahmen der Kartierung nicht nachgewiesen.

Durch die Trasse können Beeinträchtigungen von Fledermäusen insbesondere im Lammergrund auftreten. Die Fledermäuse überfliegen den Bereich in einer Höhe von 2 – 10 m über dem vorhandenen Gelände. Durch die geplante Trasse werden diese Flugrouten durchschnitten. Ein Kollisionsrisiko mit den auf der OU fahrenden Verkehr ist somit vorhanden. Jungtiere sind dabei in besonderem Maße gefährdet.

Die Zerschneidungswirkung und das Kollisionsrisiko für Fledermäuse hängen wesentlich davon ab, ob durch entsprechende Leitstrukturen in der unmittelbaren Umgebung der Straße ein gefahrloses Überqueren ermöglicht wird.

Sonstige Säugetiere (insbesondere Dammwild):

Es wurden keine systematischen Erfassungen der Wildbestände durchgeführt, sondern lediglich Einzelbeobachtungen im Rahmen der sonstigen Geländekartierungen erfasst. Zur Einschätzung der geplanten Ortsumgehung in Bezug auf jagdliche Belange erfolgte eine Abstimmung mit der Kreisjägerschaft und dem Dammwildring.

Im Bereich der vorhandenen B 1 zwischen Reher und Selxen sind in den letzten 20 Jahren nur sehr vereinzelt Wildunfälle zu verzeichnen gewesen. Aus den Wildschadensfällen lässt sich ableiten, dass in diesem Bereich keine traditionellen Wildwechsel liegen.

Durch die Verlegung der B 1 rückt die Trasse näher an ein bedeutendes Dammwildrevier im Bereich des Schierholzberges heran.

In den zusammenhängenden Waldbeständen auf dem Schierholzberg und dem Pyrmonter Berg zwischen Aerzen, Ohr, Emmern und Bad Pyrmont befindet sich die einzige große Damwildpopulation innerhalb des Landkreises Hameln-Pyrmont. Sie umfasst ca. 300-400 Tiere. Innerhalb dieses Reviers befindet sich ein traditioneller Damwild-Brunftplatz im Bereich Schwarzebruch.

Die Einstandsplätze der Rudel verteilen sich mehr oder weniger gleichmäßig in den Waldbeständen. Der Waldbestand des Schierholzberges ist ein regelmäßiger Einstandsplatz. Die angrenzenden Offenlandflächen werden, je nach vorherrschender Nutzung und Bestellung mit Ackerfrüchten, mehr oder weniger regelmäßig vom Damwild als Äsungsflächen aufgesucht. Bevorzugt werden die direkt an den Wald angrenzenden Flächen genutzt, vereinzelt ist das Damwild auch bis zu 200 m, selten auch darüber hinaus auf den angrenzenden Ackerflächen festzustellen.

Ein regelmäßiger Damwildwechsel vom Schierholzberg in nördliche Richtung findet gemäß der Aussagen der Kreisjägerschaft und des Damwildringes nicht statt. Auch ein Aufsuchen der Niederungsbereiche von Grießebach und Humme in sehr trockenen Sommern ist zwar nicht auszuschließen, jedoch sehr unwahrscheinlich.

Der einzige regelmäßig genutzte und durch entsprechende Wildunfälle belegte traditionelle Wildwechsel liegt ca. einen Kilometer südlich der geplanten Ortsumgehung.

Durch die geplante Trasse sind aber bezüglich der Äsungsflächen Beeinträchtigungen durch Flächenverlust und Lärm zu erwarten. Wildschäden in geringem Umfang sind zumindest nicht auszuschließen.

Amphibien:

Das einzige Amphibien-Laichgewässer mit aktuellem Vorkommen ist der Fischteich „Edenhall“. Hier laichen aktuell Grasfrosch und Erdkröte, die beide nicht zu den gefährdeten Arten nach der „Roten Liste“ gehören. Weitere Arten konnten nicht nachgewiesen werden. In den weg begleitenden Gräben und Pfützen randlich des Schierholzberges ist ein Vorkommen von Fadenmolch und Bergmolch jedoch nicht auszuschließen.

Aufgrund der geringen Individuenanzahl laichender Erdkröten und Grasfrösche im Teich Edenhall wurden im Rahmen der speziellen Erfassung der Amphibienwanderung keine ausgeprägten Wanderkorridore festgestellt. Die Sommer- und Winterquartiere der Amphibienpopulationen befinden sich nach den vorliegenden Beobachtungen wandernder Einzeltiere ausschließlich in angrenzenden Gehölzbeständen sowie in der Ortslage von Reher.

Amphibienwanderungen zwischen den südlich der geplanten Trasse liegenden ausgedehnten Waldbeständen von Schierholzberg/ Pyrmonter Berg sowie der Grießebach- und Hummeniederung mit potenziellen und aktuell genutzten Laichgewässern wurden nicht nachgewiesen. In diesem Bereich können bedeutsame Amphibienwanderungen aufgrund der Distanzen und der fehlenden Laichgewässer mit großen Amphibienpopulationen ausgeschlossen werden.

Heuschrecken:

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 8 Heuschreckenarten erfasst. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Arten, die nicht an spezifische Biotope oder Biotopstrukturen gebunden sind. Nachweise von Heuschrecken der Roten Liste konnten nicht erbracht werden.

Auf den wegbegleitenden Säumen und Brachflächen sowie dem Intensivgrünland in der Agrarlandschaft wurden ausschließlich Heuschreckenarten nachgewiesen, die in Niedersachsen noch relativ weit verbreitet auftreten.

Im Niederungsbereich des Grießebaches sind vereinzelt und zumeist kleinflächig extensiv genutztes Grünland und Sümpfe anzutreffen. Hier ist die Artenvielfalt und Individuendichte der Heuschrecken relativ hoch. Trotz gezielter Suche konnten die für diese Standorte typischen Rote-Liste-Arten, wie z.B. Grashüpfer, Sumpfschrecke und kurzflügelige Schwertschrecke nicht nachgewiesen werden.

Die Heuschreckengemeinschaft der Unterhänge des Schierholzberges mit den hier vorherrschenden Brachen, Säumen und Grünlandflächen ist ebenfalls relativ arten- und individuenreich. Aufgrund des Fehlens von Sonderstandorten und der überwiegend frischen, relativ nährstoffreichen Standorte wurden keine typischen Arten trockenwarmer Magerrasen erfasst.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Heuschreckenfauna des Untersuchungsgebietes durchschnittlich artenreich ist. Im Landkreis Hameln-Pyrmont seltene und in der Roten Liste aufgeführte Arten konnten nicht nachgewiesen werden. Insofern sind innerhalb des Untersuchungsgebietes lediglich Teilflächen als lokal bedeutsam einzustufen; regional oder landesweit bedeutsame Flächen mit seltenen oder gefährdeten Heuschreckenarten sind nicht vorhanden.

Tagfalter:

Im Untersuchungsgebiet wurden 17 Tagfalterarten erfasst. Dabei handelt es sich um Arten mit relativ weiter ökologischer Standortamplitude. Rote-Liste-Arten sowie regional oder landesweit bedeutsame Flächen mit seltenen oder gefährdeten Tagfalterarten sind nicht vorhanden.

### Umweltbereich Pflanzen

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes wird von Ackerflächen eingenommen. Biotoptypen von mittlerer bis hoher Bedeutung weisen dagegen nur einen kleinen Flächenanteil auf.

Biotoptypen mittlerer Bedeutung sind vor allen in Form von Ruderalsäumen entlang der Wirtschaftswege, von Waldflächen am Schierholzberg sowie von Intensivgrünland in der Grießebachniederung zwischen Theresiental und Edenhall anzutreffen.

In der Grießbachniederung konzentrieren sich die Biotoptypen von hoher Bedeutung. Hier sind verschiedene Grünlandausprägungen von mesophilem Grünland mäßig feuchter Standorte bis hin zur Nasswiese vertreten. Westlich von Edenhall befindet sich zudem eine Sicker- und Rieselquelle, der ein naturnaher sommerkalter Bach mit begleitendem Erlen-Auenwald entspringt. Diese Biotoptypen unterliegen überwiegend dem gesetzlichen Schutz des § 28 a des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes.

Biotoptypen von sehr hoher Bedeutung sind nicht vorhanden.

Im Rahmen der floristischen Kartierung konnte in der Grießebachniederung mit der Sumpfdotterblume eine Pflanzenart der Niedersächsischen Roten Liste nachgewiesen werden.

Durch die OU Aerzen werden insgesamt 6,35 ha Lebensraum für Pflanzen durch Versiegelung dauerhaft zerstört. Von der Versiegelung betroffen sind in erster Linie Biotoptypen mit geringer Lebensraumfunktion. Deren Beseitigung stellt keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Arten und Biotope dar.

Als erheblicher Eingriff werden z.B. die Verluste der Biotope mit mittlerer Lebensraumfunktion gewertet. Der Flächenumfang dieser zerstörten oder beeinträchtigten Biotoptypen ist allerdings gering.

Die Beseitigung von 58 Einzelbäumen mit einem Stammdurchmesser > 20 cm stellt ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung dar, auch wenn es sich nicht um gefährdete Pflanzenarten handelt.

### Umweltbereich Boden

Geologie:

Aus geologischer Sicht untergliedert sich das Untersuchungsgebiet in drei verschiedene Bereiche:

- Die dem Alluvium zuzuschreibenden Talsohlen des Grießebaches und der Humme, die bei Überschwemmungen einer fortwährenden Bodenbildung unterliegen. Die unteren Schichten bestehen aus groben Kiesen, die sich auch in den Bachbetten wiederfinden. Darüber haben sich Auelehme abgelagert.
- Die durch diluviale Ablagerungen geprägte Mulde zwischen den Bergrücken des Schierholzberges und des Lüningsberges. Bei diesen Ablagerungen handelt es sich um Löss, der durch Verwitterungsvorgänge bis in eine Tiefe von meist über 2 m entkalkt und zu festem Lehm umgewandelt wurde.
- Den Schierholzberg, der von mächtigen Keupersedimenten (ca. 70 – 80 m mächtige Steinmergelkeuper) geprägt wird.

Bodenarten:

In den Mulden tritt überwiegend toniger und lehmiger Schluff auf, während die Hanglagen Lehme mit steinigen, sandigen und schluffigen Bestandteilen aufweisen.

Bodentypen:

In den Bachniederungen des Grießebachs haben sich Gleyböden entwickelt. In den Niederungsbereichen der Humme entstanden Braunaueböden, die sich aus Auenlehm und fluviatilen Lehm und Kies gebildet haben.

Die unteren Hanglagen sowie die Talsohlen sind überwiegend von Lössablagerungen geprägt, die über Geschiebelehm liegen. Im Laufe der Bodenbildung haben sich hieraus Parabraunerden gebildet, die aufgrund ihrer hohen Ertragsfähigkeit überwiegend ackerbaulich genutzt werden.

In den mittleren Hangbereichen haben sich Parabraunerden entwickelt, die pseudovergleyt sind. Der relative Nährstoffreichtum sowie der ausgeglichene Wasserhaushalt der Pseudogley

– Parabraunerden begründet ihre überwiegende ackerbauliche Nutzung. Parabraunerden und Pseudogley – Parabraunerden stellen die Hauptbodentypen im Untersuchungsgebiet dar.

In den oberen Hanglagen des Schierholzberges finden sich Braunerden, die durch die Weiterentwicklung des Bodentyps Rankers entstehen, und sowohl leistungsfähige Waldböden, als auch, falls der Skelettgehalt nicht zu hoch ist, landwirtschaftlich nutzbare Böden darstellen.

Auf dem Schierholzberg liegt Ranker vor. Ranker zählen zu den sog. A-C-Böden, d.h. es handelt sich um einen flachgründigen, steinigen Boden mit sehr dünner Humusschicht.

Für den Bau der Trasse werden 4,54 ha Boden versiegelt. Dazu kommen weitere 1,81 Ha für die Neuanlage bzw. Befestigung vorhandener Wirtschaftswege. Diese Versiegelung zieht eine vollständige Zerstörung der Bodenfunktionen nach sich. Es handelt sich hierbei um eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und somit gemäß § 7 NNatG um einen Eingriff in das Schutzgut Boden.

Ebenfalls als erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden sind die Bodenbewegungen (Auftrag und Abtrag) auf einer Fläche von rund 11,8 ha zu bewerten. Diese Bodenbewegungen sind aufgrund der vorhandenen Topografie erforderlich und verursachen einen erheblichen Eingriff in die natürlichen Bodenfunktionen.

### Umweltbereich Wasser

Grundwasser:

Nach dem Baugrundgutachten stellt sich das Grundwasservorkommen entlang der geplanten Trasse differenziert dar. Zwischen dem Beginn der Baustrecke und der K 37 wurde das Grundwasser in einer Tiefe von 1,40 m bis 2,50 m unter Gelände angetroffen. Im Übrigen Streckenabschnitt wurde kein Grundwasser angetroffen.

An den oberen Hanglagen des Schierholzberges findet sich eine hohe Grundwasserneubildungsrate. Die hier vorhandenen Muschelkalke sind stark zerklüftet und leiten das versickernde Wasser leicht ab. Bei der Ortschaft Aerzen ist dagegen eine sehr geringe Sickerrate festzustellen. Hier wird ein großer Teil der Niederschläge nutzungsbedingt oberflächlich abgeführt und gelangt gar nicht erst in den Boden.

Durch den Einsatz schwerer Maschinen in der Landwirtschaft und der daraus resultierenden Bodenverdichtung, kommt es zu einem vermehrten Oberflächenabfluss sowie einer erhöhten Verdunstung.

Gemäß dem Landesraumordnungsprogramm (LRP) des Landkreises Hameln-Pyrmont weist der wesentliche Teil des Untersuchungsgebietes eine geringe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Stoffeinträgen aus. Im Bereich des Schierholzberges mit seinen Hängen ist sie als „mittel“ eingestuft worden. Gleiches gilt für die Niederungen des Grießbaches mit Ausnahme der Auenbereiche, in denen durch das oberflächennahe Grundwasser eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen vorherrscht.

Das Grundwasser wird durch das geplante Vorhaben nur in geringem Maße zusätzlich belastet. Der schadlose Abfluss des Niederschlagswassers wird durch Einrichtungen zur Ableitung und Rückhaltung gewährleistet.

Oberflächenwasser:

Der Grießbach weist gemäß Gewässergütebericht im gesamten Verlauf die Gewässergüte II (mäßig belastet) auf. Damit kommt der Grießbach den Verhältnissen nahe, wie sie unter natürlichen Bedingungen zu erwarten sind. Im Vergleich zu früheren Messungen hat sich die Gewässergüte des Grießbaches jedoch leicht verschlechtert.



Die Gewässerstruktur des Grießebaches ist unterhalb Edenhall durch Ausbaumaßnahmen stark überformt und somit als überwiegend naturfernes Gewässer einzustufen. Oberhalb von Edenhall ist der Abschnitt aufgrund größerer Strukturvielfalt als bedingt naturnah zu bewerten.

Die von Süden in den Grießebach einmündenden Gräben sind überwiegend nur zeitweise wasserführend. Lediglich der Graben an der K 37 führt nahezu ganzjährig Wasser. Aufgrund der Leitorganismen in den genannten Gräben ist die Gewässergüte überwiegend mit Güteklasse II-III einzustufen.

Sämtliche Gräben weisen eine begradigte, naturferne Struktur auf. Nur an wenigen Gräben sind vereinzelt Gehölze anzutreffen.

Die Humme besitzt gemäß der Gewässergütekarte bis zur Einmündung des Grießebaches eine Gewässergüte von II-II (kritisch belastet). Ab dem Einmündungsbereich verbessert sich die Gewässergüte auf II (mäßig belastet).

Die Gewässerstruktur ist gemäß Strukturgütekarte mit der Strukturgüteklasse 6 (sehr stark veränderte Gewässerabschnitte) zu bewerten.

Die Zerschneidung, Überbauung und Verlegung von Gräben stellt eine Beeinträchtigung dar. Da es sich hierbei jedoch um naturferne, zum Teil nur periodisch Wasser führende Gräben mit der Wertstufe II handelt, ist von keiner erheblichen Beeinträchtigung auszugehen.

#### Umweltbereiche Luft und Klima

Aus großklimatischer Sicht betrachtet befindet sich das Planungsgebiet zwischen ozeanischen und kontinentalen Klimaeinflüssen. Das Jahres-Temperaturmittel liegt bei 8-8,5°C und die jährliche Niederschlagsmenge beträgt 800 – 1.000 mm. Hinsichtlich der Niederschlagsverteilung ist das Maximum im Juli und das Minimum im Februar festzustellen.

Das Klima im Untersuchungsgebiet wird bedingt durch Relief, Hangneigung, Höhenlage sowie Nutzungs- und Vegetationsstruktur. Über den Freiflächen, dem sog. Kaltluftentstehungsgebiet, wird in windschwachen Strahlungsnächten verbreitet Kaltluft produziert, die der Hangneigung folgend bergab ins Tal fließt. Diese Kaltluft sammelt sich in größeren Tälern (Grießebachtal bzw. Hummetal). Als ein „Kaltluftstrom mit Ausgleichsfunktion“ ist der Kaltluftabfluss vom Schierholzberg nach Aerzen im LRP des Landkreises Hameln-Pyrmont dargestellt.

Als „Frischluffentstehungsgebiet“ sind die Waldbestände des Schierholzberges eingestuft. Auch die in den Kaltluftentstehungsgebieten gebildete Kaltluft kann solange als Frischluft bezeichnet werden, wie sie nicht durch Luftschadstoffe belastet ist. Überstreicht die Kaltluft Emissionsquellen, z.B. stark befahrene Straßen, wird sie durch Schadstoffe angereichert und die Funktion als bioklimatischer Ausgleich in den Wirkungsbereichen (in diesem Fall Aerzen) ist nicht gegeben.

Da die geplante Trasse auf halber Hanghöhe verläuft, ist davon auszugehen, dass es zu einer Anreicherung der abfließenden Kaltluft mit verkehrsbedingten Schadstoffen kommen kann.

Auf der anderen Seite wird der Durchgangsverkehr in der Ortschaft Aerzen und die damit verbundene deutliche Schadstoffbelastung durch die OU in erheblichem Umfang reduziert. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die jährliche Häufigkeit der Strahlungsnächte im Untersuchungsgebiet bei nur etwa 20 % liegt.

Somit ist die etwas höhere Belastung durch die OU in den südlichen Ortsrandlagen bezogen auf die Reduzierung der Ortsdurchfahrt als eher geringfügig anzusehen.

Durch die Oberflächenversiegelung wird der Mikroklimahaushalt durch Reduzierung der Verdunstung und damit der Luftfeuchte negativ verändert.

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass im Bereich der vorhandenen Wohnbebauung die gültigen Grenzwerte deutlich unterschritten werden.

### Umweltbereich Landschaft

Wichtigster Faktor im Landschaftsraum ist das Landschaftsbild. Mit dem Begriff Landschaftsbild wird das sinnlich wahrnehmbare Zusammenspiel aller Elemente, die eine Landschaft konstituieren und charakterisieren, bezeichnet. Es kennzeichnet den Eindruck einer Landschaft in ihrer gesamträumlichen Wirkung. Das Erscheinungsbild der Landschaft hat unmittelbaren Einfluss auf den Erlebnis- und Erholungswert für den Menschen.

Der Wert/ die Leistungsfähigkeit des Landschaftsbildes für den Naturhaushalt ist abhängig von der naturraumtypischen Vielfalt, Eigenart und Schönheit, sowie von Relief, Vegetation und Gewässer, die durch anthropogene Einflüsse unterschiedlich stark überlagert werden.

Im Untersuchungsgebiet lassen sich folgende Landschaftsbildtypen unterscheiden:

Lössmulde strukturarm –LA- (Landschaftsbildtyp mit allgemeiner bis geringer Bedeutung):

Die strukturarme Lössmulde nimmt den südwestlichen Teil sowie einen kleinen Bereich im Nordwesten des Untersuchungsgebietes ein. Es handelt sich um eine großräumige und offene, nahezu ausschließlich ackerbaulich genutzte Landschaft mit mäßig bewegtem Relief. Ästhetisch wirksame Elemente sind, mit Ausnahme einiger Gräben, kaum vorhanden. Zudem wird die landschaftliche Eigenart dieses Typs sowohl durch die gut einsehbare B 1 als auch durch den großvolumigen Baukörper des Gewerbegebietes überprägt.

Lössmulde, mäßig strukturreich –LM- (Landschaftsbildtyp mit allgemeiner Bedeutung):

Die mäßig strukturreiche Lössmulde umfasst den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes. Eingebettet in großräumige und offene Bereiche, strukturieren kleinere Abschnitte diesen Typ. Die Abschnitte weisen eine deutlich höhere landschaftliche Vielfalt, Naturnähe und Eigenart auf. Kennzeichnend ist ein größerer Flächenanteil an gliedernden Gehölzstrukturen, das z.T. sehr stark bewegte Relief und die zahlreichen Gräben. Zudem wird dieser Landschaftsbildtyp durch die Kulissenwirkung der Waldränder des Schierholzberges strukturiert. Als Beeinträchtigungen sind die bestehende B 1 und die Freileitung im Nordosten sowie die fehlende Ortsrandgestaltung zu nennen.

Siedlungsnaher Grünlandkomplex, strukturreich –GR- (Landschaftsbildtyp mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung):

Hierbei handelt es sich um die ostexponierte Hanglage, der „Dorfwanne“ südlich von Selxen. Dieser relativ kleine Bereich wird geprägt durch die vorherrschende kleinteilige Grünlandnutzung. Einige Obstbäume auf den Flächen sowie die straßenbegleitenden Gehölze der B 1 gliedern diesen Abschnitt.

Hohlweg und Waldrand, strukturreich –HR- (Landschaftsbildtyp mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung):

Dieser Landschaftsbildtyp weist einen hohen Strukturreichtum auf. Dies ist auf den vielfältigen Gehölzbestand, der sich entlang des Hohlweges reiht und auch die walddahen Hanglagen gliedert, dem ausgeprägten Kleinrelief sowie den Grünlandflächen an den oberen Hanglagen zurückzuführen. Die dort liegenden Kleingartenanlagen tragen durch ihren überwiegenden Be-

stand an Obstbäumen ebenfalls zu einer Strukturierung bei. Dies gilt auch für die Waldrandkulisse des Schierholzberges. Wesentliche Beeinträchtigungen dieses Landschaftsbildtyps sind nicht festzustellen.

Niederung, strukturreich –NR- (Landschaftsbildtyp mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung):

Unter anderem charakterisieren diesen Abschnitt der Grießebachniederung westlich von Aerzen intensiv genutzte Acker- und Grünlandbereiche auf leicht bewegtem Relief. Der Bachlauf, die bachbegleitenden Gehölze, Hecken, Einzelbäume sowie die stillgelegte Bahntrasse führen zu einer kleinteiligen Gliederung, die diesen Bereich deutlich von der angrenzenden Lössmulde unterscheiden.

Niederung naturnah –NN- (Landschaftsbildtyp mit besonderer Bedeutung).

Der nordwestliche Bereich des Untersuchungsgebietes wird von der Grießebachniederung durchzogen. Landschaftsbild prägend sind hier der Bachlauf, die bachbegleitenden, niederungstypischen Gehölze sowie kleinflächige Grünlandbereiche. Bei letzteren handelt es sich u.a. um Nasswiesen, die typisch für einen intakten Niederungsbereich sind. Zu der kleinteiligen Gliederung tragen des Weiteren eine Obstwiese am oberen Hang sowie die von Gehölzen begleitete Eisenbahntrasse bei. Auch wenn unmittelbar die B 1 mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen an die Niederung grenzt, ist der ausgeprägte niederungstypische Charakter von besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild.

Bestimmend für das Landschaftsbild sind neben den o.g. Landschaftsbildtypen auch die landschaftsbildprägenden Einzelelemente und –strukturen.

Landschaftsbildprägende Strukturen stellen u.a. die kulturhistorischen Besonderheiten dar, die im Umweltbereich Kultur- und sonstige Sachgüter näher erläutert werden.

Weiterhin sind vor allem die Gehölzstrukturen entlang der stillgelegten Bahntrasse, der Ortsränder, der Straßen und Wege zu nennen. Die Waldränder des Schierholzberges sowie der Grießebach prägen und gliedern die Landschaft, wirken als optische Begrenzung von Raumeinheiten und dienen der Orientierung in der Landschaft. Vom nördlichen Waldrand aus ergeben sich bedeutsame Blickstandorte zu den Siedlungen bzw. dem gegenüberliegenden Lüningsberg.

Aus geologischer Sicht stellt der ehemalige Steinbruch im Bereich des Schierholzberges eine Besonderheit dar. Geomorphologisch interessant ist der in die Hanglage eingeschnittene Hohlweg.

Erhebliche Beeinträchtigungen erfährt das Landschaftsbild durch folgende Eingriffe:

- Visuelle Auswirkungen des Straßenbauwerks, insbesondere durch seinen Verlauf in Damm- bzw. Tallage,
- Störung des Landschaftsbildes durch erhöhte Querungsbauwerke, deren Wirkung durch die weite Einsehbarkeit noch verstärkt wird,
- Verlärmung in der Umgebung der Straße,
- Die Beseitigung von Straßenbäumen sowie das Landschaftsbild prägenden Einzelgehölzen führt zum Verlust der Eigenart und Strukturvielfalt des Landschaftsbildes und somit zu dessen Beeinträchtigung,
- Zerschneidung und Überformung von charakteristischen Landschaftsbildelementen, in diesem Fall des kulturhistorisch bedeutsamen Hohlweges „Lammergrund“ südlich von Aerzen,

- Zerschneidung und Überformung des Landschaftsschutzgebietes Lammergrund.

#### Umweltbereich Kultur- und sonstige Sachgüter

Folgende kulturhistorische Besonderheiten sind im Landschaftsbild erkennbar:

- ❖ Der westliche Abschnitt der Grießebachniederung als historische Kulturlandschaft,
- ❖ Die Sandsteinbrücke an der B 1 zwischen Reher und Aerzen,
- ❖ Relikte einer früheren Sandsteinbrücke über den Grießebach bei Theresiental,
- ❖ Der Hohlweg Lammergrund zwischen Aerzen und dem Schierholzberg

Der kulturhistorisch bedeutsame Lammergrund wird durch die Trasse erheblich beeinträchtigt, da die Trasse den Hohlweg quert und sein Erscheinungsbild damit negativ beeinflusst wird.

### 3. Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG

#### Mensch und Lebensumfeld

Für die Lebenssituation der Menschen, die im Umfeld der Straßentrasse wohnen oder arbeiten, ergeben sich keine als unverträglich anzusehenden Auswirkungen. Es ergeben sich in einigen Fällen Überschreitungen der zulässigen Verkehrslärmgrenzwerte für die Nacht und/ oder für den Tag. Hier wird durch den vorgesehenen passiven Lärmschutz die Einhaltung der nach den einschlägigen Rechtsnormen geltenden Lärmgrenzwerte gewährleistet. Die maßgeblichen Grenz- oder Orientierungswerte für Luftschadstoffe werden ebenfalls nicht überschritten. Unvertretbare schädliche Einflüsse für Menschen durch Lärm und Abgase sind nach alledem nicht zu befürchten.

Während des Baubetriebs mögliche Belästigungen durch Baulärm, Staubentwicklung o.ä. sind vernachlässigbar. Da sie allenfalls vereinzelt auftreten und nur von kurzer Dauer sind, lassen sich hiervon keine nachhaltigen Beeinträchtigungen für Gesundheit und Wohlbefinden von Menschen ableiten, zumal die Bauarbeiten meist in deutlichem Abstand zur Bebauung durchgeführt werden und die für den Einsatz von Baumaschinen geltenden immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen Beachtung finden.

Die hinsichtlich der Wohn- und Lebensverhältnisse von Menschen an der stark belasteten B 1 auftretenden Veränderungen durch Reduzierung der Verkehrsmengen und der damit verbundenen Beeinträchtigungen sind durchweg positiv zu beurteilen. Bezüglich Leben und Gesundheit von Menschen sind die Veränderungen außerdem vorteilhaft, weil eine Senkung des Unfallrisikos erfolgt.

Bei einer Durchfahung der Ortschaft Aerzen entstehen Verlustzeiten durch unnötige Halte. Durch die Verlagerung des Verkehrs wird eine Minderung der Emissionen erreicht.

#### Naturhaushalt und Landschaft

Um die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild möglichst gering zu halten, sind bei der Trassengestaltung folgende Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- Durch den plangleichen Knotenpunkt westlich von Aerzen wird die Errichtung eines Brückenbauwerkes an dieser Stelle und somit eine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in diesem Bereich vermieden.

- Zur Verringerung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie des Lebensraumes von bodenlebenden Tieren ist bei der Ortsumgehung sowie bei dem parallel dazu verlaufenden Wirtschaftsweg statt jeweils eines Brückenbauwerkes ein Rahmendurchlass über den Hohlweg Lammergrund geplant.
- Der Bau der Rahmendurchlässe am Lammergrund und damit der Verzicht auf den Bau des in der Linienbestimmung vorgesehenen Brückenbauwerkes an dieser Stelle dient u.a. auch der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Fledermäusen, da hier Brückenbauwerke ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch den LKW- und PKW-Verkehr darstellen würden.
- Zur Vermeidung zusätzlicher Bodenversiegelungen wird der Wirtschaftsweg zwischen Lammergrund und Hohler Weg auf den bereits vorhandenen Weg geleitet.
- Um die Erholungsfunktion südlich von Aerzen in seiner bisherigen Qualität zu erhalten, ist an den Querungspunkten Hohler Weg und Lammergrund jeweils eine fußläufige Unterführung geplant. Die Rundwadmöglichkeit im Rahmen der siedlungsnahen Erholung bleibt somit in diesem Bereich erhalten.

Die baubedingten Beeinträchtigungen werden durch folgende Maßnahmen vermieden bzw. verringert:

- Schonender Umgang mit Boden (u.a. bei Baustelleneinrichtung, Lagerflächen, Zwischenlagerung von Oberböden) und Rekultivierung von Bauflächen.
- Schutz von flächigen Vegetationsbeständen/ Biotopen und Einzelbäumen durch Bauzäune oder entsprechende wirkungsvolle Maßnahmen
- Teilweiser Verzicht auf Arbeitsstreifen/ ökologische Baueinweisung
- Bauzeit (Gehölzeinschlag im Winterhalbjahr, Durchführung der Baumaßnahmen nach Brut- und Setzzeit der Wildtiere

Eine Verminderung des Eingriffs in das Schutzgut Landschaft wird durch die Bepflanzung der Damm- und Einschnittsböschungen der gesamten Trasse in Form von Baumreihen und Gehölzgruppen erzielt. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch eine Vielzahl von trassennahen Maßnahmen ausgeglichen, die u.a. dem Zweck dienen, das Landschaftsbild wieder herzustellen und neu zu gestalten. Dieser Zweck wird durch die Pflanzung von Gehölzgruppen auf den sog. Restflächen sowie durch die Schaffung eines vielgestaltigen und abwechslungsreichen Komplexes am Lammergrund, welcher sich aus Sukzessionsfläche, Obstbaumwiese und Baumhain zusammensetzt. Die wegbegleitende Baumreihe am Hohlen Weg dient darüber hinaus der Sichtverschattung zwischen dem Aertzener Neubaugebiet und der neuen Trasse.

Als Ausgleich für den kulturhistorisch bedeutsamen Hohlweg Lammergrund werden in der Nähe auf zwei bisherigen Acker- bzw. Intensivgrünlandflächen Obstwiesen als typische Elemente einer Kulturlandschaft entwickelt.

Alle Nachteile, die infolge des Bauvorhabens für die Erholungsnutzung entstehen, weil das Landschaftsbild verändert und die Landschaft verlärmert wird, können funktional direkt am Eingriffsort ausgeglichen werden.

Der im Naturschutzrecht enthaltene Begriff „Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes“ deckt sich inhaltlich weitgehend mit den UVP – Schutzgütern „Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und deren Wechselwirkungen untereinander“.

Die Umweltauswirkungen des Bauvorhabens auf das Schutzgut „Boden“ durch Neuversiegelung und Umstrukturierung und die Auswirkungen auf Lebensräume für Pflanzen und Tiere durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidungen sind teilweise erheblich. Sie können aber hinsichtlich der nach Realisierung der eingereichten Planung noch verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturraumes insgesamt noch als tolerierbar bewertet werden.

Als Bestandteil des Plans sind verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen, durch die teilweise ein funktionaler Ausgleich für die Bodenversiegelung, den Verlust von Gehölzen und Vegetationsbereichen erfolgt und die nach Art und Umfang mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt sind. Im Einzelnen wird hierzu auf die Festlegungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) verwiesen. Soweit ein Ausgleich im Sinne des Naturschutzrechts nach Realisierung des Plans zum Bau der Ortsumgehung Aerzen gewährleistet ist, kann das Vorhaben in Bezug auf die o.g. Schutzgüter als umweltverträglich betrachtet werden.

### Tiere und Pflanzen

Zum Ausgleich der Beeinträchtigungen von wird eine Obstwiese am Schierholzberg angelegt. Darüber hinaus erfolgt die Anlage einer Wildackerbrache und von Extensivgrünland. Diese Maßnahmen führen zu einem vollständigen Ausgleich der Biotopverluste.

Die vorgesehenen Gehölzanpflanzungen an und in der Umgebung der Trasse sowie auf Ausgleichsflächen kompensieren den Verlust von 58 Einzelbäumen ebenfalls vollständig.

Der Hohlweg Lammergrund dient als Jagdrevier verschiedener Fledermausarten. Durch die Baumaßnahme kann die Beeinträchtigung eines wichtigen Lebensraumes für Fledermäuse eintreten. Um dieser möglichen Beeinträchtigung entgegenzuwirken, ist in unmittelbarer Nähe zum Lammergrund die Funktion als Nahrungshabitat für Fledermäuse aufzuwerten. Die Funktion soll ein Komplex westlich des Lammergrundes aus Sukzessionsfläche, Obstwiese und Baumhain übernehmen.

Dichte Heckenstrukturen südlich entlang der Trasse sollen das Überfliegen der Trasse in Fahrzeughöhe minimieren und damit das Kollisionsrisiko der Fledermäuse mit Fahrzeugen auf der Trasse verhindern.

Ein weiterer Komplex, der den Fledermäusen als Jagdrevier dienen soll, ist abseits der Trasse am Schierholzberg vorgesehen, bestehend aus einer Obstwiese sowie einem zu entwickelnden Waldrand.

Der Ausgleich für die Zerschneidung von Äsungsflächen des Damwildes erfolgt in der Nähe des Schierholzberges. Auf einer bisher ackerbaulich genutzten Fläche ist eine Wildackerbrache vorgesehen, die als Rotationsbrache genutzt werden soll. Zusätzlich sind Intensivgrünland und Ackerbrachen zu Extensivgrünland zu entwickeln. Durch die Nähe zu den strukturreichen Flächen am Schierholzberg (Wechsel aus Grünflächen und Kleingärten) wird in diesem Bereich ein wertvoller Biotopkomplex geschaffen der neben der Funktion als Damwild-Äsungsfläche auch für viele andere Wildtierarten wichtige Lebensraumfunktionen übernehmen kann.

Trotz der entsprechenden Gestaltung der Rahmendurchlässe im Bereich Lammergrund bleiben durch die neue Trasse erhebliche Beeinträchtigungen der bodenlebenden Kleintiere bestehen. Der Ausgleich für diese Beeinträchtigung sieht vor, Ersatzlebensräume für diese Arten in der Nähe der Trasse zu schaffen. Hierzu werden auf bisherigen Ackerflächen eine Obstwiese, Extensivgrünland sowie eine Sukzessionsfläche entwickelt.

### Boden

Das Schutzgut Boden wird, wie bereits oben beschrieben, durch Versiegelungsmaßnahmen für die Trasse in einem Umfang von ca. 4,54 ha erheblich beeinträchtigt. Ebenso als erheblicher Eingriff stellen sich der Bodenabtrag und –auftrag in Damm- und Einschnittslagen in einer Größenordnung von rund 11,8 ha sowie der verkehrsbedingte Emissionseintrag im Straßen-seitenraum dar.

Um Eingriffe durch Versiegelung ausgleichen zu können, muss an anderer Stelle entsiegelt werden oder Biotoptypen der Stufe III zu Biotoptypen der Wertstufe IV und V, zu Ruderalflächen oder zu Brachflächen auf intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen entwickelt werden.

Den Versiegelungen stehen Entsiegelungen von ca. 0,34 ha entgegen. Der weitere Flächenbedarf wird durch die Herausnahme von Flächen aus der ackerbaulichen bzw. intensiven Grünland-Nutzung gedeckt. Es handelt sich hierbei um eine Flächengröße von etwa 7,67 ha. Auf diesen Flächen werden Ruderal und Sukzessionsflächen angelegt, Extensivgrünland entwickelt, Gehölzpflanzungen vorgenommen und Feuchtbereiche geschaffen. Folgende Maßnahmen dienen dem Ausgleich für den Verlust und die Beeinträchtigung von Bodenfunktionen: A 11, A 13, A 14, A 15, A 17, A 18, A 19, A 21, A 23.

Das Schutzgut Boden wird weiterhin durch die Neuanlage von Wirtschaftswegen erheblich beeinträchtigt. Der Eingriffsumfang beträgt hier ca. 1,81 ha. Diesem steht die Entsiegelungsfläche von ca. 0,41 ha entgegen. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Funktionen und Werte des Schutzgutes Boden werden durch eine Weg begleitende Baumreihe sowie durch Herausnahme von zwei Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung ausgeglichen.

#### Sonstiges

Nachteilige Eingriffe in andere UVP – Schutzgüter, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich. Schutzvorkehrungen für etwaige archäologische Bodenfunde sind gewährleistet.

#### Zusammenfassende Beurteilung

Nach alledem ist festzustellen, dass sich die Auswirkungen auf Menschen und ihr Lebensumfeld in der Bilanz positiv darstellen, auch wenn sich für Einzelne die Situation verschlechtert, und sich die von der neuen Trasse ausgehenden Beeinträchtigungen infolge von Immissionen in einem umweltverträglichen Rahmen halten.

Alle erheblichen Beeinträchtigungen die von der Baumaßnahme ausgehen werden durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen vollständig kompensiert. Die Maßnahme ist somit als umweltverträglich einzustufen.

### V.

#### **Vereinbarkeit mit anderen Belangen**

##### 1. Öffentliche Belange

###### 1.1 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

###### 1.1.1 Betroffener Landschafts- und Naturraum

Das Straßenbauvorhaben ist Bestandteil der naturräumlichen Region „Weser- und Leinebergland“. Innerhalb dieser Region zählt es zu der naturräumlichen Haupteinheit „Lipper Bergland“. Gemäß dem Landschaftsrahmenplan des Landkreises Hameln-Pyrmont von 2001 ist der Land-

schaftsraum im Wesentlichen der Landschaftseinheit Aertzender Lößbörde/ Beberbach zuzuordnen. Die geschlossenen Waldbestände im südlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes gehören zur Landschaftseinheit Schierholzberg/ Schwarzebruch.

Der von der Trasse tangierte Raum kann in vier Landschaftsbereiche differenziert werden: Die überwiegend ackerbaulich genutzten Lösshänge, die strukturreichen Niederungsbereiche des Grießebachs und der Humme, die Waldbestände des Schierholzberges sowie der Siedlungsbereich der Ortschaft Aerzen. Die Trasse der Ortsumgehung Aerzen verläuft dabei ausschließlich innerhalb des Landschaftsraumes „Lösshänge“.

Lösshänge:

Dieser Landschaftsraum, der den größten Flächenanteil einnimmt, erstreckt sich zwischen den bewaldeten Höhenzügen im Süden (Schierholzberg) bis zu den Niederungen von Grießebach und Humme. Die Bördenlandschaft ist hier relativ gleichmäßig schwach bis bis mäßig stark geneigt und wird nahezu ausschließlich landwirtschaftlich genutzt. Der Landschaftsraum wird bestimmt durch relativ großflächige Ackerschläge, die vereinzelt von weg begleitenden Gehölzreihen gegliedert werden. Besonders hervorzuheben ist der „Lammergrund“, ein von überwiegend geschlossenen Gehölzbeständen begleiteter Hohlweg.

Mit Ausnahme des Lammergrundes ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im Bereich der Lösshänge als mehr oder weniger stark eingeschränkt zu bewerten.

Niederungsbereiche Grießebach und Humme:

Der Niederungsbereich des Grießebaches ist durch seinen ausgeprägten Kulturlandschaftscharakter hinsichtlich seiner Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild hervorzuheben.

Waldbestände Schierholzberg:

Beim Schierholzberg handelt es sich um einen bewaldeten Höhenzug. Die Waldränder sind überwiegend wenig gegliedert. Die Waldbestände sind überwiegend durch Nadelholzbestockung, z.T. auch durch Laubholzbestockung gekennzeichnet.

Der Schierholzberg hat eine größtenteils hohe bis mittlere Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Siedlung Aerzen:

Am südlichen Ortsrand von Aerzen befinden sich in erster Linie Gewerbe- und Wohnbauflächen.

### 1.1.2 Eingriffe

Durch den Bau und den Betrieb der Ortsumgehung Aerzen werden die Gestalt und Nutzung von Grundflächen verändert und dadurch der Naturhaushalt und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt, so dass das Vorhaben einen Eingriff im Sinne des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatG) darstellt.

Für die Beurteilung, ob bzw. inwieweit das Straßenbauvorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist, ist daher die Eingriffsregelung der §§ 7 ff. NNatG zu beachten.

Im Hinblick darauf, dass die im NNatG angesprochene „Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes“ sowie „Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft“ inhaltlich weitgehend deckungsgleich mit den im Rahmen der UVP betrachteten Schutzgütern „Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft einschließlich bestehender Wechselwirkungen“ ist, wird auf die Schilderung der Auswirkungen des Vorhabens in Teil B IV dieses Beschlusses verwiesen.



Eine detaillierte Darstellung der Eingriffssituationen enthält ferner der „Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP)“ (Unterlage 12).

Von der Maßnahme ist das bestehende Landschaftsschutzgebiete „Lammergrund“ (LSG HM 11) unmittelbar betroffen.

Die Niederungsbereiche des Gießebaches und der Humme erfüllen die Voraussetzungen für eine Ausweisung als Naturschutzgebiet.

Der Schierholzberg mit seinen Waldflächen und den zum Teil vorgelagerten strukturreichen Übergangsbereichen zwischen Wald und Offenland erfüllt die Voraussetzungen für die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet.

### 1.1.3 Vermeidungs- und Minimierungsgebot

Nach § 8 NNatG dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt notwendig beeinträchtigen. Der Begriff der Vermeidbarkeit oder Eingriffsminimierung ist jedoch nicht in dem Sinne zu verstehen, dass Vermeidung stets Vorrang hätte. Denn absolut gesehen und in naturwissenschaftlichem Sinne ist jeder Eingriff vermeidbar, z.B. durch den Verzicht auf das Vorhaben oder durch seine räumliche Verlagerung. Eine derartige Zielsetzung kann dem NNatG schon deshalb nicht unterstellt werden, weil die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen im Naturschutzrecht ausdrücklich vorgesehen ist.

Das Vermeidungs- und Minimierungsgebot hat daher nur relative Bedeutung und orientiert sich auch in naturschutzrechtlicher Hinsicht an den materiellen Vorgaben des Fachrechtes. Ob bzw. dass ein Vorhaben fachplanungsrechtlich zulässig ist, wird hierbei vorausgesetzt und steht unter dem Aspekt der Vermeidbarkeit nicht zur Disposition. Es ist ausschließlich zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft am konkret vorgesehenen Standort des Vorhabens durch Wahl einer anderen, den Planungszielen ebenfalls genügenden Planungskonzeption vermieden oder verringert werden könnten. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Wie in Teil B II des Beschlusses dargestellt, ist ein nachweisbarer Bedarf für die Ortsumgehung Aerzen gegeben und die Trassenauswahl sowie die grundlegende Ausbaukonzeption gerechtfertigt. Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele sind in vollem Umfang nicht ohne Eingriff bzw. am gewählten Standort nicht auf naturschonendere Weise erreichbar. Der Eingriffsminimierung wurde sowohl im Stadium der Linienfindung als auch bei den weiteren Schritten zur Erarbeitung der beantragten Planung ordnungsgemäß Rechnung getragen.

### 1.1.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

§ 10 NNatG gebietet, dass der Verursacher von Eingriffen diese auszugleichen hat. Nach dem geltenden Naturschutzrecht ist ein Eingriff ausgeglichen, wenn anschließend keine erhebliche bzw. nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist. Im LBP sind neben diverser Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zum Ausgleich der oben geschilderten Eingriffe verschiedene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Im Einzelnen können diese Maßnahmen der Maßnahmenkartei des LBP (Unterlage 12.3.3) entnommen werden.

Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen sind alle durch die Ortsumgehung verursachten Beeinträchtigungen vollständig ausgleichbar.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind nach Art und Umfang mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Naturschutzbehörde hat der mit diesem Beschluss festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung zugestimmt. Insgesamt erfüllen die in der Planung aus-

gewiesenen Maßnahmen die Anforderungen, die an ein sinnvolles landschaftspflegerisches Gesamtkonzept zu stellen sind. Eine qualitativ und quantitativ vollwertige Kompensation der Beeinträchtigungen ist gegeben.

Das Straßenbauvorhaben ist insofern mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar bzw. es wird ein weitgehender Interessenausgleich erreicht.

#### 1.1.5 Artenschutz

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in der Fassung vom 25.03.2002 (BGBl. I, 1193) zuletzt geändert durch Art. 1 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 12.12.2007 ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in der o. g. Fassung ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Beeinträchtigungen im Sinnes des Artenschutzes kommen für die Arten Feldlerche, Kleinspecht sowie Breitflügel-Fledermaus, Zwergfledermaus und Bartfledermaus in Betracht.

##### a) Feldlerche

Die Feldlerche ist eine europäische Vogelart, für die die o. g. Verbote Anwendung finden. Zur Vermeidung von Tötungen einzelner Tiere und Störungen während der Brutzeit ist sicherzustellen, dass während der Brutzeit (in der Zeit vom 01.03. bis 31.07.) durch die Bautätigkeit keine Flächen mit besetzten Nestern in Anspruch genommen werden. Die Feldlerche ist ein Bodenbrüter, der sich für jede Brutzeit ein neues Nest sucht. Er ist also nicht Brutplatztreu. Eine Beeinträchtigung der Population durch die Entfernung einzelner Nester kann somit ausgeschlossen werden. Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, werden vom Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG nicht erfasst (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 21.06.2006 – 9 A 28.05 -).

##### b) Kleinspecht

Der Kleinspecht ist eine europäische Vogelart, für die die o. g. Verbote Anwendung finden. Zur Vermeidung von Tötungen einzelner Tiere und Störungen während der Brutzeit ist sicherzustellen, dass während der Brutzeit (in der Zeit vom 01.03. bis 30.06.) durch die Bautätigkeit keine Flächen mit besetzten Nestern in Anspruch genommen werden.

Der Kleinspecht ist ein Höhlenbrüter, der für den Nistbau Totholz benötigt. Aufgrund seines kleinen Schnabels ist er darauf angewiesen, besonders morsches Holz vorzufinden, da er nur dieses bearbeiten kann. Der Kleinspecht ist grundsätzlich brutreviertreu, kehrt also in der Regel zu seinem Nest zurück. Weil der Kleinspecht in besonders maroden Bäumen seine Nester baut, muss er sich jedoch regelmäßig darauf einstellen, dass sein Nest verfällt. Er baut sich daher Zweit- und Drittneester, in die er auch innerhalb eines Jahres wechselt. Trotz der Nestplatztreue ist der Kleinspecht somit in der Lage, sich auf den Fortfall eines Nestes einzustellen und in eine andere noch vorhandene Höhle zu wechseln oder sich ein anderes Nest zu suchen, sofern geeignete Standorte vorhanden sind.

Der Kleinspechtbestand befindet sich im Bereich des Hohlweges Lammergrund, der in unmittelbarer Nähe des Schierholzberges liegt. In der UVS sind eine Reihe von Spechtarten im Bereich des Schierholzberges ermittelt worden, so dass davon ausgegangen werden kann, dass der Be-

reich des Schierholzberges für Spechte geeignete Lebensräume, mithin Totholzbereiche aufweist.

Zum Schutz des Kleinspechtes ist vor Baufeldfreiräumung eine Begehung durch einen Sachverständigen vorzunehmen, der über besondere Kenntnisse des Kleinspechtes verfügt. Der Sachverständige hat die Begehung mit einer weiteren Person durchzuführen, die mit der Planung und den Örtlichkeiten vertraut ist oder hat sich vor der Begehung entsprechend einweisen zu lassen. Es ist zu ermitteln und zu dokumentieren, ob, wo und in welchem Zustand sich Nisthöhlen des Kleinspechtes im Trassenbereich befinden, die für das Vorhaben gefällt werden müssen und somit als Nisthöhle zukünftig ausfallen würden. Die Bäume mit Nisthöhlen sind zu markieren.

Ferner ist zu untersuchen, ob sich Beeinträchtigungen des Kleinspechtes im Umfeld der Trasse ergeben. Nach neuesten Untersuchungen wird angenommen, dass eine Verminderung des Vorkommens der Avifauna aufgrund Verlärmung eines Gebiets durch ein Straßenvorhaben in einem Bereich von bis zu 200m zu erwarten ist. Daher ist zusätzlich in einem Bereich von 200m links und rechts der Trasse mindestens im Bereich von Bau-km 3+050,00 bis Bau-km 3+075,00 zu ermitteln und zu dokumentieren, ob, wo und in welchem Zustand sich weitere Nisthöhlen des Kleinspechtes befinden.

Vor Baufeldfreiräumung sind für jede entfernte Nesthöhle zwei Nisthilfen in geeigneter Weise in einer Höhe von mindestens 5m in der Umgebung in einer Entfernung von mindestens 200m zur Trasse anzubringen.

Für jede Nisthöhle, die im Umfeld des Trassenbereiches von 200m liegt, ist zusätzlich eine Nisthilfe in geeigneter Weise in einer Höhe von mindestens 5m in der Umgebung in einer Entfernung von 200m oder mehr zur Trasse anzubringen.

Des Weiteren soll nach Möglichkeit vor Baufeldfreiräumung eine geeignete Fläche in der unmittelbaren Umgebung für den Kleinspecht so aufgewertet werden, dass sie sich als Lebensraum für den Kleinspecht eignet.

Die Schaffung geeigneter Ersatzflächen für den Kleinspecht verbunden mit der Einbringung von Nisthilfen in der Nähe des Trassenbereiches ist geeignet, Beeinträchtigungen des Kleinspechtes auszuschließen. Der Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

### c) Fledermäuse

Für die Fledermausarten Breitflügel-Fledermaus, Zwergfledermaus und Bartfledermaus stellen die Waldbestände des Schierholzberges und die strukturreichen Siedlungsflächen von Aerzen und Reher wichtige Lebensräume mit entsprechenden Quartier- und Nahrungshabitaten dar. Diese Schwerpunkt-Lebensräume sind insbesondere durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, überwiegend wegbegleitenden Gehölzstrukturen in der intensiv genutzten Agrarlandschaft miteinander vernetzt. Diese Leitstrukturen werden als wichtige Nahrungshabitate und als Verbundstrukturen genutzt, um von den Quartieren in die Nahrungshabitate und zurück zu fliegen.

Durch die Trasse könnten Beeinträchtigungen der Fledermäuse insbesondere im Lammergrund auftreten. Die Fledermäuse überfliegen den Bereich in einer Höhe von 2 bis 10 m über dem vorhandenen Gelände. Durch die geplante Trasse werden diese Flugrouten durchschnitten. Ein Kollisionsrisiko mit dem auf der OU fahrenden Verkehr ist somit vorhanden.

Die Zerschneidungswirkung und das Kollisionsrisiko für Fledermäuse hängen wesentlich davon ab, ob durch entsprechende Leitstrukturen in der unmittelbaren Umgebung der Straße ein gefahrloses Überqueren ermöglicht wird.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch Kollisionen wird am Lammergrund ein an das Geländeniveau angepasster Rahmendurchlass errichtet. Die Gehölzstruktu-

ren am Lammergrund dienen als Leitstrukturen zwischen Quartier- und Nahrungsgebieten. Dabei fliegen die Fledermäuse vor allem in Höhe der Baumkronen.

Des Weiteren ist der Erhalt der Vegetation, die als Leitstrukturen dienen, vorzunehmen, indem auf seitliche Arbeitsstreifen zugunsten einer Vorkopfbauweise verzichtet wird. Zur Sicherung werden während der Bauphase im Bereich der Leitstrukturen Schutzzäune aufgestellt (Maßnahme S 3).

Die Anlage von Gehölzpflanzungen im Straßenseitenraum (Maßnahmen G 5 bis G 7) leiten die Feldermäuse über den Verkehrsraum der B 1 leiten.

Die möglicherweise verbleibenden Zerschneidungswirkungen werden durch die Maßnahmen A 15, A 17, A 19 bis A 21 kompensiert.

Aufgrund dieses Maßnahmengesamtkonzeptes kann gewährleistet werden, dass Beeinträchtigungen der Fledermausarten Breitflügel-Fledermaus, Zwergfledermaus und Bartfledermaus vermieden werden. Der Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

## 1.2 Belange der Landwirtschaft und der Agrarstruktur

Grundsätzliche Bedenken gegen den Bau der Ortsumgehung wurden von den Behörden der Agrarstruktur und der Landwirtschaft nicht erhoben, da die Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird und die Planung den Grundanforderungen aus landwirtschaftlicher Sicht genügt.

Die Erforderlichkeit des Baus einer Umgehungsstraße ist in Teil B, II. dieses Beschlusses ausführlich begründet worden. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, das zur Realisierung des Vorhabens und der damit verbundenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erforderlich ist. Eine Inanspruchnahme in diesem Maße ist unvermeidbar.

Der Verbrauch landwirtschaftlicher Böden sowie die ansonsten durch das Bauvorhaben entstehenden Nachteile für die Landwirtschaft und Agrarstruktur sind im Hinblick auf das besondere öffentliche Interesse an der Verwirklichung der Planungsziele hinzunehmen. Es wird nicht verkannt, dass die Landwirtschaft gerade durch die Inanspruchnahme und die Zerschneidung hofnaher Flächen besonders belastet wird. Das Wohl unzähliger Verkehrsteilnehmer, welches ohne die Straßenbaumaßnahme erheblich beeinträchtigt und gefährdet wäre, das volkswirtschaftliche Interesse an einem leistungsfähigen Fernstraßennetz und das Interesse einer Vielzahl von Anliegern der Ortsdurchfahrt an einer grundlegenden Verbesserung ihrer Lebenssituation sind im vorliegenden Fall aber insgesamt höher zu gewichten als die Belange der örtlichen Landwirtschaft.

## 1.3 Ersatzland, Entschädigungen, Restflächenübernahmen

Ein Ausgleich für zugunsten des Vorhabens erfolgende unmittelbare Eingriffe (wie z. B. die Inanspruchnahme von Grundstücken) erfolgt nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Vielmehr sind Fragen des Ausgleichs in einem Flurbereinigungs-, Entschädigungs- oder Enteignungsverfahren zu regeln.

Bei Forderungen nach der Übernahme bzw. dem Erwerb von wirtschaftlich nicht oder nur schlecht nutzbaren Restflächen handelt es sich ebenfalls um Entschädigungsangelegenheiten, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein können. Sie sind vielmehr im gesonderten Entschädigungs- bzw. im Flurbereinigungsverfahren zu klären und zu regeln, da das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche erst die Folge des unmittelbaren Grundstücksentzuges ist.

Der Vorhabensträger hat im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens bereits landwirtschaftliche Flächen in einem Umfang erworben, der es ermöglicht, für alle Flächeninanspruchnahmen Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Mit Schreiben vom 15.08.2007 hat der Vorhabensträger beim Nds. Ministerium für Inneres und Sport – Regierungsvertretung Hannover – die Durchführung eines Unternehmensflurbereinigerungsverfahrens nach §§ 87 ff. Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) angeregt. Die Regierungsvertretung Hannover hat mit Schreiben vom 19.11.2007 bei der GLL Hannover beantragt, die Unternehmensflurbereinigung anzuordnen.

#### 1.4. Wirtschaftserschwernisse , Wegenetz

Aufgrund der An- und Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen und des Wirtschaftswegenetzes ergeben sich teilweise ungünstiger zu bewirtschaftende Flächen und Umwege in der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen würden, zumal die zuständige Fachbehörde ein entsprechendes Wirtschaftswegekonzept erarbeitet und mit den Vertretern der Landwirtschaft abgestimmt hat.

Die Träger öffentlicher Belange haben dem Plan grundsätzlich zugestimmt, da das Vorhaben den unterschiedlichen Anforderungen gerecht wird. Die Planung berücksichtigt neben den verkehrlichen auch alle übrigen öffentlichen Belange in angemessener Weise. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden und der Versorgungsträger wurden berücksichtigt bzw. haben in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses Beachtung gefunden.

Danach ist festzustellen, dass das Bauvorhaben mit allen in Betracht kommenden öffentlichen Belangen vereinbar ist.

#### 2. Private Belange

Mit dem Bauvorhaben sind unmittelbare Eingriffe in privates Grundeigentum verbunden. Insgesamt müssen für die Baumaßnahme und die erforderlichen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen Flächen im Umfang von ca. 32 ha erworben werden. Diese verteilen sich auf 79 Flurstücke.

13 dieser Flächen befinden sich im Eigentum des Flecken Aerzen, 3 im Eigentum der Ev.-Luth.-Kirchengemeinde und die restlichen in privatem Eigentum. Bei den benötigten Flächen handelt es sich überwiegend um Ackerflächen, Grünlandflächen oder Gräben.

Darüber hinaus müssen während der Bauphase 7 ha Fläche aus 44 Flurstücken vorübergehend in Anspruch genommen werden. Hierfür werden mit den Eigentümern entsprechende Vereinbarungen geschlossen.

Die Inanspruchnahme privater Flächen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind grundsätzlich nur dann zu rechtfertigen, wenn das Planziel im öffentlichen Interesse liegt und im Rahmen der Abwägung dieses Interesse gegenüber den privaten Belangen höher zu bewerten ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Inanspruchnahme des unter dem besonderen Schutz des Artikels 14 Grundgesetz stehenden privaten Grundeigentums grundsätzlich vermieden werden muss, wenn das Planziel auch mit geringeren Eingriffen erreicht werden kann.

Hauptziel der Planung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Gleichzeitig werden damit auch Verbesserungen der Wohn- und Lebenssituation für viele Anlieger erreicht. Die mit der Planung verfolgten Ziele können jedoch nur durch eine Umgehungsstraße erreicht werden.

Eine Verbesserung der jetzigen unbefriedigenden Verkehrssituation ist ohne die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum nicht möglich. Der Eingriff beschränkt sich auf das für die Zielerreichung unbedingt notwendige Maß.

Gegenüber dem Wohl der Allgemeinheit muss daher im vorliegenden Fall das Interesse einzelner Grundstückseigentümer an der unveränderten Erhaltung ihrer Grundstückssituation in dem für die Zielerreichung erforderlichen Umfang zurückgestellt werden, da der Bau der Südumgehung im Interesse der Verkehrssicherheit geboten ist, und das Planungsziel bei vernünftiger Abwägung aller schutzwürdigen Belange nicht durch eine geringere Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum erreicht werden kann.

Der Eingriff bewegt sich innerhalb der verfassungsrechtlichen Schranken des Art. 14 GG und ist daher zulässig.

Die Eingriffe in das Grundeigentum oder hierdurch verursachte Vermögensnachteile sind zu entschädigen. Dies wird außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in dem dafür vorgesehenen Entschädigungs- und Enteignungsverfahren geregelt (vgl. Ziffer 3).

### 3. Jagdrechtliche Belange

Der Zentralverband der Jagdgenossenschaften hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens darauf hingewiesen, dass die neue Straßentrasse Jagdbezirke durchschneidet. Die Ortsumgehung ist, wie bereits ausgeführt, aus Gründen des Allgemeinwohls zwingend erforderlich. Demgegenüber wird eine mögliche Beeinträchtigung jagdrechtlicher Belange als nachrangig angesehen.

Für die An- bzw. Durchschneidung bestehender, den Vorgaben des Jagdrechts entsprechender Jagdbezirke ist ggf. Entschädigung zu leisten. Derartige Fragen sind jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu klären und zu regeln.

### 4. Abwägungsergebnis

Die Abwägung der planwidrigen Belange mit denen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Verbesserung der Lebenssituation für die Anwohner der zur Zeit stark belasteten und durch die Straße entlasteten Bereiche ist ordnungsgemäß vorgenommen worden. Alle nach der Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass entsprechende Ausgewogenheit des Plans und dieser Entscheidung sichergestellt ist.

Der Bau der Ortsumgehung Aerzen liegt aufgrund der geschilderten Belastungen für die Bürger im besonderen öffentlichen Interesse. Angesichts der bereits bestehenden Belastungssituation ist eine weitere Eskalation der verkehrlichen Missstände nicht tragbar.

Die Ortsumgehung Aerzen ist aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie im Hinblick auf innerörtliche Entlastungen dringend geboten. Es wird nicht verkannt, dass die Baumaßnahme die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die Naherholung beeinträchtigt und der Baumaßnahme insbesondere die Belange der Landwirtschaft bzw. der Grundeigentümer der betroffenen Flächen gegenüberstehen.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum, dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsfähigen Fernstraßennetz sowie der Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse und der Lebenssituation der Anlieger stark belasteter innerörtlicher Straßen größeres Gewicht zu, als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange.

Die Schutzrichtung der verkehrlichen Belange betrifft das Leben und die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer sowie zahlreicher Anwohner. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchti-

gung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf die Umgehungsstraße mussten die Naturschutz- und Umweltbelange, die Belange der Landwirtschaft sowie die Interessen der privaten Grundeigentümer an der Wahrung ihres Besitzstandes in dem für die Zielerreichung erforderlichen Umfang zurückgestellt werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben neben den öffentlichen Belangen auch mit den privaten Belangen der Betroffenen vereinbar und somit zulässig ist.

## VI.

### **Begründung für Nebenbestimmungen und angeordnete/ abgelehnte Schutzvorkehrungen**

#### Allgemeines

Die getroffenen Nebenbestimmungen (s. Teil A, III des Beschlusses) sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den geltenden Rechtsvorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie aus den berechtigten Forderungen und Hinweisen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Darüber hinaus ist die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen nicht erforderlich. Weitergehende verkehrsbehördliche Anordnungen bleiben vorbehalten.

#### Landwirtschaftliche und naturschutzrechtliche Belange

Die Nebenbestimmungen wurden in den Beschluss aufgenommen, um die nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu minimieren bzw. waren im Rahmen der Erteilung notwendiger naturschutzrechtlicher Genehmigung erforderlich.

#### Wasserwirtschaftliche Belange

Die Nebenbestimmungen entsprechen den Forderungen der unteren Wasserbehörde im Rahmen der Erteilung der erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen, die aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens in den Beschluss aufgenommen wurden.

#### Leitungen, Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Nebenbestimmung dient der Absicherung der rechtzeitigen Beteiligung der Versorgungsträger.

#### Lärmschutz

#### Allgemeines, Rechts- und Anspruchsgrundlagen, Grenzwerte

Die Beurteilung, ob im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Aerzen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind, richtet sich nach den §§ 41 ff. Bundes - Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung vorhandener Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hieraus ergibt sich, dass Schutzvorkehrungen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (sogenannte aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße selbst). Nach § 41 Abs. 2 BImSchG besteht ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz allerdings nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall können nur Entschädigungsansprüche (z.B. bei notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden) gegen den Träger der Straßenbaulast geltend gemacht werden, sofern infolge des Straßenbauvorhabens die durch eine Rechtsverordnung bestimmten Immissionsgrenzwerte überschritten werden (§ 42 BImSchG).

Aufgrund des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG wurde 1990 eine Verkehrslärmschutzverordnung(16.BImSchV) erlassen, in der die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte und das Verfahren für schalltechnische Berechnungen festgelegt wurden. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten,sind dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen aufzulegen, die zum Wohl der Allgemeinheit bzw. zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Nach § 2 der Lärmschutzverordnung gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	<b>57 Dezibel (A)</b>	<b>47 Dezibel (A)</b>
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	<b>59 Dezibel (A)</b>	<b>49 Dezibel (A)</b>
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	<b>64 Dezibel (A)</b>	<b>54 Dezibel (A)</b>
4. in Gewerbegebieten	<b>69 Dezibel (A)</b>	<b>59 Dezibel (A)</b>

Die Art des Gebietes ergibt sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Liegt ein solcher nicht vor, kommt es auf die tatsächlichen Verhältnisse an. Im vorliegenden Fall sind die Gebietseinstufungen der Planunterlage 3, Blatt 1 (Übersichtslageplan) zu entnehmen. Die Gebäude, für die Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, befinden sich außerhalb der Festsetzung eines Bebauungsplanes. Nach den tatsächlichen Verhältnissen handelt es sich um Mischgebiete.

#### Berechnungsverfahren, schalltechnische Untersuchung

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der mit den Grenzwerten zu vergleichende Beurteilungspegel nach Anlage 1 dieser Verordnung zu berechnen.

Dem Einwand, Messwerte würden ein genaueres Bild der Immissionsbelastung vermitteln als eine Berechnung, kann nicht gefolgt werden. Bei einer Messung kann nämlich nur ein punktueller Zustand (eine Momentaufnahme) festgestellt werden, die je nach täglicher Witterungslage und Verkehrsdichte zu unterschiedlichen und ungenauen Ergebnissen führen kann. Bei der hier erforderlichen Ermittlung der Verkehrsauswirkungen handelt es sich jedoch um eine in die Zukunft gerichtete, einen längeren Zeitraum abdeckende Prognose. Das Ergebnis einer solchen Prognose darf nicht von schwankenden, häufig wechselnden Einflüssen wie etwa der täglichen Witterung und Windrichtung oder z. B. dem zufälligen Vorbeifahren einer LKW-Kolonnen abhängig sein.



Das Berechnungsverfahren schaltet den Einfluss solcher wechselhafter Faktoren aus, indem es auf verallgemeinernden Basisannahmen aufbaut (vgl. Urteil OVG Lüneburg v. 15.04.1993, OVG 7 K 3759/91).

Es erlaubt überdies, den von einem Verkehrsweg ausgehenden Lärm auch dann zu beurteilen, wenn der Immissionsort im Einflussbereich mehrerer Lärmquellen liegt. Somit kann im vorliegenden Fall rechnerisch der von der neuen Straßentrasse kommende Lärm isoliert von den übrigen Lärmbelastungen - etwa durch innerörtlichen Verkehr, allgemeine Umweltgeräusche oder vorhandene, lokale Lärmquellen - betrachtet werden. Ein Messgerät kann dagegen nur den Gesamtlärmpegel feststellen, ohne eine Zuordnung zu einzelnen Lärmquellen zu ermöglichen. Über eine Messung könnte daher nicht ausschließlich der Verkehrslärm von der neuen Ortsumgehung bzw. eine evtl. hierdurch bedingte Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beurteilt werden. Gerade auf diese stellen aber die geltenden Vorschriften zum Lärmschutz ab. Es soll gewährleistet werden, dass ausreichende Schutzvorkehrungen gegenüber unzumutbaren Lärmbelastungen infolge neuer öffentlicher Straßenbauvorhaben getroffen werden. Die Verkehrslärmschutzverordnung begründet aber keine Verantwortlichkeit des Straßenbaulastträgers für Vorkehrungen zum Schutz gegen nicht straßenbaubedingte Lärmvorbelastungen.

Das vom Gesetzgeber in der 16. BImSchV vorgeschriebene und in Verwaltungsrichtlinien (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 90 - RLS 90) umgesetzte Verfahren beruht auf der Auswertung einer Vielzahl von Messergebnissen und ist Ausdruck des derzeitigen Standes der Wissenschaft und Messtechnik. Im Laufe seiner Entwicklung hat es wiederholt Änderungen erfahren, die allesamt einer noch größeren Realitätsnähe und verfeinerten Umsetzung des Erkenntnisstandes dienen. Die Berechnung berücksichtigt neben der zu erwartenden Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit diverse Faktoren wie Windrichtung (immer: von der Straße zum Immissionsort), Straßenbelag, Steigungen, Abstand und Lage der zu schützenden Häuser zur Straße, topographische Verhältnisse, Reflexionen des Straßenverkehrslärms u. a.. Die für die Lärmentwicklung bzw. -ausbreitung wichtigen Größen und örtlichen Gegebenheiten sind also in angemessener Weise erfasst und liegen der schalltechnischen Beurteilung zugrunde. Die der schalltechnischen Untersuchung vom 17.07.2006 (Unterlage 11) zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf der aktualisierten Verkehrsuntersuchung aus Februar 2005. Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde auf die maximal zu erwartenden Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2020 abgestellt.

Für die in den Nebenbestimmungen aufgeführten Gebäude hat die schalltechnische Untersuchung einen Anspruch dem Grunde nach auf Lärmschutzmaßnahmen für die genannten Zeiträume ergeben. Die Nebenbestimmungen dienen der rechtlichen Absicherung der Betroffenen.

Der Anspruch beschränkt sich allerdings nur auf schutzbedürftige Räume. Außerdem kann nur dann ein Anspruch wirksam geltend gemacht werden, wenn nicht bereits entsprechende Lärmschutzfenster vorhanden sind. Ob ein tatsächlicher Anspruch entsteht, wird in jedem Einzelfall vor Ort zu gegebener Zeit durch einen Gutachter ermittelt.

#### Denkmalschutzrechtliche Belange

Mit der Nebenbestimmung wird der Anregung des Landesamtes für Denkmalpflege gefolgt.

#### Jagdrechtliche Belange

Mit der Nebenbestimmung zu 2 wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass nach Auffassung der örtlichen Jägerschaft und einiger Anwohner Wildunfälle nicht gänzlich auszuschließen sind.

### Verkehrliche Belange

Die Nebenbestimmung berücksichtigt die Forderung der Wehrbereichsverwaltung.

## VII.

### **Begründung der Entscheidung über Einwendungen**

Zur Begründung der Zurückweisung grundsätzlicher Bedenken gegen das Bauvorhaben oder die Ausbaukonzeption verweise ich auf die obigen allgemeinen Ausführungen zur Rechtfertigung der Planung. Ergänzend ist zu den verbliebenen Einwendungen folgendes auszuführen:

Zunächst werden die Anregungen und Einwendungen der Träger öffentlicher Belange behandelt. Anschließend werden die privaten Einwendungen, die von einer Vielzahl von Betroffenen vorgebracht wurden, generell behandelt. Zum Schluss erfolgt die Prüfung der verbliebenen privaten Einwendungen, wobei die Einwender aus datenschutzrechtlichen Gründen jeweils mit einer Nummer versehen werden.

Die vorgebrachte Einwendung ist in kursiver Schrift dargestellt.

#### Landvolk Niedersachsen-KV Weserbergland e.V./ Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Das Landvolk Niedersachsen-KV Weserbergland e.V. und die Landwirtschaftskammer Niedersachsen haben mitgeteilt, dass sich ihre Einwendungen durch die Beantragung des Flurbereinigungsverfahrens mit Ausnahme des Einwandes hinsichtlich der Linksabbiegespur in den Wirtschaftsweg von der B 1 in Richtung Reher erledigt haben.

*Die Einwender fordern den Anschluss des südlichen Feldweges zwischen Kreisel und Reher mittels einer Linksabbiegespur aus Richtung Aerzen. Auf der B 1 alt ist der abbiegende Verkehr durch die gerade Strecke gut zu erkennen. Auf der B 1 neu liegt der Bereich der Linksabbieger direkt im Bereich der Kurve nach dem Kreisel und in der Beschleunigungsphase der anderen Fahrzeuge.*

Die Einmündung des Wirtschaftsweges bleibt auch nach dem Bau der Ortsumgehung gut einsehbar. Die im Verfahren beteiligten Verkehrsbehörden haben ebenfalls keine Notwendigkeit für eine Linksabbiegespur gesehen. Außerdem sind die Kosten und vor allem zu zusätzliche Landverbrauch vor dem Hintergrund, dass der Bereich, in dem sich der Wirtschaftsweg befindet, nach dem Bau der Ortsumgehung Reher wesentlich entlastet wird, nicht zu rechtfertigen.

#### Realverband Groß Berkel

*Der Realverband fordert, dass der Ortseingang von Aerzen nicht eingeengt werden darf und der Ortskern jederzeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar sein muss.*

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ist im Rahmen der vorliegenden Maßnahme nicht vorgesehen und deshalb auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

*Die neue B 1 (OU Aerzen) muss in vollem Umfang für landwirtschaftliche Fahrzeuge befahrbar sein.*

Die Ortsumgehung ist so konzipiert, dass landwirtschaftlicher Verkehr grundsätzlich die Trasse befahren kann. Ob tatsächlich landwirtschaftlicher Verkehr auf der Straße zugelassen wird, obliegt der Entscheidung der unteren Verkehrsbehörde und ist somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### Realverband Selxen

*Der Realverband Selxen ist Eigentümer eines Feldweges zwischen Alteburg und Selxen. Die Besitzer und Bewohner von der „Alteburg“ fahren zur Zeit über einen Privatweg zur B 1. Nach der Verlegung der B 1 ist nur noch eine Auffahrt in Richtung Barntrop möglich, nicht aber in Richtung Hameln.*

*Unter Nr. 4.3.4 der Planung ist darauf verwiesen worden, dass der Feldweg des Realverbandes genutzt werden kann, damit die Fahrzeuge der Alteburg über Selxen nach Hameln gelangen können.*

*Für den Realverbandsweg bedeutet dies eine tatsächliche Mehrbelastung, da der Weg bisher nur als Feldweg zur Erschließung der Gemarkung genutzt wird.*

*Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass auf dem Weg kein Winterdienst stattfindet, und dass bei Erntearbeiten Verschmutzungen auftreten, die den PKW-Verkehr einschränken können.*

*Der Realverband muss durch eine Regelung von seiner Verkehrssicherungspflicht für den Wegeabschnitt Alteburg – Selxen freigestellt werden.*

Die Verkehrsführung der Bewohner von der „Alteburg“ erfolgt über den Weg Alteburg in Richtung Barntrop und Hameln. In Richtung Hameln kann in Aerzen eine Wendung erfolgen. Am Ortseingang mündet von rechts der Eichenweg in die „alte“ B 1. Die Straßeneinmündung ist übersichtlich und großzügig und bietet, sofern der Einmündungsbereich nicht durch ein aus dem Eichenweg kommendes Fahrzeug blockiert wird, ausreichend Platz zum Wenden. Weitere Möglichkeiten bestehen im Eichenweg selbst, der als Ringstraße durchfahren werden kann, oder an dessen Verlauf ein Parkplatz eine Wendemöglichkeit bietet. Diese Verkehrsführung beinhaltet für die Bewohner von „Alteburg“ zwar Umwege, die aber aufgrund ihrer Geringfügigkeit als hinnehmbar anzusehen sind.

Da die Eigentümerin der „Alteburg“ Mitglied des Realverbandes Selxen ist, besteht darüber hinaus für sie und ihre Mieter die Möglichkeit, den Realverbandsweg in Richtung Selxen auf eigene Gefahr zu nutzen. Diese Möglichkeit besteht allerdings auch jetzt schon, so dass sich durch den Bau der Ortsumgehung faktisch keine Veränderungen ergeben. Es kommen somit durch die Baumaßnahme auch keine neuen Verpflichtungen auf den Realverband Selxen zu.

#### Realverband Reher

*Der Realverband Reher hat festgestellt, dass beim Ortsausgang von Reher bei Bau-km 1+000,00 für den dort liegenden Wirtschaftsweg keine Linksabbiegespur für den Verkehr aus Richtung Aerzen vorgesehen ist. Der Realverband hält eine solche Spur für unbedingt erforderlich. Der fließende Verkehr aus dem Kreislauf würde sonst ins Stocken geraten und ein gefahrloses, unfallfreies Abbiegen nach links in den Wirtschaftsweg wäre nicht möglich.*

Grundsätzlich sind alle Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation und einem Plus an Sicherheit führen, zu begrüßen. Auf der anderen Seite müssen die damit verbundenen Kosten und Eingriffe mit den Vorteilen abgewogen werden.

Die gewünschte Linksabbiegespur würde einen zusätzlichen Flächenverbrauch von ca. 750 – 1.000 m<sup>2</sup> nach sich ziehen. Dafür müsste in das Grundeigentum Privater eingegriffen werden. Außerdem sind die zusätzlichen Kosten zu berücksichtigen.

Auch wenn die Fahrzeuge bei der Ausfahrt aus dem Kreisel in einem Beschleunigungsvorgang sind, ist die Einmündung des Wirtschaftsweges aufgrund der Übersichtlichkeit kein besonderer Gefahrenschwerpunkt. Die Polizeibehörde hat die Einmündung zwar als eine Stelle mit Gefährdungspotential angesehen, dies ist aber generell bei jeder Einmündung auf eine größere Straße der Fall. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht vorhanden.

Es gibt daher keine Gründe, die einen Eingriff in das grundgesetzliche geschützte Recht auf Eigentum zulassen.

Die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur wurde von der Verkehrsbehörde ebenfalls nicht gesehen.

Im Übrigen wird der Bereich nach dem Bau der Ortsumgehung Reher erheblich entlastet.

### Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont

*Die Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont hält die Ausgleichsmaßnahmen für nicht ausreichend. Sie fordert deutlich mehr neue Heckenstrukturen für Brutvögel und Fledermäuse als geplant und darüber hinaus adäquate Äsungsangebote für Schalenwildarten südlich der geplanten OU zu schaffen.*

#### *Heckenstrukturen:*

*Der Ausgleich für den Verlust der Heckenstruktur „Lammergrund“ durch die geplanten Maßnahmen A 15, A 17, A 19, A 20 und A 21 reicht nicht aus. Aus jagdlicher Sicht sollten daher Maßnahmen, die der Strukturarmut entgegenstehen, im gleichen Verhältnis und auch nicht nur westlich des Schierholzberges bzw. im Bereich des Lammergrundes getroffen werden.*

*Entwicklungen naturnaher, standortheimischer Feldgehölze und Heckenanlagen sollten vielmehr im ganzen Bereich der Baumaßnahme (z.B. entlang der Dorfwanne, des Laatzer Ortsweges, des Wülmser Weges und des Wülmser Grabens) getroffen werden. Dazu sind auch bislang ackerbaulich genutzte Flächen umzuwandeln.*

*Als Zeitpunkt sollte die auf die Fertigstellung des Baus folgende Vegetationsperiode festgesetzt werden. Die Bepflanzung sollte aus standortheimischen Sträuchern und Bäumen sein. Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.*

Im Rahmen der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zur OU Aerzen erfolgte zunächst eine Erfassung und Bilanzierung der Eingriffe, die mit der Maßnahme verbunden sind. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Hameln-Pyrmont wurden dann Kompensationsmaßnahmen entwickelt, die die entstehenden Eingriffe vollständig ausgleichen. Sämtliche Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen sowie Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen sind dem LBP (Unterlage 12) zu entnehmen.

Weitergehende Maßnahmen wären zwar wünschenswert und sicherlich auch sinnvoll, sind aber durch die Maßnahme nicht gedeckt. Sowohl für die Eingriffe ins Grundeigentum als auch für die entstehenden Kosten gibt es keine rechtliche Grundlage.

Denkbar wären andere Kompensationsmaßnahmen anstatt der derzeit vorgesehenen, die aber denselben Umfang besitzen müssten. Hier folgt die Planfeststellungsbehörde der sachverständigen zuständigen unteren Naturschutzbehörde.

#### *Äsungsangebote für Schalenwildarten:*

*Zum Ausgleich von Äsungsflächen und zur Wildunfallprophylaxe empfehlen sich Grünland-äsungsflächen, Wildäcker und Verbissgehölzecken in Waldrandnähe.*

*Die Anlage sollte nicht nur auf drei Flächen (A 20-22) am westlichen Waldrand des Schierholzberges erfolgen, sondern sich auch entlang der Feld-Waldkante in Richtung Selxen hin erstrecken. Das Flächenausmaß sollte mehr betragen, als die vorgesehenen 4 ha. Für jedes Stück Schalenwild sind 0,2 ha zu berechnen. Bei geschätzten 40 Tieren sind dies 8 ha Flächenausmaß als neu zu schaffendes Äsungsangebot.*

*Als Zeitpunkt sollte die auf die Fertigstellung des Baus der OU folgende Vegetationsperiode festgesetzt und die Jagdpächter bzw. der Hegering 9 der Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont bezüglich der anzubauenden Wildackermischung beteiligt werden.*

Um die durch das Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, wie vom Niedersächsischen Naturschutzgesetz gefordert, zu ermitteln, wurden im Rahmen der Erstellung des LBP faunistische Erhebungen durchgeführt. Zur Einschätzung der geplanten OU unter wildbiologischen Aspekten und um die jagdlichen Interessen in die Planung einzubinden, fand am 12.04.2005 eine Besprechung des Vorhabensträgers mit der Kreisjägerschaft und dem Damwildring statt. Bezüglich der Äsungsflächen wurde seitens der Jägerschaft mitgeteilt, dass das Wild vornehmlich Waldbestände und die direkt daran anschließenden Ackerbereiche, aber auch Offenlandbereiche vor den Wäldern in einem Abstand von bis zu 200m nutzt. Ein Damwildwechsel vom Schierholzberg in nördliche Richtung finde nicht statt.

Aufgrund dieser Angaben hat der Vorhabensträger den Bereich zwischen Bau-km 2+720 und Bau-km 3+400 als Konfliktbereich angesehen. Der genaue Verlust von Äsungsflächen ist nur schwer zu ermitteln, da sich nicht jede Fläche, die neu versiegelt wird, als Äsungsfläche geeignet hat. Um einen Ausgleich dennoch sicher gewährleisten zu können, wurden die Maßnahmen A 20 bis 22 so gewählt, dass sie in ihrer Größe die versiegelte Fläche dieses Streckenabschnittes übersteigt.

Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, in Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und der örtlichen Jägerschaft, außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, Flächen zu höherwertigen Äsungsflächen zu entwickeln.

*Eine Zunahme von Verkehrsunfällen mit Wild durch den Bau der OU Aerzen kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden.*

Wenn eine Straße neu gebaut wird in einem Bereich, in dem sich auch Wild aufhält, sind Wildunfälle natürlich nie ganz auszuschließen. Auf der alten B 1 hat es bislang allerdings nach Aussage der Polizei keine nennenswerten Wildunfälle gegeben. Auch verläuft im Bereich der Trasse nach Aussage des zuständigen Hegerings kein Wildwechsel.

Diese Tatsachen führen dazu, dass die Voraussetzungen für die Aufstellung von Wildschutzzäunen gemäß der Wildschutzzäunrichtlinie nicht erfüllt sind. Die Pflichten zur Sicherung des Verkehrs können durch Aufstellung des Gefahrenzeichens 142 StVO (Wildwechsel) erfüllt werden. Hierfür ist die untere Verkehrsbehörde zuständig.

Sollte sich nach Inbetriebnahme der OU herausstellen, dass es zu einer Häufung von Wildunfällen kommt, können entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Teil A dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Durchführung der Pflanzmaßnahmen kann wie gefordert vorgenommen werden, sofern die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen dies ermöglichen. Ziel ist es nach einer Forderung der

unteren Naturschutzbehörde sogar, die Maßnahmen A 20 bis 22 eine Pflanzperiode vor Baubeginn und die Maßnahmen A 17, A 19 und A 23 mit dem Baubeginn auszuführen.

#### Landesjägerschaft Niedersachsen

Die Landesjägerschaft Niedersachsen hat keine eigene Stellungnahme abgegeben. Sie hat die Stellungnahme der Kreisjägerschaft Hameln-Pyrmont an die Planfeststellungsbehörde weitergeleitet und sich ihr inhaltlich angeschlossen.

Insofern wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

#### Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden, Kreisgruppe Hameln-Pyrmont

*Die vorgesehenen Planungen führen zu einer Zerschneidung des Jagdreviers Aerzen der Jagdgenossenschaft Aerzen. Ein Teil der bisher bejagbaren Flächen kann zukünftig nicht mehr bzw. nur eingeschränkt genutzt werden. Dadurch werden auch die Verpachtungsmöglichkeiten des Jagdreviers beeinträchtigt. Dies führt erfahrungsgemäß zu einer erheblichen Wertminderung.*

Die Zerschneidung des Jagdreviers kann zu einer Wertminderung führen. Ob dem Grunde nach ein Anspruch auf Wertausgleich besteht und wie hoch dieser dann wäre, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern eines sich anschließenden Entschädigungsverfahrens.

*Anhand der Planunterlagen ist nicht nachvollziehbar, welche Möglichkeiten zu einer Minderung der Beeinträchtigungen bestehen. Es wird daher die Erstellung eines Fachbeitrages beantragt. Ziel sollte es dabei sein zu klären, welche Möglichkeiten der Eingriffsminimierung bestehen. Weiterhin sind Aussagen zum Umfang der Beeinträchtigungen erforderlich, damit diese Erkenntnisse bei den Planungen ggf. berücksichtigt werden können.*

Im Rahmen der Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Unterlage 12) wurde bei der Betrachtung des Naturraumes auch die Fauna ermittelt. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde wurden die Auswirkungen des Vorhabens u.a. auch auf das jagdbare Wild ermittelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Jagdliche Interessen sind im Planungsprozess durch die Beteiligung der Jägerschaft eingeflossen.

Für die Zerschneidung und den Verlust von Äsungsflächen wurden die Ausgleichsmaßnahmen A 20 bis A 22 erarbeitet. Insgesamt werden alle Eingriffe, die durch die Trasse entstehen, in ihrer Bilanz durch die vorgesehenen Maßnahmen kompensiert.

Sofern es trotzdem zu einem Jagdwertverlust kommen sollte, ist dies eine entschädigungsrechtliche Frage, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

#### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

*Nach Kenntnis des ADFC darf nur bei außergewöhnlicher Verkehrsbelastung innerorts ein Radweg als Zweirichtungsbord angelegt werden. Diese Belastung ist den Zahlen nach in Reher nicht gegeben. Deshalb hat der ADFC auch dort um Fahrbeziehungen beidseitig der B 1 gebeten, ggf. die alte Straßenführung zu belassen und an den Ortseinfahrten Geschwindigkeit reduzierende Maßnahmen zu ergreifen, da es nach Fertigstellung der Ortsumgehungen sicher keinen erneuten Umbau geben wird.*

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist der Bau der OU Aerzen mit den jeweiligen Anschlüssen an die vorhandene B 1. Weder die Ortsdurchfahrt von Aerzen noch die Ortsdurch-

fahrt von Reher sind Teil der Planung. Die Frage der innerörtlichen Radwegeführung ist somit an dieser Stelle nicht zu klären.

*Der ADFC bittet um eine nach vorn gerichtete Fahrradverkehrsplanung ohne ständige Querungen der Radwege an Ortsein- und -ausgängen. Diese Planung soll sich auch von Aerzen kommend Richtung Reher niederschlagen. Wird hier ein Schutzstreifen angelegt, so müssen die Radler nicht wie geplant die Straße queren, sondern können sowohl in Aerzen als auch in Reher auf ihrer Seite direkt weiterfahren. Da der vorhandene Radweg zwischen Aerzen und Reher nicht 2,50 m breit ist, wird er in der jetzigen Breite für Fußgänger und einseitig Richtung Aerzen auch für Radfahrer den vorgesehenen Zweck erfüllen, und damit den Fahrradverkehr auch unter touristischen Aspekten besser gewichten.*

*Wird Variante 2 zum Anschluss West gewählt, so sind die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer auch kompatibel. Nach der vom ADFC vorgeschlagenen Lösung würden nur Radler in Richtung Aerzen die Straße queren müssen, was auch ohne LSA zu bewerkstelligen sein sollte. Eine solche zweiseitige Anlage wird auch in Aerzen ein besseres Fahrverhalten der Radler produzieren können, ebenso wie in der weiteren Fortführung in Groß Berkel. Beide Ortschaften leider im Fahrrad- und Fußgängerverkehr unter den gemeinsamen Führungen auf dem gerade im Einkaufsbereich stark frequentierten zu schmalen Hochborden. Somit würde den Verkehrsteilnehmern die Qualität eröffnet, die der nationale Radverkehrsplan für sie vorsieht.*

*Die Kernaussagen für den richtungsgebundenen Radverkehr gelten auch für die Anbindung nach Osten. Hier bietet sich jedoch eine LSA an. Denkt man an eine beidseitige Führung des Radverkehrs, würde ein Teil der Radler nicht die Trasse queren müssen.*

Zwischen Groß Berkel und Aerzen ist an der bestehenden B 1 auf der Südseite ein gemeinsamer Rad-/Gehweg vorhanden. Das Radwegekonzept zum Umbau der B 1 in der OD Reher (Plangenehmigung des Landkreises Hameln-Pyrmont) sieht einen gemeinsamen Rad-/Gehweg auf der Nordseite vor. Diese beiden Fakten sind bei der Planung der Radwegeführung im Zuge der OU Aerzen zu berücksichtigen und führen dazu, dass eine Querung für Radfahrer unvermeidbar ist. Vor diesem Hintergrund hat der Vorhabensträger versucht, die Radwegeplanung so zu gestalten, dass es bei einer Querung bleibt und diese an einer Stelle vorgesehen wird, an der ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen herrscht.

Der Radweg wird zunächst aus Richtung Hameln kommend kreuzungsfrei mittels eines Überführungsbauwerkes über die B 1 neu geführt und schließt dann wieder an den vorhandenen gemeinsamen Rad-/Gehweg nach Aerzen an.

Die Radfahrer können Aerzen auf der Südseite durchfahren und dann den Zubringer zur B 1 neu mittels einer Querungshilfe kreuzen. In diesem Bereich ist das Verkehrsaufkommen deutlich geringer als auf der B 1 neu. Außerdem bietet die Querungsstelle eine gute Übersicht, so dass ein gefahrloses Queren möglich ist. Dies wurde auch von der Polizei und der zuständigen Verkehrsbehörde so beurteilt.

Auf der Nordseite führt der Radweg dann am Kreisverkehr vorbei und schließt an den gemeinsamen Rad-/Gehweg auf der Nordseite der OD Reher an.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieses Radwegekonzept unter Beachtung der o. g. Zwangspunkte die optimale Lösung, weil nur eine Querung erforderlich ist und diese an einer gut einsehbaren Stelle mit wenig Verkehr erfolgt.

Innerörtliche Radwege-Maßnahmen in Aerzen oder Groß Berkel sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

### **Private Einwendungen:**

### Einwender 1 und 2

*Die Einwender 1 und 2 erheben gemeinsame Einwendungen gegen den Bau der OU Aerzen. Die OU durchschneidet den von den Einwendern gemeinschaftlich gepachteten Jagdbezirks Aerzen, in dem neben Wildschweinen, Rehwild, Hasen und anderen Tieren auch ein starker Damwildbestand vorhanden ist.*

*Damwild wandert gern und ist dabei erhöht unfallgefährdet, denn es zeigt gegenüber den anderen Schalenwildarten ein abweichendes Fluchtverhalten; bevor Damwild flüchtet, verhofft es zunächst, um eine Gefahr zu lokalisieren. Beim heutigen Straßenverkehr ist dieses Verhalten tödlich. Die hier in Rede stehende Umgehungsstraße wird in Damwildwechsel gebaut, die in Richtung alte B 1 zur Humme zerschnitten werden. Da hauptsächlich im unteren Bereich zur alten B 1 hin Rüben gepflanzt werden, können insbesondere hier vermehrte Wildunfälle die Folge sein. Wobei neben Blech- auch Personenschäden nicht auszuschließen sind, zumal Damwild mit ca. 30 – 70 kg aufgebrochen, ein mindestens doppelt so wuchtiges Aufprallhindernis darstellt, wie Rehwild.*

*Ohne Einzäunung werden die Wildunfälle nicht in den Griff zu bekommen sein.*

Wenn eine Straße neu gebaut wird in einem Bereich, in dem sich auch Wild aufhält, sind Wildunfälle natürlich nie ganz auszuschließen. Auf der alten B 1 hat es bislang allerdings nach Aussage der Polizei keine nennenswerten Wildunfälle gegeben.

Auch verläuft im Bereich der Trasse nach Aussage des zuständigen Hegerings kein Wildwechsel.

Diese Tatsachen führen dazu, dass die Voraussetzungen für die Aufstellung von Wildschutzzäunen gemäß der Wildschutzzäunrichtlinie nicht erfüllt sind. Die Pflichten zur Sicherung des Verkehrs können durch Aufstellung des Gefahrenzeichens 142 StVO (Wildwechsel) erfüllt werden. Hierfür ist die untere Verkehrsbehörde zuständig.

Sollte sich nach Inbetriebnahme der OU herausstellen, dass es zu einer Häufung von Wildunfällen kommt, können entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Teil A dieses Beschlusses wird verwiesen.

*Nach Auffassung der Einwender wird durch die geplante OU im Übrigen eine wesentliche Wertminderung des Jagdausübungsrechtes eintreten, zumal die Fläche zwischen der Ortsumgehung und der Ortschaft Aerzen jagdlich nicht mehr nutzbar sein wird.*

*Die Maßnahme stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Jagdbezirk Aerzen dar. Neben der bereits angesprochenen Zerstörung von Wildwechseln ist zu befürchten, dass der sich gerade konsolidierende Niederwildbesatz, insbesondere bei den Hasen, schweren Schaden erleidet.*

*Zum jetzigen Zeitpunkt kann sich das Wild zwischen Schierholzberg und der jetzigen B 1 zur Äsung verteilen. Es treten dort zwar Wildschäden auf, die entschädigt werden müssen, die sich aber in verträglichem Maß halten.*

*Durch den notwendigen Wildschutzzäun werden auf den zum Wald hin verbleibenden Flächen vermehrt Wildschäden auftreten. Darüber hinaus wird durch die künftige Lärmbelästigung der Erholungswert der Jagd erheblich beeinträchtigt.*

*Obwohl Entschädigungsfragen im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt werden, wird eine Pachtaufhebungs- bzw. Jagdwertminderungsentschädigung geltend gemacht.*

Die mögliche Wertminderung des Jagdreviers ist, wie von den Einwendern bereits konstatiert, nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren wird ein Entschädigungsverfahren durchgeführt, in dem auch über eine eventuelle jagdliche Wertminderung entschieden wird.

### Einwender 3

*Bei der Planung handelt es sich nach dem Verständnis des Einwenders teilweise um eine Hochstraße. Hierbei wird mit dem Schierholzberg als Reflektor eine gleichmäßige Beschallung Aerzens befürchtet. Es wird angeregt, eine in den Boden vertiefte Trasse für die Umgehungsstraße*



*zu bauen, welche von den notwendigen Straßen überbrückt wird. Dies hätte auch den Vorteil, dass kleinere Brücken erforderlich wären.*

Von der insgesamt ca. 4,3 km langen Ortsumgehung sind ca. 1,2 km in Dammlage geplant. Dabei wird das bestehende Relief berücksichtigt und im höchstgelegenen Abschnitt östlich des Lammergrundes wird die Trasse in Einschnittslage geführt.

Wenn jede Geländeneigung berücksichtigt werden würde, müssten die Fahrzeuge ständig wechselnd bergauf und bergab fahren, was erhebliche höhere Lärmemissionen zur Folge hätte.

Eine Trassenführung in Einschnittslage wäre zwar technisch durchaus möglich, würde aber zu einem extrem höheren Flächenverbrauch führen, denn für jeden Meter, den die Trasse tiefer gelegt wird, werden pro Seite ca. 3 m zusätzlicher Flächen benötigt. Dies ist unverhältnismäßig und rechtlich den betroffenen Grundstückseigentümern gegenüber auch gar nicht zulässig, da die geplante Trasse aufgrund der Entfernung zum Ort Aerzen keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung zur Folge hat.

Außerdem müsste die B 1 im Kreuzungsbereich mit der tief liegenden K 37 teilweise in Tunnelbauweise unterführt werden. Die erheblichen Kosten, die dies nach sich ziehen würde, stehen in keinem Verhältnis zum erzielten Nutzen.

#### Einwender 4

Der Einwender 4 hat mit Schreiben vom 14.09.2006 pauschal Einwendungen gegen die Planung geltend gemacht. Eine Einwendung kann nur dann im Planfeststellungsverfahren Berücksichtigung finden, wenn sie hinreichend substantiiert dargelegt wird. Eine pauschal erhobene Einwendung entspricht diesen Anforderungen nicht. Die begründete Einwendung des Einwenders 4 ging erst nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Planfeststellungsbehörde ein und ist deshalb verfristet.

#### Einwender 5

*Gegen die geplante Verlegung der B 1 wird fristgerecht Widerspruch eingelegt. Die Einwendungen werden u.a. damit begründet, dass die fristgerechten Einsprüche zum Raumordnungsverfahren nicht beantwortet wurden.*

Beim Raumordnungsverfahren handelt es sich um ein eigenständiges Verfahren, das vom zuständigen Landkreis Hameln-Pyrmont durchgeführt wurde. Einwände, die dort vorgebracht worden sind, können daher im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden. Alle fristgerecht in diesem Planfeststellungsverfahren vorgebrachten und nicht explizit zurückgenommenen Einwendungen werden im Weiteren behandelt.

*Die südliche Umgehung von Aerzen bindet nicht die – durch Verkehrszählung nachgewiesenen – großen Verkehrsströme der K 36 und K 29 an, wie das eine Nordumgehung leisten würde. Diese sollen weiter die alte Ortsdurchfahrt belasten. Da eine Anbindung der südlichen K 37 ohnehin nicht vorgesehen ist, kann die Umgehung auch nördlich um Aerzen geführt werden.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

*Der Trassenanstieg am Hang des Schierholzberges mit einer Steigung von fast 5 % und die dadurch bedingte LKW-Überholspur sind ungünstig und teuer. Die starke Steigung, das Auf und Ab sowie die unverhältnismäßig große Länge der Umgehungsstraße bedingen entsprechend hohe Kraftstoffmehrerbräuche und CO<sub>2</sub> – Emissionen, die den heutigen Energieeinspar- und Klimaschutzbestrebungen diametral gegenüber stehen. Die aufaddierten Kraftstoffmehrkosten sind so hoch, dass die Allgemeinheit die Trasse, selbst wenn sie zum Nulltarif zu haben wäre, zu teuer kommt. Ein Anachronismus, der von den politischen Vorgaben so überhaupt nicht abgedeckt ist.*

Für die Ortsumgehung und die Ortsdurchfahrt Aerzen wurde ein Luftschadstoffgutachten aufgestellt, welches als Unterlage 11, LuS Teil der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ist. In der Untersuchung wurde unter Berücksichtigung des Trassenverlaufs in der Lage und Höhe und der Vorbelastungen, der Anteil der Straße an der Luftverunreinigung (Zusatzbelastung) ausgewiesen und die Gesamtbelastung mit Beurteilungswerten verglichen. Die Abschätzung der Luftschadstoffe zeigt, dass durch die OU Aerzen die Grenzwerte für Luftschadstoffe in den untersuchten Streckenabschnitten nicht überschritten werden.

Für den Bereich der Ortsdurchfahrt von Aerzen werden die Grenzwerte nur durch den Entlastungseffekt der Ortsumgehung eingehalten. Ohne die neue Trasse würde es zu Grenzwertüberschreitungen kommen.

Die Ortsumgehung führt nicht generell zu geringeren Luftschadstoffen, weil sie kein Instrument zur allgemeinen Verkehrsreduzierung ist und auch nicht sein kann. Die Reduzierung von CO<sub>2</sub> – Emissionen ist auf Dauer nur durch Verlagerung von Straßenverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Dennoch werden die Belastungen für Bereiche, in denen Menschen direkt an der Trasse wohnen, erheblich geringer.

Auch das Argument, durch die längere Strecke der Umgehungsstraße kommt es zu einer höheren Belastung gegenüber der jetzigen Situation ist insofern nicht stichhaltig, als auf der OU keine Kreuzungspunkte enthalten sind, die ein mehrfaches Anfahren und Bremsen erforderlich machen. In der Ortsdurchfahrt kommt es zwangsläufig durch Abbiegevorgänge zu Stauungen und Stockungen und damit zu vermehrten Emissionen.

Die Steigung innerhalb des Trassenbereiches lässt sich aufgrund der Topografie nicht vermeiden. Eine Trassenführung im Einschnitt würde zu einem extrem höheren und nicht begründbaren Flächenverbrauch führen.

Die Ortsumgehung Aerzen ist in der vorliegenden Form im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten und somit politisch gewollt.

*Die prognostizierten Schallimmissionen basieren auf den vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten. Diese werden erfahrungsgemäß ständig überschritten, besonders auf neuen Trassen. Die Polizei kann das nur gelegentlich kontrollieren. Außerdem wurde die hohe Motorendrehzahl der LKW an den starken Steigungen, die trotz eingehaltener Höchstgeschwindigkeit gefahren wird, nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Die am Hang des Schierholzberges hoch über Aerzen hinaufgeführte Trasse wird wegen ihrer exponierten Lage die Schallemissionen weithin über die Aerzener Talmulde abstrahlen, und zwar viel störender, als es die Abschätzungen erwarten lassen.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Natürlich kommt es durch den Bau der Trasse zu Lärmemissionen an einer Stelle, die bisher frei von Lärm ist. Dies bringt für die Häuser, die der Trasse am nächsten liegen, Lärmbelästigungen mit sich. Diese können auch individuell als störend empfunden werden. Fakt ist jedoch, dass bei keinem der der OU am nächsten liegenden Gebäude eine Überschreitung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte festgestellt wurde. Die Werte liegen sogar so deutlich unterhalb der Grenzwerte, dass auch eine gelegentliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu keinem anderen Ergebnis führen würde. Die einzelnen Beurteilungspegel sind der Unterlage 11 zu entnehmen. Die für die OU erzielten Werte liegen in einem Bereich, der vom Gesetzgeber als zumutbar eingestuft worden ist.

Auf der anderen Seite wird die Ortsdurchfahrt erheblich vom Lärm entlastet, so dass die OU für diese Menschen eine deutliche Verbesserung darstellt.

Erst eine Lärmerhöhung um 3 dB(A) ist für das menschliche Ohr wahrnehmbar. Eine solche Lärmerhöhung entsteht aber erst bei der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens.

*Eine südliche Ortsumgehung immitiert Lärm und Abgase naturgemäß auf die Südseite der Grundstücke, also auf die dort angelegten Gärten, Balkone, Terrassen und Wohnzimmer, wodurch die Wohn- und Lebensqualität viel mehr gemindert wird, als durch eine nördliche Umgehung.*

Auf die Aussagen zur Variantenuntersuchung und zur Lärmberechnung wird verwiesen.

*Das Naherholungsgebiet der Aerzener liegt auf der Südseite, mit den Zielen „Ewige Quelle“, „Bussardklause“, Waldrand Schierholzberg, „Festplatz Hühnerbusch“ und Pyrmonter Wald und wird durch die Lammer, den Hohlen Weg und den Wülmser Weg erreicht. Besonders bei älteren Leuten und Kindern, im Winter z.B. zum Schlittenfahren, sind diese Ziele besonders beliebt. Die Attraktivität dieser schönen schutzwürdigen sanften Hanglandschaft wird durch so eine auffällige weit und hoch in die noch unverbaute Landschaft einschneidende, schnellbefahrene Umgehungsstraße zumindest schwer geschädigt, wenn nicht sogar auf Dauer verschandelt. Spätere korrigierende Maßnahmen sind auch mit großem Kostenaufwand praktisch nicht möglich.*

*Das Landschaftsschutzgebiet Lammer darf nicht durchschnitten werden. Hier und in seiner Umgebung sind viele auch bedrohte Vogelarten, sowie Fledermäuse usw. anzutreffen.*

Die mit der geplanten Maßnahme einhergehenden Eingriffe in die Natur, das Landschaftsbild und die Flora und Fauna sind bereits in Teil B IV. Umweltverträglichkeitsprüfung abgewogen und beurteilt worden. Auf die dortigen Aussagen zu den Schutzgütern Mensch, Landschaftsbild sowie Pflanzen und Tiere wird Bezug genommen.

*Vor Jahrzehnten, als die Bahnstrecke stillgelegt werden sollte, und auch später im Raumordnungsverfahren wurde vom Einwender und anderen der Bahnkörper im Rahmen einer nördlichen Umgehung als günstige B 1-Ersatztrasse vorgeschlagen. Auch wenn inzwischen die ortsnahen Bereiche zugesiedelt wurden, stellen die wesentlichen langen Stücke immer noch eine viel günstigere Alternative dar. Die Bahnstrecke bietet beabsichtigerweise einen stetigen sanften Anstieg ohne Auf und Ab, ist erheblich kürzer, die K 36 und K 29 können angebunden werden, sie zerschneidet nicht erneut wertvolle Landschaft und Natur, die Landwirte geben rechts und links neben der Bahnlinie bereitwilliger einen Streifen ab, der ihre Äcker nicht zusätzlich durchkreuzt, Hochwildreviere werden nicht durchfahren, die Lärmquelle liegt nicht auf exponierter Höhe und die liebliche südliche Tallage und das LSG Lammer bleiben unberührt.*

*Wenn die inzwischen zugesiedelte alte Streckenführung innerhalb von Aerzen zwar kaum noch durch einen Trog wird reaktiviert werden können, so bietet sich doch die teilweise Benutzung von K 36 und K 29 bei der Umgehung der nördlichen Siedlungsbereiche an.*

Die grundsätzliche Trassenplanung ist, wie bereits dargelegt, im Raumordnungsverfahren erfolgt. Die einzelnen Varianten wurden bereits in der Variantenuntersuchung beschrieben und bewertet. Auf die dortigen Aussagen wird Bezug genommen.

#### Einwender 6 und 7

*Die Einwender 6 und 7 haben eine gemeinsame Einwendung abgegeben und eine Unterschriftenliste von Anwohnern des Berliner Rings beigefügt, die die Einwendung unterstützen. Als Besitzer der Grundstücke Berliner Ring Südseite in Aerzen, sind die Einwender direkt von den Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung betroffen, da sie in ca. 240 m Entfernung vorbeiläufen soll.*

*Eine OU ist erforderlich, um die Verkehrsemissionen im Ortskern zu verringern. Wenn man als Abhilfe eine neue Straße plant, sollte man diese Emissionen nach neuesten technischen Gesichtspunkten so gering, wie möglich halten. Es ist aber kein aktiver Schallschutz vorgesehen mit der Begründung, der errechnete Schallpegel liegt unterhalb der Grenzwerte. Diese Planungsauslegung ist den Besitzern der Grundstücke, die schon 1965 erworben wurden, nicht human und auch aus medizinischer Sicht falsch. Die Wohnqualität leidet erheblich und die Immobilien werden wertlos. Lärm macht krank, das haben medizinische Untersuchungen bewiesen.*

*Der Abstand der Grundstücke des Berliner Rings ist der Geringste zur Trasse. Die errechneten Schallwerte von 51 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts sind nahe an der zulässigen Höchstgrenze von 59 bzw. 49 dB(A). Deshalb wird ein aktiver Schallschutz gefordert.*

*Nach den Befürchtungen der Einwender werden die tatsächlichen Schallwerte wesentlich höher sein, als die berechneten oder sogar die Höchstwerte überschreiten. Als Begründung dafür werden folgende Punkte aufgeführt:*

- *Die geplante Straße läuft vor dem Pyrmonter Berg und dem Schierholzberg vorbei. Diese Berge reflektieren den Schall. Es entsteht ein Widerhall. Dieser ist heute schon akustisch von der Strasse nach Gellersen zu hören.*
- *Die neue Strasse soll im Bereich der Überführung über die Gellerser Strasse auf einer Länge von ca. 500 m bis auf eine Höhe von 1 m aufgeböscht werden. Von dieser erhöhten, nach allen Seiten freien Lage wird der Schall wesentlich weiter und ungünstiger ausgebreitet.*
- *Es wurde bei der Schallberechnung von einem leichten Wind von 3m/ sek. Ausgegangen. Zu 80 % des Jahres ist die Windrichtung Südwest. Meist weht der Wind durch die Ost-West-Richtung des Aerzener Tales kräftig aus dieser Richtung. Er bläst dann von der Ortsumgehung auf den Berliner Ring zu.*
- *Durch die Autobahnmaut ist der Anteil der am Verkehr teilnehmenden LKW weiter gestiegen. Er ist für die Zukunft mit 8 % tags und 15 % nachts zu gering angesetzt.*
- *Die in der Berechnung angesetzte Fahrgeschwindigkeit für PKW von 100 km/h und LKW von 80 km/h ist zwar gesetzlich vorgegeben, tatsächlich sind die Geschwindigkeiten aber höher, auch weil die neu ausgebaute Strasse zum Überholen verleitet.*

*Ein aktiver Schallschutz, der bei den meisten neu erstellten Projekten vorgesehen wird, würde während der Naubauphase weniger Kosten erzeugen, als bei einer Nachrüstung.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind

das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Natürlich kommt es durch den Bau der Trasse zu Lärmemissionen an einer Stelle, die bisher frei von Lärm ist. Dies bringt für die Häuser, die der Trasse am nächsten liegen, Lärmbelästigungen mit sich. Diese können auch individuell als störend empfunden werden. Fakt ist jedoch, dass bei keinem der der OU am nächsten liegenden Gebäude eine Überschreitung der gesetzlich festgelegten Grenzwerte festgestellt wurde. Die Werte liegen sogar so deutlich unterhalb der Grenzwerte, dass auch eine gelegentliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu keinem anderen Ergebnis führen würde. Die einzelnen Beurteilungspegel sind der Unterlage 11 zu entnehmen. Die für die OU erzielten Werte liegen in einem Bereich, der vom Gesetzgeber als zumutbar eingestuft worden ist.

Auf der anderen Seite wird die Ortsdurchfahrt erheblich vom Lärm entlastet, so dass die OU für diese Menschen eine deutliche Verbesserung darstellt.

Erst eine Lärmerhöhung um 3 dB(A) ist für das menschliche Ohr wahrnehmbar. Eine solche Lärmerhöhung entsteht aber erst bei der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens.

In den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - ist der Lärmschutz geregelt. Danach wird zunächst versucht, durch planerische Maßnahmen bei der Linienführung und Trassierung Lärm zu vermeiden. Erst wenn dies nicht in ausreichendem Maße gelingt oder möglich ist, werden bauliche Maßnahmen an der Straße (aktiver Lärmschutz) oder bauliche Maßnahmen an den lärmbeeinträchtigten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) durchgeführt.

Bei der OU Aerzen liegen die errechneten Lärmpegel, wie bereits erläutert, weit unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Es besteht damit für den Vorhabensträger keine rechtliche Handhabe, aktiven Lärmschutz auszuführen, denn die hierfür erforderlichen Kosten werden aus Steuermitteln finanziert und müssen begründet sein.

Der Einwand, Lärm mache krank ist sicherlich grundsätzlich richtig. Im vorliegenden Fall führt die OU im Gegenteil zu einer erheblichen Lärmreduzierung im Bereich der Ortsdurchfahrt, die gegenüber der Lärmerhöhung am Ortsrand eindeutig überwiegt.

*Die Einwender erklären, dass sie nach Inbetriebnahme der Straße bei einer Nachmessung die tatsächlichen Schallwerte bekommen würden. Bei Überschreitung der Grenzwerte würde die Nachrüstung eines aktiven Schallschutzes gefordert, notfalls auch gerichtlich.*

Gesetzliche Grundlage der Schallberechnung sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG – Verkehrslärmschutzverordnung. Danach ist auch nach Inbetriebnahme einer Straße die Nachmessung nicht zulässig. Auch nach Fertigstellung der OU könnte eine Nachprüfung nur durch eine Berechnung erfolgen.

### Einwender 8

Die Einwender werden durch Herrn Rechtsanwalt Müller-Gundermann vertreten.

*Die Einwender wünschen an der Einmündung der Straße „Alteburg“ in die alte B 1 das Aufstellen eines Hinweisschildes für Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge.*

Das Aufstellen eines entsprechenden Schildes ist ohne weiteres technisch möglich. Hierbei handelt es sich jedoch um eine Maßnahme, die von der unteren Verkehrsbehörde zu genehmigen wäre und die damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

*Aus Sicht der Einwender ist es nicht akzeptabel, dass sie bei Fahrten von ihrem Wohnort in Richtung Hameln zunächst nach Aerzen fahren sollen, dann dort wenden müssen, um anschließend über das geplante Kreuzungsbauwerk in Richtung Hameln zu fahren.*

Die Verkehrsführung der Bewohner von der „Alteburg“ erfolgt über den Weg Alteburg in Richtung Barntrup und Hameln. In Richtung Hameln kann in Aerzen eine Wendung erfolgen. Am Ortseingang mündet von rechts der Eichenweg in die „alte“ B 1. Die Straßeneinmündung ist übersichtlich und großzügig und bietet, sofern der Einmündungsbereich nicht durch ein aus dem Eichenweg kommendes Fahrzeug blockiert wird, ausreichend Platz zum Wenden. Weitere Möglichkeiten bestehen im Eichenweg selbst, der als Ringstraße durchfahren werden kann, oder an dessen Verlauf ein Parkplatz eine Wendemöglichkeit bietet. Diese Verkehrsführung beinhaltet für die Bewohner von „Alteburg“ zwar Umwege, die aber aufgrund ihrer Geringfügigkeit als hinnehmbar anzusehen sind.

Da die Eigentümerin der „Alteburg“ Mitglied des Realverbandes Selxen ist, besteht darüber hinaus für sie und ihre Mieter die Möglichkeit, den Realverbandsweg in Richtung Selxen auf eigene Gefahr zu nutzen. Diese Möglichkeit besteht allerdings auch jetzt schon, so dass sich durch den Bau der Ortsumgehung faktisch keine Veränderungen ergeben. Es kommen somit durch die Baumaßnahme auch keine neuen Verpflichtungen auf den Realverband Selxen zu.

### Einwender 9-11

Die Einwendungen der Einwender 9 – 11 sind wortgleich und werden deshalb zur Vermeidung von Wiederholungen gemeinsam behandelt.

Folgende Punkte werden nach Einsicht der Einwender bei der Planung nicht ausreichend berücksichtigt:

#### Berücksichtigung des Naherholungsgebietes

*Aus eigenen Beobachtungen der Einwender ist zu ersehen, dass von Wanderern und Hundebesitzern gerne ein kleiner Rundweg genutzt wird. Dieser verläuft das Hainefeld geradeaus hoch zum Wald, von dort aus am Waldrand Richtung Laatzen, die Weiterführung der Dorfwanne hinab bis zum Laatzer Ortsweg und von da aus wieder zurück. Auch wird der als Aerzener Wanderweg Nr. 1 bezeichnete Rundweg gerne mit diesem Stich abgekürzt.*

*Durch die Trasse der OU und den Verzicht auf eine Brücke in der Weiterführung des Hainefeldes werden die Aerzener Bürger und ihre Gäste unzweifelhaft von dem beliebten Naherholungsgebiet „Schierholzberg“ abgeschnitten.*

*Nach Auffassung der Einwender dürfen nach geltendem Recht gewohnte Wege der Bürger (ob offiziell so vorgesehen oder im Laufe der Jahre so entwickelt) nicht durch eine neu geplante Bundesstrasse zerschnitten werden, sondern müssen mindestens durch eine Brücke wieder hergestellt werden.*

*Zur Erhaltung des Naherholungsgebietes ist deswegen die Forderung zur Errichtung einer Brücke auf der bezeichneten Wegstrecke unbedingt notwendig und wird mit der Einwendung gestellt.*

Grundsätzlich müssen Wegebeziehungen, die durch eine neue Strasse zerschnitten werden, wieder hergestellt werden. Dabei ist aber der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Wenn die Trasse mehrere Wanderwege in kurzen Abständen kreuzt, stehen die immensen Kosten für die Brücken, die vom Steuerzahler finanziert werden, in keinem Verhältnis zu dem damit erzielten Nutzen. Außerdem sind Eingriffe in grundrechtlich geschütztes Eigentum in solchen Fällen nicht zu begründen.

Den Betroffenen ist also ein Umweg zuzumuten, wenn sich die neuen Wegebeziehungen in relativer Nähe zu den ehemals vorhandenen befinden.

Das Naherholungsgebiet kann zukünftig über den Weg „Lammergrund“ erreicht werden. Der Lammergrund erhält ein Bauwerk, unter dem Spaziergänger die OU Aerzen queren können. Von dort aus gelangen sie über geplante Wirtschaftswege südlich der OU sowohl zum Laatzter Ortsweg als auch zum Weg unter dem Waldrand des Schierholzberges.

Diese Verbindung ist für Wanderer und Spaziergänger zumutbar.

Der Schierholzberg ist weiterhin über die Verbindung „Hohler Weg“ und K 37 von Aerzen aus zu erreichen. Das Naherholungsgebiet wird somit nicht abgeschnitten.

Die negativen Einflüsse in Bezug auf die Naherholung sind auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil B IV. eingeflossen.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Brücke wird aus den genannten Gründen zurückgewiesen.

### Lärmschutz

*Wer einmal am Abend den nur gelegentlich auftretenden Lärm der Erntefahrzeuge, die dann etwa auf Höhe der geplanten Bundesstrasse arbeiten, gehört hat, mag sich gar nicht vorstellen, welche Lärmentwicklung später dauernd von der neuen Strasse ausgehen wird. Als Lärmbelastung wird von den Einwendern ausdrücklich nicht das im Gutachten angegebene gleichmäßige Rauschen von Fahrzeugen bezeichnet, sondern der Lärm, der von einzelnen Fahrzeugen verursacht wird. Mit hohen Drehzahlen überholende LKW und in der Drehzahl hochziehende Motorräder werden wegen der Höhe der Trasse die Geräusche gut über den Ort verteilen. Aufgrund dessen wird schon mit der Einwendung die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung und deren konsequente Überwachung gestellt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist auch ein kostenloser Lärmschutz.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird durch das Aufstellen entsprechender Schilder nach der StVO geregelt und obliegt der unteren Verkehrsbehörde. Eine etwaige Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht planfeststellbar und somit auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Gleiches gilt für Geschwindigkeitskontrollen.

#### Schutz des Wildes bzw. der Autofahrer

*Als Anwohner mit direkter Sicht auf die betroffenen Ländereien und häufigen Beobachtungen in der Morgendämmerung teilen die Einwender mit, dass sich das Hochwild nicht an die im Planfeststellungsverfahren aufgezeichnete Grenze, den oberen Feldweg, hält. In Jahreszeiten mit Mängeln im Wald (Wasser im Sommer, Futter im Winter) hält sich das Wild in der Morgendämmerung häufig nahe der Häuser auf.*

*Zur Sicherheit der Tiere und Autofahrer wird die Errichtung eines Wildschutzzaunes dringend gefordert.*

Wenn eine Straße neu gebaut wird in einem Bereich, in dem sich auch Wild aufhält, sind Wildunfälle natürlich nie ganz auszuschließen. Auf der alten B 1 hat es bislang allerdings nach Aussage der Polizei keine nennenswerten Wildunfälle gegeben.

Auch verläuft im Bereich der Trasse nach Aussage des zuständigen Hegerings kein Wildwechsel.

Diese Tatsachen führen dazu, dass die Voraussetzungen für die Aufstellung von Wildschutzzäunen gemäß der Wildschutzzaunrichtlinie nicht erfüllt sind. Da diese Richtlinie bindend ist, kann auch im Planfeststellungsverfahren nicht davon abgewichen werden. Die Pflichten zur Sicherung des Verkehrs können durch Aufstellung des Gefahrenzeichens 142 StVO (Wildwechsel) erfüllt werden.

Sollte sich nach Inbetriebnahme der OU herausstellen, dass es zu einer Häufung von Wildunfällen kommt, können entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Teil A dieses Beschlusses wird verwiesen.

#### Verlust von Grundstückswert

*Als die Einwender vor wenigen Jahren ihr Haus neu gebaut haben, war in erster Linie die ausgezeichnete, ruhige Lage am Ortsrand mit einem schönen Blick auf den Schierholzberg ausschlaggebend für die Entscheidung. Wenn sie an einer Bundesstraße hätten leben wollen, wären sie in den Ortskern gezogen. Das Grundstück war wegen der besonderen Lage auch teurer, als in einem neu geplanten Baugebiet.*

*Jetzt wird der Wiederverkaufswert der Immobilie durch die geplante Umgehungsstraße erheblich fallen. Daher wird ein entsprechendes Gutachten gefordert und eine Zahlung einer Entschädigungssumme gefordert.*

Die schalltechnische Untersuchung hat keine Grenzwertüberschreitungen für das Grundstück der Einwender festgestellt. Die Berechnung wurde korrekt durchgeführt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde an den Ergebnissen zu zweifeln.

Dennoch entsteht durch das Vorhandensein der Straße eine subjektive Beeinträchtigung des Wohngrundstücks, so dass ein gewisser Wertverlust nicht unwahrscheinlich ist. Dieser bewegt sich allerdings im Rahmen der Sozialgebundenheit des Grundeigentums, so dass hierfür seitens des Vorhabensträgers kein Ausgleich zu zahlen ist.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet Nachteile für die Betroffenen möglichst gering zu halten. Dennoch ist es unvermeidlich, dass die Bürger von der Baumaßnahme unterschiedlich betroffen sind. In einzelnen Fällen ist zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen als zumutbar anzusehen sind, und auch ob die Rechte des Einzelnen gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Durchführung der Maßnahme zurücktreten müssen. Das ist hier der Fall, zumal die errechneten Werte deutlich unter den Lärmgrenzwerten liegen.

Die Regelung eines eventuellen Entschädigungsanspruchs wäre auch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wäre in einem eigenen Entschädigungsverfahren zu regeln.



### Verlust von Lebensqualität

*Wenn man sich trotz vieler berechtigter Einwände gegen eine Nordumgehung und für eine Südumgehung entschieden hat, so müsste erst recht großem Abstand und wirksamen Sicht- und Schallschutzmaßnahmen höchste Priorität beigemessen werden, da die Gärten, Terrassen, Balkone und großen Fenster naturgemäß nach Süden ausgerichtet sind und die Erholungs- und Lebensqualität der Aerzener Bevölkerung nicht nachhaltig geschädigt werden darf.*

Die „Lärmtechnische Berechnung“ hat für das Gebäude der Einwender keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte ergeben. Gleiches gilt für die Außenwohnbereiche.

Natürlich führen Lärmimmissionen an einem Ort, an dem sie bisher nicht vorhanden waren, subjektiv zu einer Verschlechterung der persönlichen Situation und zu einer Beeinträchtigung. Diese wird auch durchaus von der Planfeststellungsbehörde anerkannt. Fakt ist jedoch, dass nicht jede Verschlechterung der persönlichen Situation auch zu einer nachhaltigen Schädigung der Erholungs- und Lebensqualität führt.

In der Planung der OU wurde ein großer Abstand der Trasse zur vorhandenen Bebauung vorgesehen, um die Beeinträchtigungen für die Anwohner möglichst gering zu halten. Dies ist auch gelungen, denn es sind keine Grenzwertüberschreitungen festzustellen. Der Gesetzgeber hat die Grenzwerte so festgelegt, weil er Lärmimmissionen, die darunter liegen, für zumutbar hält. Insofern ist auch nicht von einer nachhaltigen Schädigung der Erholungs- und Lebensqualität auszugehen.

Auf der anderen Seite sind bei einer Ortsumgehung immer die Nachteile Einzelner mit den Vorteilen Anderer abzuwägen. Die Ortsumgehung führt im Ortszentrum zu erheblichen Reduzierungen der Lärm- und Abgaswerte. Die Anzahl der beeinträchtigten Personen wird durch die Ortsumgehung wesentlich geringer.

### Kosten-Nutzen-Verhältnis

*Nach Einsichtnahme der Unterlagen stellt sich den Einwendern als Laien die Frage, ob der geplante Verlauf der Bundesstraße wirklich ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis beinhaltet. Nach den Unterlagen werden ca. 9.000 Fahrzeuge die neue Straße nutzen, aber trotzdem 6.000 Fahrzeuge im Ortskern verbleiben. Nach Ansicht der Einwender wäre eine Nordtrasse der Umgehung wesentlich sinnvoller, da große Mengen von Verkehr aus Richtung Reinerbeck, Alverdissen und Lemgo kommen. Der Verkehr aus Richtung Gellersen ist zwar eher zu vernachlässigen, aber ebenfalls nicht an die Umgehung angebunden. Die Funktion von Aerzen als Knotenpunkt wird nicht genug berücksichtigt und aller Verkehr aus den östlichen und westlichen Nachbargemeinden weiter munter durch den Ort geleitet.*

*Als verantwortlich denkende, Steuern zahlende Bürger fordern die Einwohner daher die Argumente für den entstehenden Nutzen mit den enormen Kosten für die südliche Trasse der Umgehung erneut zu überprüfen.*

Für die Ortsumgehung Aerzen wurde ein Kosten-Nutzen-Faktor von 6,4 nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsmodell ermittelt, in das alle Wert bildenden Faktoren einfließen. Das bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen einer Ortsumgehung 6,4 mal höher ist, als die Kosten.

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

## Einwender 12

*Verkehrswege sollten so geplante werden, dass es nicht zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffemission führt. Besonders durch die Trassenführung oberhalb von bebauten Wohngebieten ist eine nicht hinzunehmende Steigerung der Emissionen zu erwarten. Durch die Hangplatzierung am Schierholzberg wird sich der Lärm durch die Aerzener Talmulde ausbreiten. Durch die teilweise sehr große Steigung von 5 % ist es unabdingbar, dass der Lärmpegel durch hohe Motordrehzahlen von schweren LKW und überholenden PKW besonders nachts unüberhörbar sein wird. Bereits bei der aktuellen B 1 ist es unüberhörbar, wenn der Schwerlastverkehr in Richtung Hameln beschleunigt. Im Winter ist dies besonders auffällig, da die fehlenden Blätter der Bäume eine Schallausbreitung forcieren.*

*An Wochenenden und Feiertagen ist zwar mit einer Lärmreduzierung zu rechnen, dies wird aber durch Freizeit-Motorradfahrer mit üblicherweise überhöhten Geschwindigkeiten kompensiert. Eine bergseitige Böschung wird diese Problematik nur forcieren. Die erstellte schalltechnische Untersuchung geht auf keine dieser Punkte auch nur annähernd ein.*

*Ausgangsseitig wird bei diesem Gutachten keine Steigung betrachtet, da ein Steigungswert von 5 % knapp unterschritten wird. Dies ist unserer Meinung nach untragbar, da eine Steigung von 4,9 % nicht vernachlässigbar ist.*

*Im Gutachten wird auch nur von Geschwindigkeiten ausgegangen. Anfahrten, Beschleunigungsvorgänge, höhere Motordrehzahlen, Qualität des Fahrbahnbelages usw. werden nicht berücksichtigt.*

*Auch die angesetzten Grenzwerte sind nach Meinung der Einwender zu hoch. Laut der 67. Gesundheitskonferenz der WHO 1994 sind bei Lärmuntersuchungen Grenzwerte im Außenbereich von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) nachts sowie im Innenbereich 35 dB(A) tags und 30 nachts anzusetzen. Lärm macht krank.*

*Da die Einwender aus gesundheitlichen Gründen das ganze Jahr über bei offenem Fenster schlafen, ist die neue Trassenführung ein tiefer Einschnitt in das alltägliche Leben und deshalb nicht hinnehmbar. Sie werden schon durch den unerträglichen Fluglärm von tief fliegenden Hubschraubern belästigt und brauchen nicht noch eine zusätzliche permanente Lärmquelle in Form einer Ortsumgehung.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Die schalltechnische Untersuchung hat keine Grenzwertüberschreitungen für das Grundstück der Einwender festgestellt. Die Berechnung wurde korrekt durchgeführt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde an den Ergebnissen zu zweifeln.

Die festgelegten Grenzwerte bilden die gültige Rechtslage, an die sich die Planfeststellungsbehörde zu halten hat. Ob diese Grenzwerte, wie von den Einwendern gerügt, zu hoch sind, ist dabei für die Frage der Rechtmäßigkeit des Vorhabens unerheblich.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet Nachteile für die Betroffenen möglichst gering zu halten. Dennoch ist es unvermeidlich, dass die Bürger von der Baumaßnahme unterschiedlich betroffen sind. In einzelnen Fällen ist zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen als zumutbar anzusehen sind, und auch ob die Rechte des Einzelnen gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Durchführung der Maßnahme zurücktreten müssen. Das ist hier der Fall, zumal die errechneten Werte deutlich unter den Lärmgrenzwerten liegen.

Durch die Ortsumgehung kommt es im Übrigen zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses, so dass nur im Bereich des Kreisels mit Anfahrgeräuschen zu rechnen ist.

*Aufgrund mautpflichtiger Autobahnen wird ein Ausbau der B 1 und weiterer Bundesstraßen den LKW – Verkehr auf diese locken und somit auch die Verkehrsbelastung in Aerzen verschärfen.*

Laut § 1 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG) bilden die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz und sind dazu bestimmt, dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Die Träger der Straßenbaulast haben gem. § 3 Abs. 1 FStrG die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, wobei die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu beachten sind. Diesem gesetzlichen Auftrag wird mit dem Bau der OU Aerzen gefolgt. Planerisches Ziel ist es, eine leistungsstarke, dem ständig wachsenden Verkehrsaufkommen entsprechende neue Umgehungsstraße zu schaffen, und dadurch eine Entlastung der Aerzener Ortsdurchfahrt zu erreichen.

Dass die Umgehungsstraße die B 1 auch für LKW als Alternativroute interessanter macht, ist ein Nebeneffekt der Planung. Um dies zu unterbinden, bestünde die Möglichkeit, auch die B 1 mautpflichtig zu machen, wie es auf anderen Bundesstraßen durchaus schon der Fall ist. Dies ist jedoch eine politische Entscheidung, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

*Auch der erhöhte Kraftstoffverbrauch wird durch eine Umgehungsstraße mit zusätzlicher Länge und unnötigen Steigungen unabdingbar sein und sich in mehrere hundert Tonnen Treibstoff pro Jahr beziffern.*

Für die Ortsumgehung und die Ortsdurchfahrt Aerzen wurde ein Luftschadstoffgutachten aufgestellt, welches als Unterlage 11, LuS Teil der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ist. In der Untersuchung wurde unter Berücksichtigung des Trassenverlaufs in der Lage und Höhe und der Vorbelastungen, der Anteil der Straße an der Luftverunreinigung (Zusatzbelastung) ausgewiesen und die Gesamtbelastung mit Beurteilungswerten verglichen. Die Abschätzung der Luftschadstoffe zeigt, dass durch die OU Aerzen die Grenzwerte für Luftschadstoffe in den untersuchten Streckenabschnitten nicht überschritten werden.

Für den Bereich der Ortsdurchfahrt von Aerzen werden die Grenzwerte nur durch den Entlastungseffekt der Ortsumgehung eingehalten. Ohne die neue Trasse würde es zu Grenzwertüberschreitungen kommen.

Die Ortsumgehung führt nicht generell zu geringeren Luftschadstoffen, weil sie kein Instrument zur allgemeinen Verkehrsreduzierung ist und auch nicht sein kann. Die Reduzierung von CO<sub>2</sub> – Emissionen ist auf Dauer nur durch Verlagerung von Straßenverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Dennoch werden die Belastungen für Bereiche, in denen Menschen direkt an der Trasse wohnen, erheblich geringer.

Auch das Argument, durch die längere Strecke der Umgehungsstraße kommt es zu einer höheren Belastung gegenüber der jetzigen Situation ist insofern nicht stichhaltig, als auf der OU keine Kreuzungspunkte enthalten sind, die ein mehrfaches Anfahren und Bremsen erforderlich machen. In der Ortsdurchfahrt kommt es zwangsläufig durch Abbiegevorgänge zu Stauungen und Stockungen und damit zu vermehrten Emissionen.

*Das Siedlungsgebiet „Hainefeld“ liegt viel zu nahe an der geplanten Umgehungsstraße. Der Wert- und Wohnqualitätsverlust des Grundstücks und Wohnhauses der Einwander durch erhöhte Lärm- und Schadstoffimmissionen wird enorm sein und nur von einem Sachverständigen beziffert wer-*

*den können. Sollte es zu einer Veränderung des jetzigen B 1 – Verlaufs kommen, werden zur Erhaltung der Wohnqualität aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen gefordert.*

Die schalltechnische Untersuchung hat keine Grenzwertüberschreitungen für das Grundstück der Einwender festgestellt. Die Berechnung wurde korrekt durchgeführt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde an den Ergebnissen zu zweifeln.

Dennoch entsteht durch das Vorhandensein der Straße eine subjektive Beeinträchtigung des Wohngrundstücks, so dass ein gewisser Wertverlust nicht unwahrscheinlich ist. Dieser bewegt sich allerdings im Rahmen der Sozialgebundenheit des Grundeigentums, so dass hierfür seitens des Vorhabensträgers kein Ausgleich zu zahlen ist.

Die Regelung eines eventuellen Entschädigungsanspruchs wäre auch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wäre in einem eigenen Entschädigungsverfahren zu regeln.

Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen können von der Planfeststellungsbehörde nur dann angeordnet und planfestgestellt werden, wenn hierfür dem Grunde nach ein Anspruch besteht. Dies ist nur dann der Fall, wenn die gesetzlich festgelegten Grenzwerte überschritten werden. Da dies, wie bereits erläutert, nicht der Fall ist, besteht keine rechtliche Notwendigkeit, Lärmschutzmaßnahmen aus Steuermitteln vorzusehen.

*Die Abtrennung der südlichen Naherholungsgebiete ist nicht hinnehmbar. So wird den Einwendern durch die Trassenführung der schon seit Jahrzehnten durch die Familie Rose gewährte direkte und leichte Zugang über deren Nutzflächen zum Schierholzberg genommen. Auch das naheliegende Naturschutzgebiet „Lammergrund“ wird durch die Ortsumgehung durchschnitten und unwiederbringbar für alle Zeiten zerstört. Erholungsgebiete wie „Ewige Quelle“ und „Hühnerbusch“ sind nicht mehr auf gewohntem direktem Wege zu erreichen. Auch der von den Einwendern und ihren Kindern zum sicheren Rad- und Inliner fahren genutzte Laatzter Ortsweg ist in seinem gewohnten Verlauf nicht mehr nutzbar. Ein Zustand, der für die Einwender nicht zumutbar ist und eine Minderung ihrer Lebensqualität bedeutet. Es wird gefordert, dass die gewohnten Zugangswege erhalten bleiben und nicht zerschnitten oder blockiert werden.*

Grundsätzlich müssen Wegebeziehungen, die durch eine neue Strasse zerschnitten werden, wieder hergestellt werden. Dabei ist aber der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Wenn die Trasse mehrere Wanderwege in kurzen Abständen kreuzt, stehen die immensen Kosten für die Brücken, die vom Steuerzahler finanziert werden, in keinem Verhältnis zu dem damit erzielten Nutzen. Außerdem sind Eingriffe in grundrechtlich geschütztes Eigentum in solchen Fällen nicht zu begründen.

Den Betroffenen ist also ein Umweg zuzumuten, wenn sich die neuen Wegebeziehungen in relativer Nähe zu den ehemals vorhandenen befinden.

Das Naherholungsgebiet kann zukünftig über den Weg „Lammergrund“ erreicht werden. Der Lammergrund erhält ein Bauwerk, unter dem Spaziergänger die OU Aerzen queren können. Von dort aus gelangen sie über geplante Wirtschaftswege südlich der OU sowohl zum Laatzter Ortsweg als auch zum Weg unter dem Waldrand des Schierholzberges.

Diese Verbindung ist für Wanderer und Spaziergänger zumutbar.

Der Schierholzberg ist weiterhin über die Verbindung „Hohler Weg“ und K 37 von Aerzen aus zu erreichen. Das Naherholungsgebiet wird somit nicht abgeschnitten.

Die negativen Einflüsse in Bezug auf die Naherholung sind auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil B IV. eingeflossen.

Die durchaus berechtigte Forderung der Einwender nach Aufrechterhaltung ihrer gewohnten Wegebeziehungen muss im vorliegenden Fall gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurücktreten.

*Auch führt die neue B 1 näher an die Wasserschutzgebiete II a und III heran und es ist nicht klar zu erkennen, wie Vorkehrungen getroffen werden, um eine Verunreinigung des Wassers der Einwender durch ablaufendes Regenwasser, verschmutzt mit Ölen, Fetten, Benzin, Bremsstaub und Chemikalien, zu verhindern.*

Für die Ortsumgehung Aerzen wurde ein Entwässerungskonzept erstellt. Dieses ist in Planunterlage 13 „Wassertechnische Untersuchung“ ausführlich beschrieben.

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird getrennt von dem Wasser aus den natürlichen Einzugsgebieten abgeführt und nach dem Durchlaufen von Regenrückhaltebecken (RRB), den vorhandenen Vorflutern zugeführt. Dieses Konzept entspricht den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung“ (RAS EW 2005) und berücksichtigt damit die Belange des Gewässerschutzes und des Bodenschutzes. Das Entwässerungskonzept wurde auch mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmt. Einwende wurden seitens der Behörde nicht vorgebracht.

Die Trasse läuft zwar in der Nähe der genannten Wasserschutzgebiete entlang, tangiert diese jedoch nicht. Das abzuführende Oberflächenwasser läuft aufgrund der vorhandenen Topographie auch nicht in Richtung der Wasserschutzgebiete, sondern entfernt sich.

Die Schadstoffe aus dem Straßenablaufwasser finden im belebten Oberboden der Bankette, Böschungen, Mulden und Gräben einen Rückhalt. Die maßgeblichen Vorgaben der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung werden eingehalten.

*Auch scheinen den Einwendern die Kartierungsergebnisse zur Tierwelt mehr als fraglich. So haben die Einwender mehrmals Damwild auf den Feldern im Kreuzungsbereich Hainefeld – Laatzer Ortsweg und zwischen Laatzer Ortsweg und B 1 beobachten können. Alle Verkehrsteilnehmer der neuen Ortsumgehung sind somit einer erhöhten Wildunfall-Gefahr ausgesetzt. Auch haben die Einwender auf ihrem Grundstück in Sommernächten mehrere jagende Fledermäuse beobachten können.*

Wenn eine Straße neu gebaut wird in einem Bereich, in dem sich auch Wild aufhält, sind Wildunfälle natürlich nie ganz auszuschließen. Auf der alten B 1 hat es bislang allerdings nach Aussage der Polizei keine nennenswerten Wildunfälle gegeben.

Auch verläuft im Bereich der Trasse nach Aussage des zuständigen Hegerings kein Wildwechsel.

Diese Tatsachen führen dazu, dass die Voraussetzungen für die Aufstellung von Wildschutzzäunen gemäß der Wildschutzzäunrichtlinie nicht erfüllt sind. Da diese Richtlinie bindend ist, kann auch im Planfeststellungsverfahren nicht davon abgewichen werden. Die Pflichten zur Sicherung des Verkehrs können durch Aufstellung des Gefahrenzeichens 142 StVO (Wildwechsel) erfüllt werden.

Sollte sich nach Inbetriebnahme der OU herausstellen, dass es zu einer Häufung von Wildunfällen kommt, können entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Auf die entsprechende Nebenbestimmung in Teil A dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Vorkommen von Fledermäusen im Bereich der zukünftigen Trasse ist dem Vorhabensträger und auch der Planfeststellungsbehörde bekannt. Die Vorkommen wurden im Zusammenhang mit der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans kartiert und untersucht. Die Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen durch die Trasse sind bei der Bilanzierung der Eingriffe berücksichtigt worden. Als Ausgleichsmaßnahmen sind Gehölzstrukturen (A 15), Obstwiesen (A 17, A 20), Waldrandverbesserungen (A 21) und eine Sukzessionsfläche (A 19) vorgesehen.

Die Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen wurden außerdem im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B IV. untersucht und bewertet.

*Die Auswertung von Alternativen erfolgte nach Meinung der Einwender nur unzureichend. So wurde z.B. die Verwendung der alten Bahntrasse Bartrup – Hameln nicht berücksichtigt. Auch würde eine Aerzener Ortsdurchfahrt den vorhandenen und zukünftigen Verkehr aufnehmen können, wenn 1991 vorgenommene Fahrbahnverengungen zurück gebaut werden und eine Reduzierung der Geschwindigkeit und bezuschusster Schallschutz erfolgt., damit der Lärm als erträglich eingestuft werden kann, als durch eine 1990 geplante Fahrbahnführung der B 1. Somit ist auch nicht mit gravierenden wirtschaftlichen Einbußen der einheimischen Geschäftsinhaber, Gastronomiebetriebe und Tankstellen durch eine Verkehrsablenkung zu rechnen, die Umsatzeinbußen, Arbeitsplatzabbau und Steuerausfälle zur Folge hätten.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Tankstellen liegen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zwar nicht mehr an der neuen B 1, aber immer noch an einer öffentlichen Straße, und sind auch von Verkehrsteilnehmern, die die B 1 nutzen, weiterhin erreichbar. Außerdem fließt Verkehr über die Kreisstraßen in den Ort.

### Einwender 13

*In Zeiten, in denen die Ausbildung der Kinder wichtiger denn je ist, kann die Einwenderin nicht verstehen, wie hier unnützlich mindestens 10 Millionen Euro verschwendet werden, statt dieses Geld in die Ausbildung unserer Zukunft, nämlich der Kinder, zu investieren. Der Bundespräsident hat in einer Rede die Bildungssituation in Deutschland als beschämend bezeichnet und erklärt, man solle anderes zu Gunsten der Bildung zurück stellen. Die Streichung der Ortsumgehung wäre ein guter Anfang.*

*Die Einwenderin fragt sich, wem diese Umgehungsstraße nützen soll. Die Baumaßnahme ist völlig überflüssig. Die Kosten stehen noch nicht endgültig fest, da die Maßnahme nicht durchdacht ist. Was ist mit den Folgekosten?*

*Was ist mit den Betrieben, die vom Durchreiseverkehr leben? Was mit den Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz verlieren, weil die Unternehmen aufgrund von Umsatzrückgängen Beschäftigte entlassen müssen? Wo sind diese Verluste in der Planung berücksichtigt?*

*Der Staat sollte anfangen Prioritäten zu setzen und in die Kinder investieren, und die OU Aerzen in den Papierkorb verschwinden lassen.*

Jede Straßenplanung beginnt mit gesetzlichen Bedarfsplänen. Sie sind die Grundlage für den Bau von Bundesfernstraßen. In den Bedarfsplänen des Bundes wird der Bedarf für die zu bauenden oder auszubauenden Strecken festgelegt und mit einer Dringlichkeitsstufe versehen.

Seit Mitte der Siebzigerjahre legt der Bund einen Verkehrsträger übergreifenden Infrastrukturplan vor, den so genannten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er legt die Dringlichkeit von Projekten fest, berücksichtigt die zur Verfügung stehenden Mittel und setzt Prioritäten für Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand. Der BVWP wird in den Parlamenten diskutiert und ist u.a. Grundlage für das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit den jeweils als Anlage enthaltenen Bedarfsplänen für Bundesfernstraßen. Dieses Gesetz ist am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

Die vorgenommene Feststellung des Bedarfs ist die Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen. Sie ist verbindlich für die Linienbestimmung und die Planfeststellung.

Die Prioritäten für die Aufnahme von Vorhaben in den BVWP ergeben sich prinzipiell aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, aus netzkonzeptionellen Überlegungen, aus den Planungsständen und dem im Geltungszeitraum zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen. Es wird zwischen Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ und des „weiteren Bedarfs“ unterschieden.

Die OU Aerzen ist im aktuellen Bedarfsplan enthalten und im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Frage nach der grundsätzlichen Notwendigkeit der Straße ist deshalb auch nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

#### Einwender 14

Der Einwender hat seine Einwendung in Form einiger Fragen vorgebracht. Nähere Erläuterungen dazu werden nicht gegeben. Insofern wird versucht, die Fragen soweit möglich zu beantworten.

#### *1. Die Planung wurde nicht richtig durchdacht.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

#### *2. Wie hoch belaufen sich die tatsächlichen Kosten (z.B. wurde Lärmschutz nicht berücksichtigt)?*

Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da die zulässigen Grenzwerte unterschritten werden. Insofern sind hierfür auch keine Kosten anzusetzen. Die Kosten für die Maßnahmen wurden aufgrund der zu der Zeit gültigen Bedingungen berechnet. Natürlich kann es durch Preiserhöhungen oder Inflation zu leicht gestiegenen Kosten kommen. Diese machen aber im gesamten Kostenvolumen nur einen Bruchteil aus.

#### *3. Was ist mit den Folgekosten?*

Da der Einwand nicht konkretisiert wurde, ist eine Beantwortung nur schwer möglich. Die Straße verbleibt in der Straßenbaulast des Bundes und wird, wie alle anderen Bundesstraßen auch, vom Bund unterhalten.

#### *4. Wer kommt für die Umsatzeinbußen der Unternehmen auf ? Was ist mit den Beschäftigten, die aufgrund von Umsatzrückgang entlassen werden müssen und keinen neuen Job finden ?*

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Tankstellen liegen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zwar nicht mehr an der neuen B 1, aber immer noch an einer öffentlichen Straße, und sind auch von Verkehrsteilnehmern, die die B 1 nutzen, weiterhin erreichbar. Außerdem fließt Verkehr über die Kreisstraßen in den Ort.

#### *5. Wem nützt die Ortsumgehung ?*

Straßenbauverhaben, für die aus politischer Sicht ein Bedarf besteht, werden in das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen. Die OU Aerzen ist in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist, in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Damit ist die Feststellung des Bedarfes gemäß § 1 Absatz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes verbindlich festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Planfeststellungsverfahren nicht mehr über die grundsätzliche Notwendigkeit einer Straße, sondern nur noch darüber, ob die konkrete Planung mit bestehendem Recht vereinbar ist.

#### Einwender 15

*Die Ortsumgehung wird vom Einwender strikt abgelehnt. Der Einwender hat seinen Kfz-Betriebe mit Tankstelle an der vorhandenen B 1 errichtet, um für viele Kunden schnell erreichbar zu sein. Schon jetzt hat der Betrieb gewaltige Einbußen, da zur Zeit die B 1 bei Barntrup umgeleitet wird. Das Gleiche wird den Betrieb des Einwenders bei der OU treffen.*

*Vor 10 Jahren hat der Betrieb seine Tankstelle nach den neuesten Vorschriften für einen hohen Betrag umgebaut. Ein Verlust von Kunden ist daher nicht zu verkraften.*

*Der Kundenstamm besteht zu einem großen Teil auch aus Durchreisenden, die zwecks Reparatur ihres Fahrzeugs die Werkstatt nutzen oder beim Vorbeifahren einen Gebrauchtwagen sehen, anhalten und dadurch oft ein Auto kaufen. Diese Kunden werden nach Abnabelung des Betriebes wegfallen.*

*Sollte es wirklich zum Bau der OU kommen, muss der Betrieb einige Leute entlassen.*

*Der Einwender hofft jedoch, dass von Seiten der Behörde an die Geschäftsleute gedacht und der Bau der Ortsumgehung verhindert wird.*

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse erhalten bleiben.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da



die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Tankstellen liegen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zwar nicht mehr an der neuen B 1, aber immer noch an einer öffentlichen Straße, und sind auch von Verkehrsteilnehmern, die die B 1 nutzen, weiterhin erreichbar. Außerdem fließt Verkehr über die Kreisstraßen in den Ort.

Straßenbauverhaben, für die aus politischer Sicht ein Bedarf besteht, werden in das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen. Die OU Aerzen ist in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist, in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Damit ist die Feststellung des Bedarfes gemäß § 1 Absatz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes verbindlich festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Planfeststellungsverfahren nicht mehr über die grundsätzliche Notwendigkeit einer Straße, sondern nur noch darüber, ob die konkrete Planung mit bestehendem Recht vereinbar ist.

#### Einwender 16

*Die Einwenderin spricht sich gegen den Bau der OU Aerzen aus. Es liegt kein Zukunftsplan bzw. eine Wirtschaftskalkulation vor.*

*Kulturell und geschichtlich gesehen, ist der alte Handelsweg, der später zur B 1 wurde, die wirtschaftliche Hauptader und Treibkraft des Flecken Aerzen. Um in Zukunft weiter überleben zu können, sind die Wirtschaftsbetriebe und die Familien, die davon leben, von der B 1 abhängig.*

*Wenn die Umgehungsstraße gebaut wird, sehen viele Geschäftsführer sich gezwungen, langjährige treue Mitarbeiter zu entlassen. Als die ersten Pläne für die OU präsentiert wurden, war die Situation in Deutschland eine ganz andere. Heute zählt jeder Arbeitsplatz und Betrieb. Von dort kommen auch die Steuergelder. Wenn die OU gebaut wird, werden der Gemeindekasse in Zukunft erhebliche Steuereinnahmen fehlen.*

*Die Familie der Einwenderin betreibt ein Autohaus mit Tankstelle und Kosmetik-Studio. Hier sind 15 Hauptverdiener/ Angestellte beschäftigt. Der Betrieb wurde nach dem Krieg bewusst an der B 1 errichtet, die schon damals viel befahren war.*

*Bald wird die dritte Generation den Betrieb weiterführen. Jede Generation hat sehr viel Kapital in den Betrieb investiert. Durch den Bau der Umgehungsstraße würde der Umsatz stark zurückgehen, da viele Durchreisende die Tankstelle nicht mehr anfahren werden.*

*Das ist zur Zeit schon deutlich zu erkennen, da die B 1 zwischen Grießen und Sonneborn gesperrt ist, und schon weniger Durchgangsverkehr durch den Ort fließt. Der Umsatz ist um etwa 2.000 Liter pro Tag zurückgegangen. Damit ist die Aufrechterhaltung der Tankstelle und des Autohauses in Gefahr.*

*Wenn weniger Verkehr durch Aerzen fließt, heißt das weniger Arbeit, Entlassungen von Angestellten, weniger Gewerbe- und Lohnsteuerzahler, und alles, was über Jahre in die Betriebe investiert wurde, war umsonst.*

*Weitere Grünflächen werden zu Asphaltwüsten, damit die Transitfahrer schneller durch Deutschland fahren können, um Geld zu verdienen.*

*Der Plan ist veraltet und muss einer neuen wirtschaftlichen Situation angepasst werden.*

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird,

nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchststrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Tankstellen liegen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zwar nicht mehr an der neuen B 1, aber immer noch an einer öffentlichen Straße, und sind auch von Verkehrsteilnehmern, die die B 1 nutzen, weiterhin erreichbar. Außerdem fließt Verkehr über die Kreisstraßen in den Ort.

Straßenbauverhaben, für die aus politischer Sicht ein Bedarf besteht, werden in das Fernstraßenausbaugesetz aufgenommen. Die OU Aerzen ist in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist, in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Damit ist die Feststellung des Bedarfes gemäß § 1 Absatz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes verbindlich festgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Planfeststellungsverfahren nicht mehr über die grundsätzliche Notwendigkeit einer Straße, sondern nur noch darüber, ob die konkrete Planung mit bestehendem Recht vereinbar ist.

#### Einwender 17

*Der Einwender erhebt Einspruch gegen die Planung, weil er einige Punkte als nur unzureichend berücksichtigt ansieht.*

#### Sichtschutz

*Als Eigentümer eines Hauses im Hainebuchenweg hat der Einwender von seiner Dachterrasse aus einen wunderschönen Blick auf den nahe gelegenen Waldrand, den er als naturbewusster Bürger in seiner Freizeit sehr genießt. Durch die geplante OU würde dieser Blick durchtrennt, zumal die Trasse erhöht auf einem Damm verlaufen soll. Die geplante Begrünung ist als Sichtschutz nicht ausreichend.*

*Die Straße sollte vielmehr als Einschnittsstrecke tiefer in das Erdreich eingebracht werden, so dass der dann anfallende Erdaushub als Sichtschutzwall aufgeschüttet werden kann. Mit einer passenden Begrünung könnte dann der vorbei fließende Verkehr weitestgehend „unsichtbar“ rollen, so dass der ungehinderte Blick in die schöne Natur den Bürgern nicht vorenthalten bleibt.*

Von der insgesamt ca. 4,3 km langen Ortsumgehung sind ca. 1,2 km in Dammlage geplant. Dabei wird das bestehende Relief berücksichtigt und im höchstgelegenen Abschnitt östlich des Lammergrundes wird die Trasse in Einschnittslage geführt.

Wenn jede Geländeneigung berücksichtigt werden würde, müssten die Fahrzeuge ständig wechselnd bergauf und bergab fahren, was erhebliche höhere Lärmemissionen zur Folge hätte.

Eine Trassenführung in Einschnittslage wäre zwar technisch durchaus möglich, würde aber zu einem extrem höheren Flächenverbrauch führen, denn für jeden Meter, den die Trasse tiefer gelegt wird, werden pro Seite ca. 3 m zusätzlicher Flächen benötigt. Dies ist unverhältnismäßig und rechtlich den Betroffenen gegenüber auch gar nicht zulässig, da die geplante Trasse aufgrund der Entfernung zum Ort Aerzen keine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung zur Folge hat.

Außerdem müsste die B 1 im Kreuzungsbereich mit der tief liegenden K 37 teilweise in Tunnelbauweise unterführt werden. Die erheblichen Kosten, die dies nach sich ziehen würde, stehen in keinem Verhältnis zum erzielten Nutzen.

Die zwangsläufig mit dem Bau der OU verbundenen Eingriffe in das Landschaftsbild sind in der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B, IV. dieses Beschlusses ermittelt und bewertet worden. Insgesamt hat die Prüfung ergeben, dass die Baumaßnahme mit den Regelungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes vereinbar ist. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

### Lärmschutz

*Die Maßnahme, die Straße tiefer in das Erdreich zu bringen, bietet weiterhin den Vorteil eines wirksamen Lärmschutzes. Da die geplante Trasse oberhalb von Aerzen liegt, wird sich die Lärmbelastung über den gesamten Ort verteilen. Im Gutachten wird von einem gleichmäßigen Geräusch ausgegangen, das von Fahrzeugen mit passender Geschwindigkeit erzeugt wird. Da die Straße aber geländebedingt sehr stark ansteigt, ist davon auszugehen, dass gerade LKW die Steigung in unteren Gängen mit hohen Drehzahlen bezwingen müssen. Dadurch entwickelt sich eine wesentlich höhere Lärmbelastung.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

### Unfallrisiko

*Anders betrachtet, bietet sich talwärts eine neue gut ausgebaute Straße, die sich als „Rennstrecke“ geradezu anbietet. Außerdem ist die Gefahr von Wildunfällen als sehr hoch einzuschätzen, da der Wald sehr nahe ist.*

*Es wird deshalb schon jetzt auf das potentielle Risiko von schweren Unfällen hingewiesen und eine Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit konsequenter Überwachung vorgetragen.*

Wenn eine Straße neu gebaut wird in einem Bereich, in dem sich auch Wild aufhält, sind Wildunfälle natürlich nie ganz auszuschließen. Auf der alten B 1 hat es bislang allerdings nach Aussage der Polizei keine nennenswerten Wildunfälle gegeben. Auch verläuft im Bereich der Trasse nach Aussage des zuständigen Hegerings kein Wildwechsel.

Bei gut ausgebauten Straßen besteht immer die Gefahr, dass einige Verkehrsteilnehmer sich nicht an Geschwindigkeiten halten. Die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und deren Überwachung liegen jedoch im Zuständigkeitsbereich der unteren Verkehrsbehörde bzw. Polizeibehörde und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

### Kosten - Nutzenverhältnis

*Nach den Planfeststellungsunterlagen werden ca. 9.000 Fahrzeuge/ 24 h die neue Trasse nutzen, während 6.000 Fahrzeuge weiterhin durch den Ortskern von Aerzen fahren. Dieses liegt an der großen Menge von Fahrzeugen aus Richtung Reinerbeck, Alverdissen und Lemgo. In Richtung Hameln/ Hannover fahrend müssen die Fahrzeuge weiterhin durch den Ort geleitet werden. Weiterhin führt die Nichtanbindung der Gellerser Straße an die OU zu einer weiteren Verkehrsbelastung für den Ortskern.*

*Nach Meinung des Einwenders würde mit einer Nordumgehung eine größere Entlastung des Ortskerns erreicht. Die Planfeststellungsbehörde wird deshalb aufgefordert, die enormen Kosten der Südumgehung auf den entstehenden Nutzen zu überprüfen. Schließlich geht es ja um Steuergelder, die nicht leichtfertig in Projekte investiert werden sollen, die nur unzureichend genutzt werden.*

*Außerdem ist der Nordumgehung Vorrang einzuräumen, weil die Gärten der Häuser, die Balkone und Terrassen sowie die meisten Fenster nach Süden gerichtet sind. Eine Südumgehung bedeutet deshalb einen enormen Verlust an Lebens- und Erholungsqualität für die Aerzener Bürger, die nicht geschmälert werden darf.*

Für die Ortsumgehung Aerzen wurde ein Kosten-Nutzen-Faktor von 6,4 nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsmodell ermittelt, in das alle Wert bildenden Faktoren einfließen. Das bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen einer Ortsumgehung 6,4 mal höher ist, als die Kosten.

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

Der Verlust an Lebens- und Erholungsqualität ist unter den Schutzgütern Mensch bzw. Landschaftsbild mit in die Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil B IV. eingeflossen. Auf die dortigen Äußerungen wird verwiesen.

### Einwender 18

*Der Einwender spricht sich gegen die geplante Umgehungsstraße aus. Durch die Straße wird ein Naherholungsgebiet zerschnitten. Der Lärm des dann auch schnell fahrenden Autoverkehrs stört und beeinträchtigt erheblich den Wohnwert der Immobilie des Einwenders im Hainebuchenweg.*

Die negativen Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B, IV. dieses Beschlusses bewertet. Insgesamt hat die Prüfung ergeben, dass die Maßnahme als umweltverträglich einzustufen ist.

Die schalltechnische Untersuchung hat keine Grenzwertüberschreitungen für das Grundstück des Einwenders festgestellt. Die Berechnung wurde korrekt durchgeführt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde an den Ergebnissen zu zweifeln.

Dennoch entsteht durch das Vorhandensein der Straße eine subjektive Beeinträchtigung des Wohngrundstücks, so dass ein gewisser Wertverlust nicht unwahrscheinlich ist. Dieser bewegt sich allerdings im Rahmen der Sozialgebundenheit des Grundeigentums, so dass hierfür seitens des Vorhabensträgers kein Ausgleich zu zahlen ist.

Die Regelung eines eventuellen Entschädigungsanspruchs wäre auch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wäre in einem eigenen Entschädigungsverfahren zu regeln.

*Die Ortsdurchfahrt wurde vor einigen Jahren sehr gut ausgebaut, so dass der Einwender keine Notwendigkeit sieht, nun eine teure Umgehungsstraße zu bauen.*

Jede Straßenplanung beginnt mit gesetzlichen Bedarfsplänen. Sie sind die Grundlage für den Bau von Bundesfernstraßen. In den Bedarfsplänen des Bundes wird der Bedarf für die zu bauenden oder auszubauenden Strecken festgelegt und mit einer Dringlichkeitsstufe versehen.

Seit Mitte der Siebzigerjahre legt der Bund einen Verkehrsträger übergreifenden Infrastrukturplan vor, den so genannten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er legt die Dringlichkeit von Projekten fest, berücksichtigt die zur Verfügung stehenden Mittel und setzt Prioritäten für Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand. Der BVWP wird in den Parlamenten diskutiert und ist u.a. Grundlage für das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit den jeweils als Anlage enthaltenen Bedarfsplänen für Bundesfernstraßen. Dieses Gesetz ist am 16. Oktober 2004 in Kraft getreten.

Die vorgenommene Feststellung des Bedarfs ist die Grundlage für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen. Sie ist verbindlich für die Linienbestimmung und die Planfeststellung.

Die Prioritäten für die Aufnahme von Vorhaben in den BVWP ergeben sich prinzipiell aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, aus netzkonzeptionellen Überlegungen, aus den Planungsständen und dem im Geltungszeitraum zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen. Es wird zwischen Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ und des „weiteren Bedarfs“ unterschieden.

Die OU Aerzen ist im aktuellen Bedarfsplan enthalten und im vordringlichen Bedarf eingestuft. Die Frage nach der grundsätzlichen Notwendigkeit der Straße ist deshalb auch nicht mehr Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

*Der Einwender sieht keinen Sinn darin, die Umgehungsstraße in Selxen bergauf zu führen, durch die Felder an Aerzen vorbei bzw. hinter Aerzen wieder auf die vorhandene B 1 stoßen zu lassen. Wo bleibt da der vielgepriesene Umweltschutz.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

Die Baumaßnahme ist außerdem als umweltverträglich einzustufen. Auf die entsprechenden Ausführungen unter Teil B IV. wird verwiesen.

### Einwender 19

*Die Einwender haben im Juli 1992 ein Gasthaus und Hotel in Aerzen erworben. Seitdem wurden umfangreiche Investitionen in das Gebäude vorgenommen. Gäste und insbesondere Übernachtungsgäste werden zu 90 % aus dem Durchgangsverkehr rekrutiert.*

*Wenn die B 1 verlegt wird, würde der Durchgangsverkehr nicht mehr stattfinden mit der Folge, dass die Einwender erhebliche Umsatzeinbrüche hinnehmen müssten. Der Hotel- und Gaststättenbetrieb könnte eventuell gar nicht mehr aufrecht erhalten werden.*

*Damit würde die Existenz der Einwender bedroht und der Wert des Hotel- und Gaststättenbetriebes ganz erheblich beeinträchtigt. Die geplante Ortsumgehung würde also einen Existenzgefährdenden Nachteil mit sich bringen. Dadurch würden zwangsläufig auch Arbeitsplätze verloren gehen.*

*Dabei gehen die Einwender davon aus, dass auch andere ortsansässige Betriebe ähnlich in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Einwender erwarten daher, dass eine Verlegung der B 1 verhindert wird.*

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse erhalten bleiben.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Die Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Tankstellen liegen nach Fertigstellung der Baumaßnahme zwar nicht mehr an der neuen B 1, aber immer noch an einer öffentlichen Straße, die auch von Verkehrsteilnehmern, die die B 1 nutzen, weiterhin erreichbar ist. Zumindest für den Hotelbetrieb sind auch Werbemaßnahmen an geeigneter Stelle denkbar, die suchende Gäste zum Hotel führen könnten.

#### Einwender 20

*Der Einwender ist mit der Streckenführung der geplanten Ortsumgehung nicht einverstanden. In Höhe der Einmündung auf die alte B 1 in Richtung Selxen überquert die geplante Strecke den Acker des Einwenders. Weiterhin ist an dieser Stelle ein Regenrückhaltebecken geplant, wodurch dem Einwender ein Auffahren auf die B 1 unmöglich gemacht wird. Da auf dem Betrieb des Einwenders in großem Maße Futter angebaut wird, werden hierdurch erhebliche Kosten entstehen.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

Das Entwässerungskonzept sieht eine Trennung von Straßenoberflächenwasser und Abflüssen aus natürlichen Einzugsgebieten vor. Hierfür ist das Regenrückhaltebecken in der geplanten Lage und Größe erforderlich.

Die Erschließung des Flurstücks ist weiterhin durch den „Laatzer Ortsweg“ gegeben. Zukünftig ist ein Kreuzen der B 1 mit dem entsprechenden Gefährdungspotenzial und möglichen langen Wartezeiten aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht mehr notwendig, denn es besteht die Möglichkeit, die B 1 über die Überführung „Dorfwanne“ zu kreuzen. Dies führt zwar zu geringfügigen Umwegen, nicht aber zwangsläufig auch zu längeren Fahrzeiten. Im Übrigen wird die Verkehrssicherheit deutlich verbessert.

Ob die Umwege einen Entschädigungsanspruch auslösen, wird nicht in diesem Verfahren entschieden, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

Darüber hinaus hat der Vorhabensträger bei der zuständigen Behörde bereits die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens angeregt, weil sich bereits erhebliche Flächen im Eigentum der Straßenbauverwaltung befinden, die es möglich machen, sämtliche in Anspruch zu nehmenden

Flächen durch Ersatzland zu entschädigen. Darunter befinden sich auch Flächen in der Gemarkung Selxen.

#### Einwender 21

*Die Einwenderin legt Einspruch gegen den Bau der Ortsumgehung ein, da ihr Flurstück mit 5.440 m<sup>2</sup> direkt betroffen ist.*

*Auch einem geplanten Flurbereinigungsverfahren wird bereits jetzt widersprochen, da auch dort Flächen der Einwenderin betroffen wären.*

Das Flurstück der Einwenderin hat eine Größe von 5.440 m<sup>2</sup>. Davon werden dauerhaft 914 m<sup>2</sup> für die Verlegung eines Wirtschaftsweges benötigt. Darüber hinaus werden 541 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauphase benötigt. Das geänderte Wirtschaftswegenetz wurde mit den entsprechenden Fachbehörden und landwirtschaftlichen Vertretern abgestimmt. Die Fläche wird hierfür zwingend benötigt.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig.

Für die in Anspruch genommenen Flächen erfolgt ein Flächenausgleich zu 100 %.

Die Entscheidung über die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens trifft die zuständige Flurbereinigungsbehörde. Ein solches Verfahren ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### Einwender 22

*Der Einwender nimmt seinen Einwand zurück, wenn sichergestellt ist, dass die von ihm in Anspruch genommenen Flächen durch Ersatzland ausgeglichen werden.*

Da sich Flächen im Eigentum der Straßenbauverwaltung befinden, die in ihrer Summe größer sind, als die benötigten Flächen, kann ein Landausgleich zu 100 % erfolgen.

#### Einwender 23

*Die Einwender sind Eigentümer eines Gartenlokals. Durch den Bau der Umgehungsstraße wird es zu einer erheblichen Lärmbelästigung kommen.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Die schalltechnische Untersuchung hat keine Grenzwertüberschreitungen für das Grundstück der Einwender festgestellt. Die Berechnung wurde korrekt durchgeführt. Es besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde an den Ergebnissen zu zweifeln. Die Werte liegen mit 51 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts sogar deutlich unter den Grenzwerten von 59 bzw. 49 dB(A).

*Die Anbindung der Gaststätte und des Gebiets wird durch den Wegfall der Zufahrtsmöglichkeit Hohler Weg und Lammergrund erheblich verschlechtert. Viele Gäste und Naturfreunde werden den Umweg nicht wahrnehmen.*

In rechtlich gesicherte Positionen der Aerzener Betriebe wird durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen. Zum Kernbestand des Anliegerrechts gehört zwar, dass die Teilnahme am Straßen-Gemeingebrauch und insoweit überhaupt ein Zugang zum öffentlichen Straßennetz gewährt wird, nicht aber die Erlangung oder Erhaltung einer geschäftlich vorteilhaften Geschäftslage. Wie bereits höchstrichterlich bestätigt, gibt es keinen Anspruch der Anlieger, dass die einmal vorhandenen Verkehrsverhältnisse so bleiben wie sie sind.

Mit der Nutzung der Verkehrslage für seine geschäftlichen Zwecke nimmt der Grundstückseigentümer oder Betriebsinhaber lediglich Vorteile wahr, mit deren Fortdauer er nicht rechnen kann, da die Benutzung einer Straße im Rahmen des Gemeingebrauchs einem ständigen Wechsel und im Rahmen der Gesetze der Neuregelung durch Behörden unterworfen ist.

Das Gartenlokal ist zukünftig für den Kfz-Verkehr über den geplanten Wirtschaftsweg von der K 37 aus zu erreichen, und ist damit auch weiterhin erschlossen. Diese Möglichkeit stellt auch keine nennenswerte Verschlechterung gegenüber der derzeitigen Erschließung dar.

*Eine nachhaltige Störung des LSG Lammergrund (es handelt sich um einen Hohlweg mit hoher Bedeutung aus naturschutzlicher und kulturhistorischer Sicht) ist nicht zu vermeiden. In diesem gebiet befinden sich Fledermäuse, Wild und verschiedene Vogelarten. Der Blick auf die Kulturlandschaft mit den Wildbewegungen wird wegfallen.*

Die mit der geplanten Maßnahme einhergehenden Eingriffe in die Natur, das Landschaftsbild und die Flora und Fauna sind bereits in Teil B IV. Umweltverträglichkeitsprüfung abgewogen und beurteilt worden. Auf die dortigen Aussagen zu den Schutzgütern Mensch, Landschaftsbild sowie Pflanzen und Tiere wird Bezug genommen.

Das Vorkommen von Fledermäusen im Bereich der zukünftigen Trasse ist dem Vorhabensträger und auch der Planfeststellungsbehörde bekannt. Die Vorkommen wurden im Zusammenhang mit der Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans kartiert und untersucht. Die Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen durch die Trasse sind bei der Bilanzierung der Eingriffe berücksichtigt worden. Als Ausgleichsmaßnahmen sind Gehölzstrukturen (A 15), Obstwiesen (A 17, A 20), Waldrandverbesserungen (A 21) und eine Sukzessionsfläche (A 19) vorgesehen.

Die Beeinträchtigungen der Fledermauspopulationen wurden außerdem im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in Teil B IV. untersucht und bewertet.

*Die genannten Gründe werden den Erholungswert für die Gäste und Besucher stark beeinträchtigen. Es sind Umsatzeinbußen zu erwarten. Die wirtschaftliche Betriebsführung ist gefährdet. Steuereinnahmen und die Beschäftigung von Aushilfen werden zurückgehen.*

Wie bereits erläutert, wird nicht in rechtlich gesicherte Positionen eingegriffen.

*Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von den Einwendern noch vorgebracht, dass sie mit der Inanspruchnahme ihrer Fläche als Kompensationsfläche nicht einverstanden sind. Da sich die Fläche in einiger Entfernung zur Trasse befindet, ist sie den Einwendern bei Durchsicht der Planunterlagen nicht aufgefallen.*



Ein Hinweis des Vorhabensträgers wäre sicherlich dienlich gewesen. Da aber die Fläche in den Unterlagen ordnungsgemäß gekennzeichnet war und auch öffentlich ausgelegen hat, ist die Einwendung nicht innerhalb der Einwendungsfrist vorgebracht worden, und damit verfristet.

#### Einwender 24

Die Einwender tragen unterschiedliche Einwendungen vor, die folgende Belange betreffen:

#### *Eigentumsrecht:*

*Die Einwender wurden bereits im Rahmen der Verbreiterung der B 1 durch den Verlust der Vorgartenfläche geschädigt. Deshalb ist eine neuerliche Wertminderung des Grundeigentums durch die Ortsumgehung im Süden nicht akzeptabel. Die für die Baumaßnahme benötigten Flächen in den Bereichen „Laatzer Ort“ sowie „Blankschmiede“ für die Anlage von Wirtschaftswegen und Kompensationsflächen reduziert die Liegenschaften der Einwender derart, dass eine landwirtschaftliche Einzelnutzung zunehmend unwirtschaftlich wird. Ebenso dürfte sich eine potentielle Wertsteigerung durch zukünftiges Umwandeln in Bauland damit endgültig ausschließen.*

Die Einwender sind mit 4 Flächen betroffen, die zusammen eine Größe von 39.500 m besitzen. Hiervon werden ca. 8.460 m<sup>2</sup> für den Bau der Trasse und eines Wirtschaftsweges sowie für eine Kompensationsmaßnahme in Anspruch genommen. Weiterhin werden ca. 761 m<sup>2</sup> vorübergehend während der Bauphase benötigt.

Das geänderte Wirtschaftswegenetz wurde mit den entsprechenden Fachbehörden und landwirtschaftlichen Vertretern abgestimmt. Die Fläche wird hierfür zwingend benötigt. Auch die Fläche für die Trasse ist unbedingt erforderlich.

Das Kompensationskonzept wurde mit der unteren Naturschutzbehörde erarbeitet und von dieser auch mitgetragen.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig. Für die in Anspruch genommenen Flächen kann ein Flächenausgleich zu 100 % erfolgen.

Dies soll nach Möglichkeit im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens geschehen, das der Vorhabensträger bereits bei der zuständigen Behörde angeregt hat.

Die Entscheidung über die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens trifft die zuständige Flurbereinigungsbehörde. Ein solches Verfahren ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

#### *Trassenführung:*

*Aus den Planfeststellungsunterlagen geht hervor, dass die geplante Südumgehung nur eine Entlastung des Verkehrs in West-Ost-Richtung ermöglicht, während der Quellverkehr aus Richtung Reinerbeck, Gellersen und Königsförde auch weiterhin durch den Ort geführt wird. Gegenüber einer Nordumgehung, die auch Reinerbeck und Königsförde mit anbinden könnte, erscheint das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Südumgehung nach wie vor fragwürdig.*

*Weiterhin wurde die Ableitung des durch die im Süden Aerzens angedachte Wohngebietserweiterung, die man zumindest über einen Anschluss der K 37 auffangen könnte, planerisch offensichtlich nicht berücksichtigt. Die Einbindung der zu engen Straßenführung „Hinterm Flecken“ erscheint zumindest nicht zu einer Entlastung der gesamten Verkehrssituation beizutragen.*

Die grundsätzliche Trassenführung der Ortsumgehung Aerzen ist im Raumordnungsverfahren behandelt und in der „Landesplanerischen Feststellung“ vom 07.07.1998 niedergelegt worden. Die Linienführung wurde in der Projektkonferenz am 23.06.2004 von allen Trägern öffentlicher Belange bestätigt.

In Teil B III. dieses Beschlusses (Alternativen, Ausbaukonzeption) wurde eine Prüfung der Alternativen vorgenommen. Auf die entsprechenden Ausführungen wird verwiesen.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse hat einen Faktor von 6,4 ergeben, d.h. der Nutzen der geplanten OU ist 6,4 mal so hoch, wie die veranschlagten Kosten.

Die Anbindung der K 37 an die OU wäre technisch möglich. Allerdings steht der Nutzen bei einer Entlastung von lediglich 450 Kfz/24 h gegenüber den Kosten von ca. 250.000 € in einem Ungleichverhältnis. Außerdem wären auch zusätzliche Flächen - Inanspruchnahmen notwendig. Eine Anbindung z.B. durch einen Kreisverkehrsplatz würde außerdem zu einer Verringerung der Reisegeschwindigkeiten führen.

Aus diesen Gründen wurde auf die Anbindung der K 37 verzichtet. Dies ist auch rechtlich nicht zu beanstanden.

#### *Zugänglichkeit:*

*Die Zugänglichkeit des Pächters der Einwender zu den gepachteten Liegenschaften an der Gellersener Straße wird durch die neue Trassenführung, die ungünstig gelegenen Überquerungsmöglichkeiten und das Abschneiden bisheriger Wegeverbindungen unverträglich erschwert.*

Durch den Bau einer Ortsumgehung kommt es zwangsläufig zur Zerschneidung von bestehenden Wegebeziehungen. Dafür sind neue Wirtschaftswege herzustellen, die die Erschließung aller Flächen gewährleisten. Dabei kann es für den Einzelnen auch zu veränderten Anfahrtswegen kommen.

Für die OU Aerzen wurden vom Vorhabensträger in Zusammenarbeit mit den Fachbehörden und Vertretern der Landwirtschaft ein Wirtschaftswegekonzept für die OU Aerzen erstellt. Dieses sieht für die o.g. verpachteten Flächen die Möglichkeit vor, diese über den Laatzer Ortsweg und einen parallel zur Ortsumgehung verlaufenden Wirtschaftsweg, oder über die B 1 alt und die Gellerser Straße zu erreichen.

Diese Erschließung ist auch nicht als unzumutbar anzusehen.

#### *Lärmschutz:*

*Das Lärmschutz-Gutachten erscheint den Einwendern auftraggeberfreundlich gestaltet zu sein. So fehlen die üblichen Zuschläge für Steigungen ab 5 %, obwohl die offiziell in den Planunterlagen ausgewiesenen Steigungen (4,9%) bei anderer Abschnittsdefinition deutlich höher liegen würden. Des Weiteren wurde auch auf unzumutbare Steigerungen der Schallpegel um mehr als 3 dB(A) nicht weiter eingegangen, sondern nur eine reine Grenzwertbetrachtung vorgenommen. Die zukünftig ggf. anstehende Novellierung bzw. Anpassung der zulässigen Verkehrslärmmissionen an die geltende TA Lärm ist ebenfalls nicht diskutiert worden.*

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Die Berechnung hat für keins der Gebäude, die der Trasse am nächsten stehen, eine Grenzwertüberschreitung ergeben.

*Naturschutz, Jagd und Forst:*

*Der Schierholzberg ist Standort für eine relativ starke Hochwild-Population (vornehmlich Dam- und Schwarzwild), deren angestammte Wildwechsel insbesondere im Bereich Laatzer Ort durch die geplante Trassenführung erheblich gestört wird. Die Schaffung neuer Äsungsflächen an der Westseite des Schierholzberges scheint dem nicht ausreichend Rechnung zu tragen. Daraus resultierende Wildschäden durch Verbiss bei einer anzunehmenden Verlagerung zum Pyrminter Berg führen vermutlich außerdem zu einer Beeinträchtigung hinsichtlich der jagd- und forstgenossenschaftlichen Einkünfte der Einwender.*

Sollte es durch die Trassenführung zu entschädigungsrelevanten Wertminderungen für einzelne Betroffene kommen, so wird hierfür ein Ausgleich gewährt. Dies wird im dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren geschehen und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

*Landschaftsschutz:*

*Die Zerschneidung des bereits 1950 ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Lammergrund“ steht diametral zu den im Naturschutzgesetz ausgewiesenen Schutzziele, für deren Erhalt sich die verantwortlichen Planungsbehörden eigentlich einsetzen sollten. Die Zugänglichkeit und der Erholungscharakter des Naherholungsgebietes Schierholzberg, das auch von der Familie der Einwender bisher rege genutzt wurde, wird damit deutlich reduziert.*

Das Vorhaben ist mit den Vorschriften des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes vereinbar. Auf die Ausführungen unter Teil B, V. 1. dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Das Naherholungsgebiet kann zukünftig über den Weg „Lammergrund“ erreicht werden. Der Lammergrund erhält ein Bauwerk, unter dem Spaziergänger die OU Aerzen queren können. Von dort aus gelangen sie über geplante Wirtschaftswege südlich der OU sowohl zum Laatzer Ortsweg als auch zum Weg unter dem Waldrand des Schierholzberges.

Diese Verbindung ist für Wanderer und Spaziergänger zumutbar.

Der Schierholzberg ist weiterhin über die Verbindung „Hohler Weg“ und K 37 von Aerzen aus zu erreichen. Das Naherholungsgebiet wird somit nicht abgeschnitten.

Die negativen Einflüsse in Bezug auf die Naherholung sind auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung unter Teil B IV. eingeflossen.

*Trinkwasserschutz:*

*Die geplante Trassenführung der Südumgehung von Aerzen erfolgt relativ nah an der Aertzener Trinkwassergewinnung durch Tiefbrunnen im Bereich Wülmsen. Mögliche Auswirkungen durch Chemieunfälle auf der B 1 angesichts des durch das Abpumpen erzeugten hydrostatischen Gefälles sind in den Planungsstudien offensichtlich nicht berücksichtigt worden.*

*Ebenso fehlen Aussagen über Auswirkungen winterlicher Streusalzeinträge auf die Wasserpfade sowie Wechselwirkungen zu den Heilquellen-Schutzgebieten um Bad Pyrmont.*

Für die Ortsumgehung Aerzen wurde ein Entwässerungskonzept erstellt. Dieses ist in Planunterlage 13 „Wassertechnische Untersuchung“ ausführlich beschrieben.

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird getrennt von dem Wasser aus den natürlichen Einzugsgebieten abgeführt und nach dem Durchlaufen von Regenrückhaltebecken (RRB), den vorhandenen Vorflutern zugeführt. Dieses Konzept entspricht den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil Entwässerung“ (RAS EW 2005) und berücksichtigt damit die Belange des Gewässerschutzes und des Bodenschutzes. Das Entwässerungskonzept wurde auch mit der

zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmt. Einwende wurden seitens der Behörde nicht vorgebracht.

Die Trasse läuft zwar in der Nähe der genannten Wasserschutzgebiete entlang, tangiert diese jedoch nicht. Das abzuführende Oberflächenwasser läuft aufgrund der vorhandenen Topographie auch nicht in Richtung der Wasserschutzgebiete, sondern entfernt sich.

Die Schadstoffe aus dem Straßenablaufwasser finden im belebten Oberboden der Bankette, Böschungen, Mulden und Gräben einen Rückhalt. Die maßgeblichen Vorgaben der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung werden eingehalten.

### Einwender 25

*Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 4/2 der Flur 3, Gemarkung Selxen. Auf einem Teilstück dieses Flurstücks ist die Anlage eines Regenrückhaltebeckens (RRB) vorgesehen. Bisher hat die Fläche 4 Eckpunkte, nach der Maßnahme aber 6. Zudem wird dem Einwender durch den Straßenausbau die Auffahrt auf die B 1 nicht mehr möglich sein. Dies stellt eine Verschlechterung der Verkehrsanbindung dieser Fläche dar, da auch schwere Lasten bei ca. 5 % Steigung nur nach oben zum Laatzter Ortsweg abgefahren werden können. Wegen dieser Verschlechterungen fordert der Einwender einen Ausgleich.*

Das o.g. Flurstück hat eine Gesamtgröße von rund 25.000 m<sup>2</sup>. Davon werden 1.127 m<sup>2</sup> für die Trasse und das RRB dauerhaft benötigt. Weitere 922 m<sup>2</sup> werden vorübergehend während der Bauphase in Anspruch genommen.

Die Flächen des Einwenders werden zwingend für die Baumaßnahme benötigt, um die Strasse in der vorgesehenen Trassierung errichten zu können und um das erforderliche und mit den Fachbehörden abgestimmte Entwässerungskonzept durchführen zu können.

Die Restfläche behält eine Größe, die eine Bewirtschaftung weiterhin wirtschaftlich möglich macht. Die Fläche ist auch weiterhin erschlossen.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig. Für die in Anspruch genommenen Flächen kann ein Flächenausgleich zu 100 % erfolgen. Hierbei können auch die Belange der Betroffenen berücksichtigt werden.

Dies soll nach Möglichkeit im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens geschehen, das der Vorhabensträger bereits bei der zuständigen Behörde angeregt hat.

Die Entscheidung über die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens trifft die zuständige Flurbereinigungsbehörde. Ein solches Verfahren ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

*Im Bereich des Naturschutzgebietes „Humme-Beberbach-Niederung“ sind Ausgleichsmaßnahmen für den Eingriff in die Natur durch den Straßenbau geplant. Eventuell soll auf einer Fläche, die an die Humme und den Beberbach grenzt, ein RRB gebaut werden. Dagegen erhebt der Einwender erhebliche Bedenken, denn er ist mit seiner Hauswasserversorgung (kein Anschluss an die zentrale Wasserversorgung Aerzen) auf die Qualität des oberflächennahen Grundwassers angewiesen.*

*Das nächstgelegene Entstehungsgebiet für dieses Grundwasser liegt im Bereich des Naturschutzgebietes. Um dort Wasser zurückhalten zu können, müsste die Fläche um 1-1,5 m vertieft werden. Teiche und Tümpel, die nach einer Flutung zurückblieben, könnten Verunreinigungen des Grundwassers zu Lasten des Einwenders entstehen lassen.*

*Im Übrigen hat die Gemeinde Aerzen in den letzten 20 Jahren den Grundeigentümern von Groß Berkel und Aerzen durch Ausweisung von Baugebieten erhebliche Vermögensvorteile verschafft, während in Selxen durch Ausweisung des Naturschutzgebietes, das punktgenau an der Gemarkungsgrenze Aerzen endet, erhebliche Vermögensnachteile entstanden.*

*Wenn jetzt also schon wieder darüber nachgedacht wird, durch Verschärfungen der Auflagen im Naturschutzgebiet Belastungen nach Selxen zu verlegen, dann sollte den Grundeigentümern in Selxen entsprechender Ausgleich angeboten werden.*

Bei der angesprochenen Fläche handelt es sich um die Ausgleichsmaßnahme A 23 – Entwicklung eines Feuchtbereiches mit Gehölzpflanzung. Vorgesehen ist eine ca. 50 – 80 cm tiefe große Geländemulde mit Zuläufen von Beberbach und Humme und einem Ablauf zur Humme. Bei Hochwasser dient die Mulde als Retentionsraum.

In der übrigen Zeit wird die Mulde nur durch Niederschlagswasser gefüllt. Da der Brunnen sein Einzugsgebiet auch jetzt schon im Bereich der Humme und des Beberbaches hat und auch das Niederschlagswasser zur Grundwasserneubildung beiträgt, ist keine Verschlechterung der Brunnenqualität zu erkennen.

Durch die vorgesehene Extensivierung der Fläche kommt es im Gegenteil zu geringeren Schadstoffeinträgen in den Boden und damit sogar zu einer Verbesserung der Situation.

Die Ausweisung von Bebauungsplänen und Naturschutzgebieten sowie das bisherige Verwaltungshandeln der Gemeinde Aerzen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

#### Einwender 26

*Der Einwender ist Eigentümer einer Feldscheune, die sich auf dem Flurstück 115/3 der Flur 8, Gemarkung Aerzen und somit unmittelbar neben der geplanten B 1 in Aerzen befindet. Die Scheune wird durch die Umgehungsstrasse eingekesselt. Unmittelbar an die Scheune angrenzend verläuft die Trasse selbst, in östlicher Richtung eine Auffahrt oder Unterführung zum „Hohlen Weg“ und hinter der Scheune ein Verbindungsweg zwischen Hohlem Weg und Gellerser Straße.*

*Die Scheune ist ca. 23 X 11 Meter in der Fläche groß und ca. 11 Meter hoch. Der Einwender ist Nebenerwerbslandwirt und Forstwirt. In der Scheune werden Schafe gehalten.*

*Durch die geplante Umgehungsstraße wird es zu einer Lärmbeeinträchtigung kommen, die eine Tierhaltung in der Scheune voraussichtlich unmöglich macht. Darüber hinaus erfährt das Grundstück durch die Einkesselung mit Straßen eine Wertminderung, die einen späteren Verkauf faktisch unmöglich machen wird. Es ist in diesem Zusammenhang auch unerheblich, dass die ursprüngliche Straßenführung direkt über das Grundstück, auf dem sich die Scheune befindet, verlief und die Scheune somit hätte entfernt werden müssen. Auch die Verlegung der Scheune kommt einer Wertminderung von 100 % gleich.*

*Der Einwender erhebt daher Einwendungen gegen den Straßenverlauf.*

*In Betracht käme eine Verlagerung der Scheune auf ein anderes dem Einwender gehörendes Grundstück mit der Verpflichtung, die hierfür notwendigen Aufwendungen zu erstatten, oder aber eine direkte Geldentschädigung für den Wertverlust des Grundstücks und der Scheune. Die Wertminderung ist in jedem Fall auszugleichen. Die Scheune ist in sehr massiver Holzbauweise ausgeführt. Es sind hochwertige Hölzer verwendet worden. Dies ist auch einer Überprüfung zugänglich. Eine Entschädigung müsste sich daher im Bereich von 150.000,- € bewegen.*

*Bereits jetzt wird dem geplanten Flurbereinigungsverfahren widersprochen. Auch hierdurch wären weitere Flurstücke des Einwenders betroffen.*

Ob der durch die verlegte B 1 verursachte Lärm zu einer Einschränkung der Tierhaltung führt, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht beurteilt werden.

Maßgebliche Vorschrift für den Lärmschutz im Zusammenhang mit Straßen ist das Bundes-Immissionsschutzgesetz mit den dazugehörigen Durchführungsverordnungen. In diesen Vorschriften sind keine Lärmschutzmaßnahmen für Scheunen mit Tierhaltung vorgesehen. Insofern kann hieraus auch kein Entschädigungsanspruch hergeleitet werden.

Vom Flurstück 115/3, auf dem sich die Scheune befindet, werden für den Bau der Ortsumgehung keine Flächen benötigt. Durch die „eingekesselte Lage“ des Flurstücks könnte allerdings faktisch eine Wertminderung eingetreten sein, die einen Entschädigungsanspruch nach sich zieht. Ob ein genereller Anspruch besteht und wie hoch dieser dann sein würde, ist allerdings nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wird in einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren geregelt.

Die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens wurde von den Fachbehörden und den meisten Betroffenen gefordert. Zwischenzeitlich hat der Vorhabensträger ein solches Verfahren bei der zuständigen Behörde angeregt. Die Entscheidung über die Durchführung obliegt der Flurbereinigungsbehörde und ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

### Einwender 27

*Die Einwender sind Eigentümer des Flurstücks 35/11 der Flur 7, Gemarkung Aerzen. Die geplante Ortsumgehung zerschneidet das Flurstück in 2 Teile. Dies führt zu folgenden Beeinträchtigungen, Wertminderungen und Belästigungen:*

*Hohe Lärmbelästigungen durch den Straßenverlauf an zukünftig 3 Seiten des Grundstücks durch fließenden Verkehr, durch den Bau eines Kreisels und hierdurch entstehende Geräuschentwicklungen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge, sowie Beeinträchtigungen der Nachtruhe aufgrund von Lärmbelästigungen. Schlaf- und Ruhezimmer befinden sich auf der Hausseite zum geplanten Trassenverlauf hin. Außerdem werden die Ruhebereiche auf dem Grundstück durch Verkehrslärm beeinträchtigt.*

Das Flurstück 35/11 hat eine Gesamtgröße von 10.834 m<sup>2</sup>. Davon werden 3.646 m<sup>2</sup> für den Bau der Ortsumgehung Aerzen und späteren Bau der OU Reher benötigt. Weiterhin werden 488 m<sup>2</sup> während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen. Die Flächen sind aufgrund ihrer Lage für die geplante Maßnahme unverzichtbar. Wegen der Berücksichtigung der Flächen für den späteren Bau der OU Reher ist keine Teilung des Grundstücks vorgesehen. Der komplette südliche Teil des Flurstücks in der o.g. Größe soll erworben werden.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig. Für die in Anspruch genommenen Flächen kann ein Flächenausgleich zu 100 % erfolgen. Hierbei können auch die Belange der Betroffenen berücksichtigt werden.

Für die OU Aerzen wurde eine „Schalltechnische Untersuchung“ (Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) nach den derzeit bestehenden rechtlichen Vorgaben durchgeführt. Dies sind das Bundesimmissionsschutzgesetz, die Verkehrslärmschutzverordnung und die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.

Dabei werden keine Messungen vorgenommen (dies ist bei einem Straßenneubau ja auch gar nicht möglich), sondern es erfolgt eine Berechnung nach einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das sich am jeweils neuesten Stand der Technik orientiert. Bei dieser Berechnung wird immer von den schlechtesten Voraussetzungen ausgegangen (Steigungen, Windrichtung und -geschwindigkeit, Temperaturinversion, Reflexionen, keine dämpfende Wirkung von Bewuchs etc.), also die für die Betroffenen ungünstigste Situation angenommen.

Für die Berechnung der OU Aerzen wurden die nach der StVO höchsten zulässigen Geschwindigkeiten, die auf der Strecke gefahren werden dürfen, zugrunde gelegt, also 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. Außerdem wurde die höchste Prognoseverkehrsbelastung (mit „Mautzuschlag“) angesetzt.

Maßgebliche Grenzwerte für Wohngebäude im Außenbereich sind 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die Berechnung für das Wohngebäude der Einwender hat in allen Bereichen Lärmpegel

ergeben, die deutlich unterhalb dieser Grenzwerte liegen. Die höchsten errechneten Pegel betragen auf der Süd-West-Seite des Gebäudes 60 dB(A) tags bzw. 51 dB(A) nachts.

*Das Grundstück erhält aufgrund von Lärm- und Sichtbehinderungen durch den neuen Trassenverlauf eine Wertminderung. Diese gilt auch bis zur völligen Nicht-Nutzbarkeit der verpachteten Flächen der ehemaligen Gärtnerei.*

Entschädigungsansprüche aufgrund von Lärmbeeinträchtigungen bestehen nicht, weil es, wie bereits beschrieben, nicht zu Grenzwertüberschreitungen kommt.

Mögliche andere Entschädigungsansprüche (z.B. Anschneideentschädigungen) sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt.

*Es kommt für den Pächter der Flächen des Einwenders zu einem Verlust guter Flächen.*

Im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen erhält der Pächter entsprechende Entschädigungen für die entzogenen Pachtflächen. Dies ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

*Ohne die Einbringung von geeigneten mit den Eigentümern abgestimmten Maßnahmen zur Abhilfe der Beeinträchtigungen, Lärm- und Sichtbehinderungen, sowie dem Wertverlust des Grundstücks und des Wohnhauses, werden die Einwender dem Trassenverlauf nicht zustimmen und entsprechende Maßnahmen dagegen anstreben.*

Auf die obigen Ausführungen wird verwiesen.

### Einwender 28

*Als Ausgleichsflächen für Eingriffe in das Schutzgut Boden sind Flächen des Einwenders vorgesehen. Die Maßnahme wird unter der Bezeichnung A 23 aufgeführt und als Entwicklung eines Feuchtbereiches mit Gehölzpflanzungen und Extensivgrünland beschrieben. Anhand einer Karte des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist erkennbar, dass es sich u.a. um eine Sukzessionsfläche mit Überschwemmungsbereich handelt. Die dafür vorgesehene Fläche wird mit 2,18 ha beziffert. Es ist damit mehr als die Hälfte eines 3,67 ha großen zusammenhängenden Flurstücks.*

*Die besagte Fläche ist bis zum 30.09.2010 verpachtet und wird derzeit ackerbaulich genutzt.*

*Da dem Einwender während der gesamten Planungsphase weder eine Anfrage vorliegt, noch irgendwelche Gespräche über eine mögliche Umsetzung der Maßnahme geführt worden sind, ist der Einwender grundsätzlich gegen die Ausgleichsmaßnahme.*

Das Maßnahmenkonzept des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde zwar in einer Bürgerinformation am 15.03.2005 vorgestellt. Dennoch wäre auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Information der einzelnen Betroffenen durch den Vorhabensträger wünschenswert gewesen. Rechtlich zu beanstanden ist das Verfahren aber nicht, da das Maßnahmenkonzept auch mit den Planunterlagen ausgelegt hat und jeder Betroffene die Möglichkeit hatte, sich über den Grad seiner Betroffenheit zu informieren.

Das Kompensationskonzept wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Als Kompensationsflächen kommen nur Flächen mit bestimmten Voraussetzungen in Frage. Zum einen muss die Lage für den gewollten Zweck möglichst optimal sein. Zum anderen muss die Fläche von ihrer Beschaffenheit geeignet sein. Beides trifft auf die Fläche des Einwenders zu. Aufgrund der Lage in der Hummeniederung zwischen 2 Gewässern weist die Fläche eine besonders hohe Eignung zur Schaffung von Lebensräumen seltener und gefährdeter Tier- und Pflanzenarten auf. Des Weiteren können Biotopverbundeffekte mit den bereits extensivierten Grünland-

flächen des angrenzenden Naturschutzgebietes Beberbach – Humme – Niederung genutzt werden, die an anderer Stelle nicht möglich sind.

Insofern kann im Rahmen des Kompensationskonzeptes nicht auf die Fläche verzichtet werden. Für die in Anspruch zu nehmende Fläche besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Dieser wird jedoch außerhalb dieses Verfahrens in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren geregelt. Da der Vorhabensträger bereits im Eigentum erheblicher Flächen ist, kann sogar eine Entschädigung in Land zu 100 % gewährleistet werden.

Im Übrigen wird ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

### Einwender 29

Der Einwender 29 hat mit Schreiben vom 29.09.2006 eingegangen am 05.10.2006 Einwendungen erhoben, mit denen er die Betroffenheit seines landwirtschaftlichen Betriebes geltend macht. Die Einwendungen sind nach Ablauf der Einwendungsfrist am 04.10.2006, mithin verspätet erhoben worden. Der Einwender ist daher gem. § 17 Nr. 3 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG mit seinen Einwendungen ausgeschlossen.

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde die geltend gemachten Belange von Amts wegen zu prüfen, da im Falle des Einwenders 29 eine Existenzgefährdung und damit ein Eingriff in den durch Art. 14 GG geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb droht.

*Der Einwender ist als Vollerwerbslandwirt in erheblichem Umfang von den Straßenbaumaßnahmen betroffen. Im Einzelnen sind das 15 ha Pachtflächen direkt in der Trasse, davon 4 ha überplant und der Rest angeschnitten bzw. zerschnitten. Außerdem werden 1,5 ha Eigentumsflächen durch die Strasse im Bereich zwischen der K 37 und dem Hohlen Weg (Verbindungsweg) direkt überplant.*

*Eine weitere Eigentumsfläche ist jetzt direkt an die alte B 1 angeschlossen. Die Fläche steigt Richtung Norden an, Erntemengen werden daher zur B 1 alt abgefahren. Das gilt besonders bei Massenprodukten, wie Rüben und Mais. Der Anschluss an die neue B 1 in Richtung Hameln ist unzureichend. Die Fahrzeuge müssen erst in Richtung Aerzen fahren, und dann wenden. Das ist für Erntefahrzeuge kaum möglich. Außerdem sind dies Umwege. Unabhängig davon muss der Anschluss breiter werden.*

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 115/4 der Flur 8, Gemarkung Aerzen zur Größe von 16.054 m<sup>2</sup>. Dieses Flurstück wird komplett für den Bau der Trasse, die Anlage eines Wirtschaftsweges und eines Regenrückhaltebeckens und für Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Auf diese Flächen kann aufgrund ihrer Lage nicht verzichtet werden.

Für die in Anspruch zu nehmende Fläche besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Dieser wird jedoch außerhalb dieses Verfahrens in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren geregelt. Da der Vorhabensträger bereits im Eigentum erheblicher Flächen ist, kann sogar eine Entschädigung in Land zu 100 % gewährleistet werden.

Im Übrigen wird ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

Das Flurstück 60 der Flur 4, Gemarkung Aerzen hat zur Zeit eine direkte Zufahrt zur alten B 1. Grundsätzlich verbleibt eine südliche Erschließung des Flurstücks auch nach dem Bau der Ortsumgehung. Da sich die Fläche allerdings im Bereich des Zubringers der B 1 neu nach Aerzen befindet, ist dann nur noch ein Rechtsabbiegen in Richtung Aerzen möglich. Da die Rübenabfuhr jedoch überwiegend über Aerzen nach Lage erfolgt, ändert sich nichts am bisherigen Weg. Die Zufahrt wird in der Breite wiederhergestellt, in der sie zur Zeit vorhanden ist.



In Richtung Hameln kommt über die B 1 nur ein Wenden in Aerzen in Betracht. Da das Flurstück im Norden an einen Realverbandsweg angrenzt, besteht die Möglichkeit, die Maisabfuhr bei dem für landwirtschaftliche Fahrzeuge relativ flach ansteigenden Gelände auch hier über Selxen vorzunehmen.

Insgesamt ist die Erschließungssituation für den Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nach Durchführung der Baumaßnahme nicht zu beanstanden.

*Der relativ kleine Betrieb des Einwenders wird durch die Planungen stark betroffen. Der Einwender benötigt natürlich Ersatzflächen für sein verlorenes Eigentum aber auch wieder ausreichend Pachtflächen.*

Der Vorhabensträger hat bereits ausreichend Flächen erworben, die eine Ersatzlandbereitstellung von 100 % ermöglichen. Auf das bereits angeregte Flurbereinigungsverfahren wird verwiesen.

*Der Einwender macht aufgrund der hohen Flächeninanspruchnahmen durch die Baumaßnahme eine mögliche Gefährdung seiner Existenz geltend.*

Bei der Prüfung einer möglichen Existenzgefährdung können nur diejenigen Flächen berücksichtigt werden, die entweder im Eigentum des Einwenders stehen, oder langfristig von ihm angepachtet worden sind. Von diesen Flächen, die nachhaltig zur Existenzsicherung des Betriebes beitragen, werden nur ca. 4,4 % für die geplante Baumaßnahme benötigt.

Nach einem Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofes vom 19.10.93 ist bei einem gesunden Betrieb, und davon kann hier ausgegangen werden, damit zu rechnen, dass eine Landinanspruchnahme von unter 5 % nach allgemeiner Erfahrung keine existenzielle Bedrohung darstellt.

Im Übrigen ist zu erwarten, dass der Eingriff durch das Flurbereinigungsverfahrens abgemildert wird.

### Einwender 30

*Im Planfeststellungsverfahren ist eine Flurbereinigung vorgesehen. Hiergegen bringt die Einwenderin einen Einwand vor. Die Einwenderin möchte auch in einem Flurbereinigungsverfahren das Restflurstück 5/3 der Flur 3, Gemarkung Selxen, aus dem für die Baumaßnahme eine Teilfläche benötigt wird, behalten. Es ist das größte arrondierteste Feld in der Gemarkung Selxen, hofnah und gut zu erreichen. Das Flurstück 309/32 der Flur 2 wird dagegen zum Tausch angeboten.*

Die Frage der Flurstücksverteilung wird im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zu geklärt.

### Einwender 31

*Auf den gesamten Flächen des Einwenders (Pachtflächen und Eigenland) sollen Anpflanzungen erfolgen. Hiergegen legt der Einwender Widerspruch ein, weil die Maßnahme seinen Betrieb existenziell bedroht.*

*Der Einwender hat von seinem Vater einen recht kleinen Betrieb übernommen und diesen dann durch Zukauf von hofnahen Flächen vergrößert. Der Betrieb soll eines Tages an den Sohn übergeben werden. Deshalb kann kein Land abgegeben werden. Es kommt nur Landtausch in Frage.*

Der Einwender ist mit Teilflächen der Flurstücke 95/14 und 21/1 der Flur 9, Gemarkung Aerzen, betroffen. Das Flurstück 95/14 hat eine Gesamtgröße von 11.577 m<sup>2</sup>, von denen 3.710 m<sup>2</sup> für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme A 21 – Entwicklung eines strukturreichen Waldsaumes – und Maßnahme A 22 – Anlage von Wildacker und Entwicklung von Extensivgrünland – benötigt werden.

Das Flurstück 21/1 hat eine Gesamtgröße von 22.997 m<sup>2</sup>, von denen 7.786 m<sup>2</sup> ebenfalls für die landschaftspflegerische Maßnahmen A 21 und A 22 benötigt werden.

Eine Beanspruchung der gesamten Flächen ist nicht vorgesehen. Auch die angrenzenden Pachtflächen bleiben unberührt.

Das Kompensationskonzept wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Als Kompensationsflächen kommen nur Flächen mit bestimmten Voraussetzungen in Frage. Zum einen muss die Lage für den gewollten Zweck möglichst optimal sein. Zum anderen muss die Fläche von ihrer Beschaffenheit geeignet sein. Beides trifft auf die Fläche des Einwenders zu.

Insofern kann im Rahmen des Kompensationskonzeptes nicht auf die Fläche verzichtet werden. Für die in Anspruch zu nehmende Fläche besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Dieser wird jedoch außerhalb dieses Verfahrens in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren geregelt. Da der Vorhabensträger bereits im Eigentum erheblicher Flächen ist, kann sogar eine Entschädigung in Land zu 100 % gewährleistet werden.

Im Übrigen wird ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

Ob der Betrieb des Einwenders durch die Flächeninanspruchnahmen existenziell bedroht ist, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht geprüft werden, da der dem Einwender zugesandte Betriebserhebungsbogen nicht zurückgegeben wurde. Da nur Teilflächen benötigt werden und ein Flächenausgleich zu 100 % vom Vorhabensträger gewährleistet werden kann, erscheint eine Existenzgefährdung allerdings sehr unwahrscheinlich.

### Einwender 32

Der Einwender 32 hat mit Schreiben vom 26.09.2006 eingegangen am 27.09.2006 folgende Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben:

*Es fehlt ein Bodengutachten der Aerzener Brunnen.*

Die Wasserschutzgebiete der „Aerzener Brunnen“ sind durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Es besteht daher auch keine Veranlassung für die außerhalb der Schutzgebiete liegende Trasse der Ortsumgehung zusätzliche Gutachten aufzustellen.

*Der Einwender weist darauf hin, dass er zusammen mit anderen Bürgern Einsprüche zum Raumordnungsverfahren abgegeben hat, die bis heute nicht abgehandelt wurden. Dieser Tatbestand wurde auch in allen Arbeitskreissitzungen wiederholt.*

Beim Raumordnungsverfahren handelt es sich um ein eigenständiges Verfahren, das vom zuständigen Landkreis Hameln-Pyrmont durchgeführt wurde. Einwände, die dort vorgebracht worden sind, können daher im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden, es sei denn sie sind nochmals vorgebracht worden. Alle fristgerecht in diesem Planfeststellungsverfahren vorgebrachten und nicht explizit zurückgenommenen Einwendungen werden im Weiteren behandelt.

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Einwendungen mit in die Gesamtabwägung der Maßnahme eingegangen sind.

Nach Aussage des Vorhabensträgers sind die von Einwender in den Arbeitskreissitzungen vorgebrachten Anregungen und Hinweise in die Gesamtabwägung eingeflossen. Dabei mag es sein, dass nicht alles vorgebrachte auch entsprechend umgesetzt wurde.

*Es wurden die Wegebeziehungen des Einwenders zu seinen Liegenschaften oberhalb der geplanten B 1 nicht zur Zufriedenheit gelöst. Die innere Verkehrslage wurde mit Absicht zerstört.*

Durch die geplante Baumaßnahme kommt es naturgemäß zur Zerstörung vorhandener Wegebeziehungen. Dies ist unvermeidlich. Für die zerstörten Wegebeziehungen ist durch den Vorhabensträger angemessener Ersatz zu schaffen. Das bedeutet aber nicht zwangsläufig, dass alle ehemals vorhandenen Beziehungen wieder neu gestaltet werden müssen, z.B. durch Tunnel- oder Brückenbauwerke. Hier ist das Gebot der Verhältnismäßigkeit der anfallenden Kosten zum erzielten Nutzen zu beurteilen.

Zukünftige Wegebeziehungen dürfen auch Umwege beinhalten, wenn diese für den Betroffenen zumutbar sind. Die Flächen des Einwenders sind auch zukünftig alle erschlossen. Das neue Wirtschaftswegekonzept wurde vom Vorhabensträger mit den zuständigen Fachbehörden und Vertretern der Landwirtschaft erarbeitet und ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch ausgewogen.

Von einer absichtlichen Zerstörung der inneren Verkehrslage des Einwenders kann daher keine Rede sein.

*Der Betrieb des Einwenders ist von der umfangreichen Planung betroffen.*

Die Betroffenheit des Betriebes hat der Einwender mit Schreiben vom 23.10.2006 eingegangen am 25.10.2006 wie folgt konkretisiert:

*Der Betrieb des Einwenders ist nach 1900 entstanden. Ab 1950 ist teilweise im Außenbereich gebaut worden. In den letzten Jahren wurde er mit mindestens 6 Bebauungsplänen geschädigt. Eine Stall-Rohbauabnahme wurde nicht erteilt.*

Es handelt sich hierbei um Einwendungen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

*Eigentums- und Pachtflächen werden zerschnitten. Es wird kein geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt.*

Der Einwender ist Eigentümer diverser Grundstücke. Für die Baumaßnahme werden ca. 25.902 m<sup>2</sup> dieser Grundstücke dauerhaft benötigt. Darüber hinaus werden nochmals 6.466 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf diese Flächen kann aufgrund ihrer Lage nicht verzichtet werden.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig. Für die in Anspruch zu nehmende Fläche besteht ein Anspruch auf Entschädigung. Dieser wird jedoch außerhalb dieses Verfahrens in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsverfahren geregelt. Da der Vorhabensträger bereits im Eigentum erheblicher Flächen ist, kann sogar eine Entschädigung in Land zu 100 % gewährleistet werden.

Im Übrigen wird ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt.

Ob der Betrieb des Einwenders durch die Flächeninanspruchnahmen existenziell bedroht ist, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht geprüft werden, da der dem Einwender zugesandte Betriebserhebungsbogen trotz mehrfacher Erinnerung nicht zurückgegeben wurde. Er ist damit der ihm obliegenden Mitwirkungspflicht nicht nachgekommen. Da nur Teilflächen benötigt werden und ein Flächenausgleich zu 100 % vom Vorhabensträger gewährleistet werden kann, erscheint eine Existenzgefährdung allerdings sehr unwahrscheinlich.

Die weiteren mit Schreiben vom 23.10.2006 eingegangen am 25.10.2006 erhobenen Einwendungen können im Verfahren nicht berücksichtigt werden, da sie nach Ablauf der Einwendungsfrist am 04.10.2006 erhoben wurden. Zwar hat der Einwender mit Schreiben vom 26.09.2006 eingegangen am 27.09.2006 eine Fristverlängerung von 14 Tagen beantragt. Eine Fristverlängerung wurde jedoch nicht gewährt. Die Verlängerung der Einwendungsfrist dient dem Interesse des

Vorhabensträgers und steht daher nicht zur Disposition der Planfeststellungsbehörde. D. h., eine Verlängerung der Frist ist aus Rechtsgründen nicht möglich. Zudem hat der Einwender die selbstgewährte Fristverlängerung nicht eingehalten.

### Einwender 33

*Der Einwender ist durch die Maßnahme erheblich betroffen und bringt deshalb Einwendungen vor.*

*Er hatte sich bereits frühzeitig am 13.07.2004 an den Vorhabensträger gewandt und auf seine Betroffenheit aufmerksam gemacht. Leider hat er bis heute auf dieses Schreiben keine Antwort erhalten.*

Nach Aussage des Vorhabensträgers ist mit Schreiben vom 21.07.04 auf das o.g. Schreiben geantwortet worden.

*Der Einwender bewirtschaftet im Vollerwerb einen landwirtschaftlichen Betrieb im Ortsteil Groß Berkel des Flecken Aerzens. Zu diesem Betrieb gehört auch das Flurstück 31/1 der Flur 8, Gemarkung Aerzen. Dabei handelt es sich um eine 5,16 ha große Ackerfläche, die im Eigentum des Einwenders steht und am Ortseingang von Aerzen auf der Südseite gelegen ist. Diese Ackerfläche ist eine der wesentlichen Wirtschaftsflächen des Einwenders. Sie weist ca. 80 Bodenpunkte auf, ist rechteckig geschnitten und deshalb optimal zu bewirtschaften.*

*Die Pläne sehen vor, dass der Einwender aus dieser Fläche dauerhaft mehr als 1 ha verlieren soll. Zusätzlich sollen knapp 2 Morgen vorübergehend in Anspruch genommen werden, die dann über Jahre hinweg im landwirtschaftlichen Betrag wesentlich beeinträchtigt sein werden. Die Erschließung der dem Einwender verbleibenden Südost-Spitze ist überhaupt nicht gesichert. Dazu fehlt in den Plänen jede Darstellung. Damit ist der Einwender nicht einverstanden.*

*Auf der Nordseite der geplanten Ortsumgehung wird die Restfläche nach Süden hin deformiert. Hier soll zukünftig in einen großen Keil hineingewirtschaftet werden, der nach Süden hin ausläuft. Im Süden soll eine Grünfläche dargestellt werden und ein Wendehammer. Dieser Wendehammer könnte nur über die Böschung mit einem Umweg angefahren werden.*

*Heute ist zwar im Norden ein Zu- und Abfahrt über die B 1 möglich, allerdings nur mit dem Schlepper und relativ leichtem landwirtschaftlichen Gerät. Insbesondere die Ernteabfuhr kommt hier nicht in Betracht. Ein Rübenladen ist schon gar nicht möglich. Die schweren landwirtschaftlichen Geräte, vor allem die Ernteabfuhr kann nur von Süden her bewerkstelligt werden, und zwar heute über den Laatzer Ortsweg.*

*Im Norden grenzt das Ackerflurstück heute mit gerader Front an die B 1. Zukünftig wird der Einwender hier auf der östlichen Teillänge gar nicht mehr zufahren können. Hier soll eine Grabenmulde in die Fläche hineingeführt werden, so dass auch hier auf einem zukünftig deformierten Grundstück gewirtschaftet werden muss.*

*Die Erschließungssituation ist, was die Flächen des Einwenders angeht, nicht durchdacht. Das gilt nicht nur für die Südwest-Spitze sondern gerade auch für die nördlich verbleibende Fläche. Das wird sich insbesondere bei der Rübenabfuhr negativ auswirken. Dabei dient gerade dieses Flurstück in ständiger enger Fruchtfolge dem Zuckerrübenabbau im Betrieb des Einwenders.*

*Die Zuckerrübenabfuhr erfolgt heute praktisch ausschließlich über LKW, die von der Fabrik gesteuert werden. Diese LKW laden aus Mieten, die längs der Erschließungswege errichtet werden. Dies ist zukünftig weder im Norden noch auf dem angedachten Erschließungsweg möglich. Der Erschließungsweg im Süden kommt dafür schon deshalb nicht in Betracht, weil er von LKW gar nicht anzufahren ist. Diese können auf dem Erschließungsweg weder wenden noch könnten sie ihn rückwärts anfahren. Daraus folgt: der angedachte Wendehammer im Nordwestquadranten ist verfehlt geplant. Er müsste weit nach Norden verschoben werden, und zwar in die Kompensationsfläche, die unmittelbar an dem Überführungsbauwerk B 1 neu/ B 1 alt angedacht ist. Nur dann würde der Erschließungsweg mit dem Wendehammer auch die nordöstlichen Feldnachbarn er-*

*schließen. Hier soll der Erschließungsweg heute stumpf „vor Kopf“ enden; jeder Landwirt, der diese Fläche zukünftig nutzen wird, wird deshalb massive Probleme bei der An- und Abfahrt haben, vor allem bei der Zuckerrübenabfuhr.*

*Alle dem Einwender verbleibenden Flächen werden durch die entstehenden Brückenbauwerke beeinträchtigt. Das gilt insbesondere für die massiven Dammschüttungen von Süden her. Ein erheblicher Teil der dem Einwender verbleibenden Fläche wird also massiven Ertragseinbußen aufgrund der kleinklimatischen Veränderungen ausgesetzt sein.*

*Insoweit ruft der Einwender auch sein Schreiben vom 13.07.04 in Erinnerung, und erwartet, dass im Planfeststellungsverfahren Abhilfe geschaffen wird. Der Einwender kann auf die Flächen, in die eingegriffen werden soll, nicht verzichten. Es wird daher eine möglichst frühzeitige Gestellung von Ersatzland erwartet.*

*Wenn man die Flächeninanspruchnahmen in Gänze betrachtet, also die auf Dauer und die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen und die zukünftig deformierten Flächen, so addiert sich diese Gesamtbelastung für einen erheblichen Zeitraum auf mehr als 2 ha. Der Einwender wirtschaftet aber ohnehin nur auf gut 60 ha Eigenland. Der Rest ist zugepachtet. Durch die Pläne werden dem Einwender mehr als 2 % seiner Flächen genommen, die in langfristiger Bewirtschaftung stehen. Die gesamte weitere landwirtschaftliche Nutzfläche kann der Einwender immer nur im hart umkämpften Pachtmarkt erhalten.*

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 31/1 der Flur 8, Gemarkung Aerzen zur Größe von 51.650 m<sup>2</sup>. Aus diesem Flurstück werden 10.480 m<sup>2</sup> für den Bau der Trasse und die Anlage eines Wirtschaftsweges dauerhaft benötigt. Weitere 4.504 m<sup>2</sup> sind für ein Baufeld vorgesehen und werden vorübergehend in Anspruch genommen.

Auf diese Flächen kann aufgrund ihrer Lage nicht verzichtet werden.

Der Eingriff in private Flächen ist auch, wie bereits oben unter Teil B, V. erläutert, rechtlich zulässig. Für die in Anspruch genommenen Flächen kann ein Flächenausgleich zu 100 % erfolgen. Hierbei können auch die Belange der Betroffenen berücksichtigt werden.

Der Vorhabensträger hat bei der zuständigen Behörde die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens angeregt. Ob ein Verfahren eingeleitet wird, ist Entscheidung der Flurbereinigungsbehörde. Die Voraussetzungen dafür sind jedoch gegeben und die Planfeststellungsbehörde geht von der Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens aus. In diesem könnten die Erschließungs- und die Restflächenproblematik gelöst werden.

Da allerdings ein Flurbereinigungsverfahren noch nicht eingeleitet wurde, ist der Vorhabensträger verpflichtet, auch ein „Ersatzkonzept“ zu erarbeiten.

Die Anlage eines Wirtschaftsweges am Böschungsfuß ist grundsätzlich möglich, weil sich das entsprechende Flurstück bereits im Eigentum des Vorhabensträgers befindet. Dieser schlägt vor, das Restflurstück 31/1 mit dem Flurstück 32/1 zu einem neuen Flurstück zu verschmelzen. Dies erscheint der Planfeststellungsbehörde ebenfalls sinnvoll, da das Restflurstück 31/1 kaum nutzbar ist. Damit wäre auch die Erschließung vom Laatzer Ortsweg aus gewährleistet.

Der nördlich des Laatzer Ortsweges und nördlich der B 1 vorgesehene Wendehammer kann ohne Weiteres, wie vom Einwender gewünscht, verlegt werden, falls kein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wird.

### **Teil C (Hinweise)**

I.

**Allgemeine Hinweise**

1. Durch diesen Beschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Privatrechtliche Beziehungen bleiben unberührt.
2. Soweit in den Planunterlagen oder in den vorstehenden Ausführungen auf den Abschluss von Vereinbarungen hingewiesen wird, kann für den Fall, dass diese nicht zustande kommen, eine gesonderte Entscheidung beantragt werden.
3. **Bekanntmachungshinweis:**

Der Beschluss und die festgestellten Pläne und Verzeichnisse werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen beim Flecken Aerzen, Kirchplatz 2, 31855 Aerzen, zur Einsichtnahme ausgelegt.

II.

**Abkürzungsverzeichnis**

- **Bundesfernstraßengesetz (FStrG)** in der Fassung vom 19.04.1994 (BGBl.I, S. 854), zuletzt geändert durch Artikel 50 des Gesetzes vom 27.04.2002 BGBl. I, S. 1467)
- **Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)** in der Fassung vom 14.05.1990 (BGBl. I, S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 49 der Verordnung vom 29.10.2001 (BGBl. I, S. 2785)
- **Flurbereinigungsgesetz (FlurbG)** in der Fassung vom 16.03.1976 (BGBl.I, S.547), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 20.12.2001 (BGBl.I, S.3987)
- **Gesetz über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen - Teil II - (LROP II)** vom 18.07.1994 (Nds. GVBl. S. 317), geändert durch Verordnung vom 19.03.1998 (Nds. GVBl. S. 270)
- **Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)** vom 12.02.1990 (BGBl. I, S. 205), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.07.2001 (BGBl. I, S.1950)
- **Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)**, in der veröffentlichten bereinigten Fassung (BGBl. III , Gliederungs-Nr. 100-1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.11.2001 (BGBl. I, S. 3219)
- **Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG)** vom 11.04.1996 (Nds.GVBl., S. 155), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17.12.1997 (Nds. GVBl., S. 539)
- **Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)** vom 03.12.1976 (Nds. GVBl., S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28.11.1997 (Nds. GVBl., S. 489)
- **Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)** in der Fassung vom 25.03.1998 (Nds. GVBl., S. 347), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 18.12.2001 (Nds. GVBl., S. 806)
- **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)** vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036).
- **Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)** vom 21.09.1998 (BGBl. I, S. 1253), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 03.12.2001 (BGBl. I, S. 3306)

- **Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)** in der zur Zeit gültigen Fassung
- **Wasserhaushaltsgesetz** in der zur Zeit gültigen Fassung

BGBI. = Bundesgesetzblatt  
Nds. GVBl. = Niedersächsisches Gesetz- und Ordnungsblatt  
BVerwG = Bundesverwaltungsgericht  
OVG = Oberverwaltungsgericht

## Teil D

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung schriftlich Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden.

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 (§ 67 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Hinweise:

Die Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zu richten.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17 Abs. 6a FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, gestellt und begründet werden (§ 17 Abs. 6a Satz 2 FStrG).

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (§ 17 Abs. 6b FStrG). Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17 Abs. 6a Sätze 6 und 7 FStrG).

Im Auftrage

Beglaubigt

Holzapfel

(Regierungsamtmann)