



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Planfeststellungsbeschluss

**für die Verlängerung der BAB A 29
ab Anschlussstelle Fedderwardergroden
bis Ausbauende „Am Tiefen Fahrwasser“**

**von Bau-km 0+221 bis Bau-km 3+175 in der Gemarkung Rüstringen, Stadt
Wilhelmshaven**

31.03.2008

3321-31027-01/07



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Feststellender Teil	6
1.1 Feststellung des Plans	6
1.2 Festgestellte Planunterlagen	6
1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen.....	7
1.3.1 Vorbehalte.....	8
1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt	8
1.3.2 Auflagen	8
1.3.2.1 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	8
1.3.3 Änderungen	8
1.3.3.1 Lichte Höhe des Bauwerkes 3	8
1.3.3.2 Zufahrt zur Ölschlammdeponie	8
1.3.3.3 Vertiefung des Rahmendurchlasses 2000/2000	8
1.3.3.4 Verrohrung des Gewässers II. Ordnung Nr. 13	8
1.3.4 Berichtigungen.....	9
1.3.4.1 Bauwerks-Nr. 21 im Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3)	9
1.4 Weitere Entscheidungen	9
1.4.1 Wasserrecht.....	9
1.4.1.1 Erlaubnis.....	9
1.4.1.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	9
1.4.1.2.1 Allgemeines.....	9
1.4.1.2.2 Betrieb und Unterhaltung	9
1.4.1.2.3 Anzeigepflichten.....	9
1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen.....	10
1.6 Hinweise	10
1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen.....	10
1.6.2 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG.....	10
1.6.3 Abstimmung mit der GEW Wilhelmshaven GmbH	10
1.6.4 Abstimmung mit der IVG Kavernen GmbH und der Nord West Kavernen GmbH	10
1.6.5 Bodenfunde.....	10
1.6.6 Belange der Wehrbereichsverwaltung	11
1.6.7 Baumaschinen / Baulärm	11
1.6.8 Abstimmung mit dem III. Oldenburgischen Deichband	11
1.6.9 Abstimmung mit der EWE NETZ GmbH	11
1.6.10 Abstimmung mit Kabel Deutschland	11
1.6.11 Abstimmung mit der Nord-West Oelleitung GmbH	11
1.6.12 Abstimmung mit der E.ON Kraftwerke GmbH.....	12
1.6.13 Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH	12
1.6.14 Abstimmung mit dem Bezirksarchäologen	12
1.6.15 Abstimmung hinsichtlich Verkehrsführung.....	12
1.6.16 Abstimmung bezügl. LBP-Maßnahme S 09 (Amphibienteich)	12
1.6.17 Abstimmung bezügl. LBP-Maßnahme S 05 (Amphibienleiteinrichtung)	12
1.6.18 Abstimmung hinsichtlich des Kreisverkehrsplatzes	12



2	Begründender Teil	13
2.1	Sachverhalt	13
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	13
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	13
2.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	14
2.2.1	Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens	14
2.2.2	Zuständigkeit	14
2.3	Materiell-rechtliche Bewertung	14
2.3.1	Planrechtfertigung	14
2.3.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz	16
2.3.3	Trassenführung, Varianten	17
2.3.3.1	Beschreibung der Trassenführung	17
2.3.3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	17
2.3.3.2.1	Nullvariante	18
2.3.3.3	Ergebnisse des Anhörungsverfahrens	18
2.3.3.3.1	Alternative Auffahrt Friesendamm	18
2.3.4	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	18
2.3.4.1	FFH-Verträglichkeit, artenschutzrechtliche Belange	19
2.3.4.2	Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG	19
2.3.4.2.1	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	20
2.3.4.2.2	Ausgleichsmaßnahmen	21
2.3.4.2.3	Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen	21
2.3.5	Immissionen	22
2.3.5.1	Lärm	22
2.3.5.1.1	Allgemeines	22
2.3.5.1.2	Lärmberechnung	23
2.3.5.1.3	Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)	24
2.3.5.1.4	Offenporiger Asphalt (OPA)	25
2.3.5.2	Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden	26
2.3.5.3	Entschädigung für Außenwohnbereich	26
2.3.5.4	Luftverunreinigungen, Schadstoffe	27
2.3.5.4.1	Allgemeines	27
2.3.5.4.2	Staubimmissionen	28
2.3.5.4.3	Stickstoffdioxidbelastung	29
2.3.6	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz	29
2.3.6.1	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	29
2.3.7	Umweltverträglichkeitsprüfung	30
2.3.7.1	Allgemeines	30
2.3.7.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	30
2.3.7.3	Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens	30
2.3.7.4	Vorhabensalternativen	31
2.3.7.4.1	Geprüfte Trassen- und Bauvarianten	31
2.3.7.5	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	31
2.3.7.6	Beschreibung des Untersuchungsrahmens	34
2.3.7.6.1	Räumliche und inhaltliche Abgrenzung	34
2.3.7.6.2	Angewandte Untersuchungsmethoden	34
2.3.7.7	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)	36
2.3.7.7.1	Mensch	36
2.3.7.7.2	Tiere	37



2.3.7.7.3	Pflanzen	37
2.3.7.7.4	Boden	39
2.3.7.7.5	Wasser	40
2.3.7.7.6	Klima	40
2.3.7.7.7	Luft	40
2.3.7.7.8	Landschaft	41
2.3.7.7.9	Kultur- und sonstige Sachgüter	41
2.3.7.8	Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form	42
2.3.7.9	Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen	42
2.3.7.10	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	42
2.3.7.11	Auswirkungen auf den Menschen	42
2.3.7.12	Tiere	44
2.3.7.13	Pflanzen	45
2.3.7.14	Boden	46
2.3.7.15	Wasser	46
2.3.7.16	Klima	47
2.3.7.17	Luft	47
2.3.7.18	Landschaft	47
2.3.7.19	Kultur- und sonstige Sachgüter	48
2.3.7.20	Medienübergreifende Gesamtbewertung	48
2.3.8	Gesamtergebnis der Abwägung	49
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	49
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	50
2.4.1.1	Nr.1 Stadt Wilhelmshaven	50
2.4.1.2	Nr. 2 Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften (GLL) Oldenburg	51
2.4.1.3	Nr.3 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	51
2.4.1.4	Nr. 4 Landwirtschaftskammer Niedersachsen	52
2.4.1.5	Nr. 5 Wehrbereichsverwaltung Nord	52
2.4.1.6	Nr. 6 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	52
2.4.1.7	Nr. 7 Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	52
2.4.1.8	Nr. 8 Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG	52
2.4.1.9	Nr. 9 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG	54
2.4.1.10	Nr. 10 DB Services Immobilien GmbH Bremen	55
2.4.1.11	Nr. 11 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer	55
2.4.1.12	Nr. 12 Sielacht Rüstringen	55
2.4.1.13	Nr. 13 III. Oldenburgischer Deichband	56
2.4.1.14	Nr. 14 Stadtwerke Wilhelmshaven GmbH	57
2.4.1.15	Nr. 15 GEW Wilhelmshaven GmbH	57
2.4.1.16	Nr. 16 E.ON Kraftwerke GmbH	57
2.4.1.17	Nr. 17 E.ON Netz GmbH	57
2.4.1.18	Nr. 18 Deutsche Telekom AG, T-Com	58
2.4.1.19	Nr. 19 EWE NETZ GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel	58
2.4.1.20	Nr. 20 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG	58
2.4.1.21	Nr. 21 Nord-West Oelleitung GmbH	58
2.4.1.22	Nr. 22 INEOS Chlor Atlantik GmbH	58
2.4.1.23	Nr. 23 PLEdoc GmbH	58
2.4.1.24	Nr. 24 IVG Kavernen GmbH	58



2.4.2	Stellungnahmen der nach § 60 NNatG und §58 BNatSchG anerkannten Vereine	58
2.4.2.1	Nr. 25 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Kreisgruppe Wilhelmshaven	58
2.4.2.2	Nr. 26 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU).....	61
2.4.2.3	Nr. 31 Schutzgemeinschaft Jade Region e.V.	62
2.4.3	Einwendungen.....	62
2.4.3.1	Einwender E 1	62
2.4.3.2	Einwender E 2	63
2.4.3.3	Einwender E 3	63
2.4.3.4	Einwender E 4	64
3	Rechtsbehelfsbelehrung	65
4	Hinweise	65
4.1	Konzentrationswirkung	65
4.2	Beziehungen zwischen den Beteiligten	66
4.3	Außerkräfttreten	66
4.4	Berichtigungen.....	66
4.5	Einsichtnahme.....	66
5	Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....	67



1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV GB OL), für die Verlängerung der BAB A 29 ab Anschlussstelle Fedderwardergroden bis Ausbauende „Am Tiefen Fahrwasser“ von Bau-km 0+221 bis Bau-km 3+175 in der Gemarkung Rüstringen in der Stadt Wilhelmshaven wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus:

Ordner 1

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1	Erläuterungsbericht vom 04.04.2007	-	1-25
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Erläuterungsbericht vom 04.04.2007	-	1-14
1b	Untersuchung der FFH-Verträglichkeit vom 04.04.2007	-	1-4
1c	Untersuchung der artenschutzrechtlichen Belange vom 04.04.2007	-	1-17
2	Übersichtskarte vom 04.04.2007	1 : 25.000	1
3	Übersichtslageplan vom 04.04.2007	1 : 5.000	1
4	Übersichtshöhenplan vom 04.04.2007	1 : 5.000/500	1
6	Straßenquerschnitte vom 04.04.2007	1 : 100	1-4
7	Lagepläne vom 04.04.2007	1 : 1.000	1-4
8	Höhenpläne bestehend aus:		
8.1	- Höhenpläne der durchgehenden Strecke vom 04.04.2007	1 : 1.000/100	1-4
8.2	- Höhenplan Flutstraße vom 04.04.2007	1 : 1.000/100	5
10	Bauwerksverzeichnis vom 04.04.2007 bestehend aus:		
10.1	- Allgemeine ergänzende Regelungen	-	1-2
10.2	- Bauwerksverzeichnis, wobei die lfd. Nr. 17, 21 und 29 durch das Deckblatt vom 17.03.2008 ersetzt werden	-	1-10
11	Schalltechnische Untersuchung vom 04.04.2007 mit:		
	- Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung	-	1-18
	- Anhang A1 bis A5: Schalltechnische Berechnungsunterlagen	-	1-79
	- Anhang B: Übersichtslagepläne der Lärmschutzmaßnahmen	1 : 3.000	1-3
	- Anhang C: Gebäudelärmkarten	1 : 3.000	1-5
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 04.04.2007 mit		
11.LuS.1	- Erläuterungsbericht	-	1-7
11.LuS.2	- Immissionsberechnung nach MLuS-02, geänderte Fassung 2005	-	1-16
13	Wassertechnische Untersuchung vom 04.04.2007 mit:		
13.1	- Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung	-	1-7
13.2	- Berechnungsunterlagen	-	1-8



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
13.3	- Übersichtslageplan zur wassertechnischen Untersuchung	1 : 5.000	1

Ordner 2

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 04.04.2007 mit:		
12.1	- Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan	-	1-44
12.2	- Bestands- und Konfliktplan vom 04.04.2007	1 : 5.000	1
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen mit:		
12.3.1	- Übersichtslageplan der Maßnahmen vom 04.04.2007	1 : 5.000	1
12.3.2	- Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 04.04.2007	1 : 1.000	1-4
12.3.3	- Maßnahmenkartei	-	1-38
14	Grunderwerb mit:		
14.1	- Grunderwerbspläne vom 04.04.2007	1 : 1.000 1 : 5.000	1-4 5
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis (Stand: 28.02.2007)	-	1-4
-	<i><u>Nachrichtlich:</u> Verkehrsplanerische Untersuchung zur Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Wilhelmshaven Nord-Ost – Prognosehorizont 2025 vom 14.09.2006 der Stadt Wilhelmshaven-FB Stadtplanung</i>	-	1-31

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

Hinweis zu Planänderungen:

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den Träger des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch ein Deckblatt geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

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

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

1.3.1 Vorbehalte

1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgender Auflage verbunden:

1.3.2.1 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten ist die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) sowie die RAS LP 4 („Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden.

1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.3.3.1 Lichte Höhe des Bauwerkes 3

Im Hinblick auf eine mittelfristig beabsichtigte Elektrifizierung des Industriestammgleises wird das Brückenbauwerk 3 im Kreuzungspunkt mit der Bahnstrecke mit einer lichten Höhe von mindestens 5,70 m über Schienenoberkante erstellt. Der Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3) und der Höhenplan (Unterlage 8.1, Blatt 3) werden entsprechend geändert.

1.3.3.2 Zufahrt zur Ölschlammdeponie

Als Ersatz für die wegfallende Zufahrt zur Ölschlammdeponie wird eine neue Zufahrt von der Posener Straße in Schotterbauweise mit einer Breite von 3,50 m erstellt.

1.3.3.3 Vertiefung des Rahmendurchlasses 2000/2000

In Spalte 5 zu lfd. Nr. 22 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 10.2) wird die Angabe „- 0,40 m NN“ durch „-0,60 m NN“ ersetzt.

1.3.3.4 Verrohrung des Gewässers II. Ordnung Nr. 13

Zur Schaffung einer Querungsmöglichkeit für die Sielacht Rüstringen zur Unterhaltung der Gewässer II. Ordnung Nr. 13 und Nr. 71 wird das Gewässer Nr. 13 nördlich der A 29 und östlich des Gewässers im Bereich der 2. Deichlinie mit einem Rohrdurchlass DN 1000 in Abstimmung mit der Sielacht verrohrt, wobei die Überfahrbreite 5,00 m beträgt.

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

1.3.4 Berichtigungen

Die Planunterlagen werden wie folgt berichtigt:

1.3.4.1 *Bauwerks-Nr. 21 im Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3)*

Die im Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3) eingezeichnete Bauwerks-Nr. 21 bezieht sich nicht auf den geplanten Durchlass DN 1000 in der Flutstraße nördlich der A 29 (siehe hierzu Deckblatt zu Bauwerks-Nr. 17), sondern auf den vorhandenen Durchlass DN 1000 südlich der A 29.

1.4 Weitere Entscheidungen

1.4.1 Wasserrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse bzw. Genehmigungen nach § 10 ff NWG zur Benutzung von Gewässern und nach § 91 NWG zur Herstellung und wesentlichen Änderungen von baulichen Anlagen an Gewässern erteilt; der Plan zur Herstellung, Beseitigung oder wesentlichen Umgestaltung von Gewässern wird gemäß §§ 119, 128 NWG festgestellt bzw. genehmigt.

1.4.1.1 *Erlaubnis*

Dem Vorhabenträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der BAB A 29, Bau-km 0+410 bis Bau-km 2+340 (Einleitungsstellen E1 – E9), und Geländewassers in die angrenzenden Gewässer II. und III. Ordnung erteilt.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

1.4.1.2 *Erlaubnisbedingungen und -auflagen*

1.4.1.2.1 *Allgemeines*

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

1.4.1.2.2 *Betrieb und Unterhaltung*

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

1.4.1.2.3 *Anzeigepflichten*

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind

unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

1.6 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

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

1.6.2 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG, T-Com, TI Niederlassung Nordwest, PTI 11, 26119 Oldenburg, in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.3 Abstimmung mit der GEW Wilhelmshaven GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der GEW Wilhelmshaven GmbH in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlegungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn zugestellt.

1.6.4 Abstimmung mit der IVG Kavernen GmbH und der Nord West Kavernen GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der IVG Kavernen GmbH und der Nord West Kavernen GmbH in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.5 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken so-

wie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Wilhelmshaven) unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.6.6 Belange der Wehrbereichsverwaltung

Der Ausbauträger hat Beginn und Ende der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando I – Küste G 4/6 – Verkehrsinfrastruktur, Niemannsweg 220, 24106 Kiel, anzuzeigen.

1.6.7 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit der Sanierung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).

1.6.8 Abstimmung mit dem III. Oldenburgischen Deichband

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem III. Oldenburgischen Deichband in Verbindung setzen, um Maßnahmen hinsichtlich des Weidebetriebes im Bereich des Rüstersieler Deiches abzustimmen.

1.6.9 Abstimmung mit der EWE NETZ GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE NETZ GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel, in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.10 Abstimmung mit Kabel Deutschland

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.11 Abstimmung mit der Nord-West Oelleitung GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Nord-West Oelleitung GmbH in Verbindung setzen, um Maßnahmen hinsichtlich der geplanten Verbindungsleitung abzustimmen.



1.6.12 Abstimmung mit der E.ON Kraftwerke GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Kraftwerke GmbH in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlegungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn zugestellt.

1.6.13 Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Netz GmbH in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlegungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn zugestellt.

1.6.14 Abstimmung mit dem Bezirksarchäologen

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Bezirksarchäologen in Verbindung setzen, um evtl. Maßnahmen bei Arbeiten an den unter Denkmalschutz stehenden Deichzügen Seedeich 1928 (Fdst. Rüstringen Nr. 208 und Hörndeich Nr. 20) abzustimmen.

1.6.15 Abstimmung hinsichtlich Verkehrsführung

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt Wilhelmshaven und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG in Verbindung setzen, um die Verkehrsführung und notwendig werdende Umleitungsstrecken während der Baumaßnahme abzustimmen.

1.6.16 Abstimmung bezügl. LBP-Maßnahme S 09 (Amphibienteich)

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven sowie der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG in Verbindung setzen, um im Rahmen eines Gesamtkonzeptes einen Durchführungsplan für die LBP-Maßnahme S 09 zu erstellen. Dabei kann die planfestgestellte örtliche Lage dieser Maßnahme innerhalb der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 212 der Stadt Wilhelmshaven verschoben werden.

1.6.17 Abstimmung bezügl. LBP-Maßnahme S 05 (Amphibienleiteinrichtung)

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven, der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG in Verbindung setzen, um die Festlegung der genauen Lage der stationären Amphibienleiteinrichtung (LBP-Maßnahme S 05) abzustimmen. Hierbei können – soweit erforderlich – auch vorübergehend mobile Amphibienzäune errichtet werden.

1.6.18 Abstimmung hinsichtlich des Kreisverkehrsplatzes

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt Wilhelmshaven und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft GmbH & Co. KG in Verbindung

setzen, um die Anlage des Kreisverkehrsplatzes nebst den vorgesehenen Anschlüssen fachtechnisch abzustimmen.

2 Begründender Teil

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

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

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst die Verlängerung der BAB A 29 um ca. 2 km auf der vorhandenen Trasse des Niedersachsendammes in nordöstlicher Richtung auf dem Gebiet der Stadt Wilhelmshaven. Der derzeitige Endpunkt der BAB befindet sich im Bereich der Anschlussstelle Fedderwardergroden, ab der die Autobahn in eine einbahnige Stadtstraße (Niedersachsendamm) übergeht. Der Endpunkt der verlängerten A 29 wird ca. 85 m vor der jetzigen Einmündung Niedersachsendamm/Am Tiefen Fahrwasser als Kreisverkehrsplatz ausgebildet, an den kommunale Straßen angebunden werden. Die Anschlussstelle Fedderwardergroden wird hinsichtlich der Auffahrt in Fahrtrichtung Oldenburg umgebaut, indem diese von der Möwenstraße zur Preußenstraße verlegt wird. Die zurzeit höhengleiche Kreuzung mit der Flutstraße wird höhenungleich hergestellt und erhält je eine Abfahrts- und Auffahrtsrampe aus bzw. in Fahrtrichtung Oldenburg.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat unter dem 18.04.2007 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Stadt Wilhelmshaven vom 07.05.2007 bis einschließlich 11.06.2007 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 25.06.2007 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 27.09.2007 in Wilhelmshaven erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

2.2 Verfahrenrechtliche Bewertung

2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Bundesfernstraße und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung.

2.2.2 Zuständigkeit

Baulastträger für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gem. Ziffer 1. c) des RdErl. d. MW v. 22.12.2004 (Nds. MBl. Nr. 41/2004, S. 879 ff.) die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten. Die Planrechtfertigung ist daher dem Fachgesetz – FStrG – selbst zu entnehmen. Sie ist dann gegeben, wenn die Maßnahme gemessen an den Zielen der §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwGE 48, 56, 59).

Gem. § 3 Abs. 1 Satz 2 haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Verlängerung der A 29 dient dem Ziel, dem prognostizierten Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen.

Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die verkehrsplanerische Untersuchung der Stadt Wilhelmshaven zur Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Nord-Ost vom September 2006 bezogen auf den Prognosehorizont 2025, die nachrichtlich ausgelegt hat. Diese Untersuchung hat das hierfür maßgebliche Ingenieurbüro Helmert, Aachen am 08.11.2007 im Nachgang zum Erörterungstermin mit einem Prognosehorizont 2015 und der Erweiterung Prognosehorizont 2025 aktualisiert und liegt der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu Grunde. Beide Untersuchungen sind plausibel und entsprechen dem heutigen wissenschaftlichen Standard, eine methodisch einwandfreie Prognose zu erstellen. Die Vorgehensweise wird unter Nr. 5 des Verkehrsmodells Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025 wie folgt beschrieben:

„Für die Ansiedlung des JWP-CT und die Ansiedlung bzw. Erweiterung von Petro- und chemischer Industrie und hafenauffinem Gewerbe im Voslapper Groden-Nord, im Hafengroden, im Rüstersieler Groden und im Voslapper Groden Süd sowie in den Bebauungsplanungsgebieten Bohnenburger Deich und Bauens wurden neue Verkehrszellen im Netzmodell eingerichtet.

Es wurde eine Aufteilung der zusätzlich durch die vorgenannten Ansiedlungen prognostizierten 7.150 Beschäftigten vorgenommen.



Davon entfallen ca. 1.600 Beschäftigte auf den JWP-CT, ca. 800 Beschäftigte auf den Hafengroden, ca. 1.050 Beschäftigte auf den Voslapper Groden, ca. 1.050 Beschäftigte auf den Rüstersieler Groden und ca. 1.600 Beschäftigte auf den Voslapper Groden-Süd. Das Bbauungsplanungsgebiet Bohnenburger Deich wird mit 100 Beschäftigten, Bauens mit 950 Beschäftigten berücksichtigt.

Durch die Beschäftigten erzeugten Fahrten werden als Matrix für den Quell- und Zielverkehr übernommen und gehen in die Umlegungsrechnung ein.

Die Berechnung erfolgt mit dem in der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Wilhelmshaven zur Anwendung kommenden Programmsystem Verkehr des Software Kontor Helmert Hilke aus Aachen.

Die Einspeisung der einzelnen Prognosefälle erfolgt in der Reihenfolge der Ansiedlung. Es wird davon ausgegangen, dass der Hafengroden vor dem Voslapper Groden-Nord, dem Rüstersieler Groden und dem Voslapper Groden Süd besiedelt wird.“

Die Entwicklung der Netzpläne basieren auf aktuellen Verkehrsuntersuchungen. Anhand des ermittelten Ziel- und Quellverkehrs werden die Verkehrsströme ermittelt. Für die Prognose wird maßgeblich, welche Art der Baunutzung in den künftig zu erschließenden Bau- oder Gewerbegebieten entstehen wird. Aufgrund der empirisch jahrzehntelangen Forschung kann sicher abgeschätzt werden, wie sich der Verkehr künftig entwickeln wird. Diese empirisch gewonnenen Daten werden zusätzlich angereichert mit den konkreten Planungen, die in den zu erschließenden Gebieten entstehen werden.

Hierzu berücksichtigt die Verkehrsuntersuchung im Prognosefall 2025-4 folgende Ansiedlungen:

- Jade-Weser-Port Containerterminal
- Ansiedlung Hafengroden
- 1. Ausbaustufe INEOS ohne Verlagerung des Chlorwerkes
- 1. Ausbaustufe WRG / Conoco Phillips
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Süd
- 2 Blöcke Kraftwerke Electrabel
- 2 Blöcke Kraftwerke e.on
- Erweiterung Rhenus Midgard auf 4 Lager
- Rückbau des vorhandenen e.on Blocks

Die in Bezug genommene Verkehrsentwicklung erfasst die Verkehre, die durch die Ansiedlung des Containerterminals Jade-Weser-Port, der Ansiedlungen in den geplanten Gewerbegebieten Hafengroden, Voslapper Groden und Rüstersieler Groden sowie durch die geplante Verlängerung der Straße Friesendamm bis zur Raffineriestraße (Anbindung der Gewerbegebiete Bauens, Bbauungsplan 191 und Bohnenburger Deich, Bbauungsplan 144 A) erzeugt werden.

Nach dem der Planfeststellung zugrundeliegenden Prognosefall 2025-4 (neu) weist die Prognose eine Kfz-Belastung (DTV) auf der A 29 wie folgt aus:

- westlich des Baubeginns bis zur vorhandenen Abfahrt
bzw. geplanten Auffahrt Preußenstraße (Bau-km 0+400) 16.890 Kfz/24 h



- im weiteren Abschnitt bis zur Abfahrt Möwenstraße (Bau-km 1+372) 14.500 Kfz/24 h
- zwischen Abfahrt Möwenstraße und den geplanten Auf- und Abfahrten Flutstraße (Bau-km 1+759) 19.090 Kfz/24 h
- im weiteren Verlauf ab dem geplanten Anschluss Flutstraße bis zum geplanten Bauende 9.120 Kfz/24 h

Dem prognostizierten Verkehr für das Jahr 2025 wird die heute einspurige Führung über den Niedersachsendamm nicht mehr gerecht. Der derzeit bestehende Querschnitt des Niedersachsendamm wird nicht mehr ausreichend sein, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Dies gilt auch dann, wenn die die Prognose berücksichtigenden Planungen bis zum Jahr 2025 nicht abschließend fertig gestellt sein sollten.

Geht man von den für den Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Fedderwardergroden (Auf- und Abfahrt Möwenstraße) und Flutstraße prognostizierten Verkehre aus, so wäre für den derzeitigen Ausbauquerschnitt des Niedersachsendamms die gemäß RAS-Q 96 und HBS 2001 ermittelte Grenze der maximalen Belastbarkeit erreicht. Mit anderen Worten: Der heute stabile Verkehrsfluss würde dann in hohem Maße instabil werden.

Der der Planfeststellung der A 29 zugrunde gelegte Querschnitt RQ 20 (Querschnitt ohne Standstreifen) kann mit einem Fahrzeugverkehr von 12.000 bis zu 30.000 Kfz/24 h belastet werden. Zudem gibt es Fälle, in denen aus Gründen der Verkehrssicherheit geringere Verkehrsstärken ausreichen, um einen derartigen Querschnitt zu rechtfertigen. Jedenfalls bewegt sich die prognostizierte Verkehrsmenge von ca. 20.000 Kfz/24 h in der Mitte des vorgesehenen Belastungsbereichs. Damit ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit gewährleistet.

Auch wenn ab der Flutstraße bis zum Kreisverkehrsplatz (Bauende) lediglich 10.000 Kfz/24 h prognostiziert werden, kann einer Querschnittsreduzierung oder aber der Beibehaltung des vorhandenen Querschnitts nicht das Wort geredet werden. Die Verkehrssicherheit wäre an dieser Stelle ansonsten gefährdet: Ab der Brücke über den Friesendamm sehen die Planfeststellungsunterlagen eine 3-%ige Steigungs-/Gefällestrecke vor. Geht man von den ermittelten Verkehrsmengen von 500 Kfz/h je Richtungsfahrbahn aus, würden liegen gebliebene Fahrzeuge vor allem in Richtung Oldenburg ein sicheres Vorbeifahren unmöglich machen.

Damit also der entstehende regionale und überregionale Ziel- und Quellverkehr, der ausschließlich auf die Autobahn gerichtet ist, abfließen kann, ist die Verlängerung der A 29 mit dem entsprechenden Querschnitt erforderlich. Die Planrechtfertigung ist mithin gegeben.

2.3.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Mit den zu erwartenden Verkehrsbelastungen ist eine Verlängerung der A 29 unumgänglich. Der zu erwartende regionale und überregionale Ziel- und Quellverkehr, der in Wilhelmshaven durch die geplanten Gewerbeansiedlungen entstehen wird, kann auf der A 29 gebündelt werden. Eine Belastung des untergeordneten Straßennetzes wird dadurch vermieden.

Mit dem Wegfall der höhengleichen Kreuzung der Flutstraße wird die Leistungsfähigkeit, die Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsfluss an dieser Stelle zudem deutlich verbessert.

Die Verlängerung der A 29 hat somit für das prosperierende Hafengebiet in Wilhelmshaven zentrale Bedeutung und kann einen Beitrag für die weitere infrastrukturelle Entwicklung in jenem Bereich beitragen.

2.3.3 Trassenführung, Varianten

2.3.3.1 Beschreibung der Trassenführung

Die geplante Baumaßnahme beginnt an der Anschlussstelle Fedderwardergroden bei Bau-km 0+221 und verläuft auf der vorhandenen Trasse der BAB und des Niedersachsendammes in nordöstlicher Richtung bis zur Kreuzung Niedersachsendamm/Am Tiefen Fahrwasser. Hier ist als Endpunkt der Autobahn bei Bau-km 3+175 ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Vom Baustreckenbeginn bis zur Preußenstraße bleibt die vorhandene A 29 unverändert erhalten. Es wird – von der Preußenstraße kommend – eine neue Auffahrt als Ersatz für die vorhandene und entfallende Auffahrt von der Möwenstraße in westlicher Richtung geschaffen. Von Bau-km 0+677 bis Bau-km 1+000 bleibt die vorhandene Brücke im Zuge der A29 unverändert. Ab Bau-km 1+000 bis zum neuen Kreisverkehrsplatz bei Bau-km 3+063,37 wird die einbahnige städtische Straße „Niedersachsendamm“ zur zweibahnigen Autobahn ausgebaut. Die Flutstraße wird zukünftig höhenungleich gekreuzt und erhält Anschlussrampen in bzw. aus westlicher Richtung. Die Fahrbahntrasse des Niedersachsendammes bleibt in etwa als südliche Fahrbahn der zukünftigen A 29 erhalten. Parallel dazu wird an der Nordseite die neue Richtungsfahrbahn Oldenburg angelegt.

2.3.3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Vor dem Hintergrund bestehender Zwangspunkte und konkreter Vorgaben wurde eine Untersuchung verschiedener Trassenvarianten nicht durchgeführt, da es sich bei dieser Maßnahme um einen Ausbau der städtischen Straße Niedersachsendamm zur Autobahn handelt.

Eine Variantenuntersuchung beschränkte sich daher lediglich auf die Frage, nach welcher Seite die notwendige Querschnittsverbreiterung der zu verlängernden BAB sachgerechter ist. Diese Untersuchung ist unter Betrachtung der einbezogenen Zwangspunkte wie Brückenbauwerke, angrenzende Bebauung, Grunderwerb, Versorgungsleitungen sowie naturschutzfachlichen Belangen erfolgt. Als Ergebnis stellte sich heraus, dass eine Verbreiterung nach Süden eindeutige Nachteile gegenüber einer Verbreiterung nach Norden aufweist. Die Verbreiterung nach Norden wurde gewählt, weil südlich des Niedersachsendammes die bebauten Flächen teilweise direkt an den Straßenkörper angrenzen, dem Vorhandensein von zwei Fernleitungen in der südlichen Straßenböschung zwischen dem Rüstersieler Deich und dem geplanten Kreisverkehrsplatz sowie dem größeren Anteil naturschutzfachlich hochwertiger Flächen südlich des Niedersachsendammes.

Diese Untersuchung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht erfolgt. Auch bestehen am Untersuchungsergebnis keine begründeten Zweifel.

2.3.3.2.1 Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet den Verzicht auf einen Straßenneubau, wobei die vorhersehbare Verkehrsentwicklung im Straßennetz auf die unveränderte Situation der heutigen A 29/Niedersachsendamm zu projizieren ist.

Aus Sicht der möglichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsteht durch eine Nullvariante kein unmittelbarer Eingriff in den Naturhaushalt und es werden keine zusätzlichen Flächen in der freien Landschaft benötigt.

Aus den bereits oben erläuterten Gründen wäre diese Nullvariante allerdings nicht geeignet, die Defizite bezüglich Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufes zu beseitigen. Durch wachsenden Verkehr würde die Unfallhäufigkeit aller Voraussicht nach steigen; Verkehrslärm und Schadstoffimmissionen wachsen ebenfalls. Zunehmende Behinderungen für den örtlichen Verkehr gehen damit einher. Die Realisierung einer Nullvariante würde diesen Zustand festschreiben und bei wachsendem Verkehr weiter verschärfen. Vor dem Hintergrund der hier gegebenen Planrechtfertigung (s. o. Abschnitt 2.3.1) scheidet daher eine Nullvariante aus.

2.3.3.3 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

2.3.3.3.1 Alternative Auffahrt Friesendamm

Während des Erörterungstermins wurde von einem Naturschutzverein der Vorschlag unterbreitet, im Bereich der künftigen Anschlussstelle A 29/Flutstraße die geplante Auffahrt von der Flutstraße an den Friesendamm zu verlegen. Der Verein sieht darin den Vorteil, dass der LKW-Verkehr dann nicht mehr vom Friesendamm über die Flutstraße zur Auffahrt fahren muss und es somit zu einer Einsparung eines Abbiegevorganges kommt.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Vorschlag eingehend geprüft und ihn aus folgenden wesentlichen Gründen verworfen:

Es müsste in den denkmalgeschützten Rüstersieler Deich ein Deichschart mit Deichscharttor eingebaut werden. Bei Hochwasser muss dieses Tor ggf. geschlossen werden; eine Nutzung der Auffahrt wäre in dieser Zeit nicht möglich. Die Hauptverkehrsbeziehungen der A 29 mit dem untergeordneten Straßennetz bestehen an der Flutstraße (Anlieger, gewerbliche Nutzung) und nicht am Friesendamm. Die Brücke über die Flutstraße müsste verbreitert werden, da die Einfädelung in die A 29 erst westlich der Brücke erfolgen kann. Die Auf- und Abfahrtsrampen von Anschlussstellen sollen im Sinne übersichtlicher Knotenpunkte räumlich möglichst nicht getrennt werden. Diese baulichen Maßnahmen würden zusammen genommen eine erhebliche Kostenerhöhung gegenüber der planfestgestellten Lösung bedeuten. Im Ergebnis überwiegen bei diesem Vorschlag deutlich die Nachteile gegenüber dem Vorteil der Einsparung eines Abbiegevorganges. Im übrigen haben sich auch sowohl die Vorhabenträgerin als auch die Stadt Wilhelmshaven als zuständige Straßenbauasträgerin für den Friesendamm eindeutig gegen diese Alternative ausgesprochen.

2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss

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

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele (vgl. §§ 1, 2 NNatG) unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

Die Untere Naturschutzbehörde (Stadt Wilhelmshaven) hat eine gutachtliche Stellungnahme nach § 14 NNatG abgegeben. Das Benehmen ist hergestellt worden.

2.3.4.1 FFH-Verträglichkeit, artenschutzrechtliche Belange

Das geplante Vorhaben befindet sich in deutlicher räumlicher Distanz zu NATURA 2000 Gebieten. Aus den Schutzgutbetrachtungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe Abschnitt 2.3.7) ergibt sich, dass über das Untersuchungsgebiet hinausgehende Auswirkungen nicht zu erwarten sind. Da eine Betroffenheit der Schutzgüter in den NATURA 2000 Gebieten somit sicher ausgeschlossen werden kann, sind auch Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele und auf geschützte Arten ausgeschlossen.

Artenschutzrechtliche Belange sind ebenfalls einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Für keine der zu betrachtenden Arten werden die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Da keine Konflikte mit den internationalen und nationalen Rechtsnormen zum Artenschutz festgestellt wurden, ist auch keine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG erforderlich.

2.3.4.2 Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des §§ 7 ff NNatG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen.

Gem. § 11 NNatG hat bei verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen hat eine naturschutzrechtliche Abwägung stattzufinden. Ergibt diese die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so sind nach § 12 NNatG Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsreglung der §§ 7 ff NNatG folgende Ergebnisse:

2.3.4.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93,565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 8 NNatG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12) verwiesen.

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz sind im LBP vorgesehen:

- Anlage naturnaher Kleingewässer für Amphibien
- Dauerhafte Errichtung von Amphibien-Leiteinrichtungen
- Schutz von Gehölzen
- Rekultivierung der Arbeitsstreifen
- Erosionsschutz vor Sandverwehungen

Es verbleiben allerdings auch nach Realisierung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Verlust von Biotopen durch Überbauung

- Zerschneidung eines faunistischen Lebensraumes
- Versiegelung von Böden
- Verlust eines naturnahen Kleingewässers durch Überbauung
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

2.3.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 10 NNatG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.92, NVwZ 93,565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- Pflanzung von Gehölzen
- Anlage eines Stillgewässer-Röhricht-Komplexes
- Gewässerrandstreifen
- Entsiegelung von Boden
- Gehölzpflanzungen im Böschungsbereich

Nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff allerdings noch nicht vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtlichen Abwägung (§ 11 NNatG) vorzunehmen ist und (ggf.) Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind.

2.3.4.2.3 Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 10 NNatG ausgeglichen werden können, so ist gemäß § 11 NNatG der Eingriff unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.

Von dieser spezifischen (bipolaren) Abwägung ist die allgemeine fachplanerische Abwägung zu unterscheiden, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 11 NNatG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Maßnahme zum Zwecke der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Aus der beschriebenen (teilweisen) Nichtausgleichbarkeit des Eingriffs resultiert gemäß § 12 NNatG die Notwendigkeit zur Ausweisung der in den festgestellten Plänen dargestellten und beschriebenen Ersatzmaßnahmen.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ersatzmaßnahmen vor:

- Entwicklung von Gehölzflächen und Staudenbrachen

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

2.3.5 Immissionen

2.3.5.1 Lärm

2.3.5.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

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

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

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

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

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

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

2.3.5.1.2 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Forderungen, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass die ausbaubedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten des Planfeststellungsabschnittes der BAB A 29 bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können nicht berücksichtigt werden, denn § 41 BImSchG beschränkt

die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt.

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von DTV ca. 9.960 bis ca. 20.690 Kfz/24 h je nach betrachtetem Abschnitt der A 29 (siehe Seite 11 des Erläuterungsberichtes, Unterlage 11) im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung des FB Stadtplanung, Verkehrsplanung der Stadt Wilhelmshaven vom 14.09.2006. Obwohl der Planrechtfertigung dieses Vorhabens eine neuere (08.11.2007) Verkehrsprognose zugrunde liegt (siehe Abschnitt 2.3.1), verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf eine entsprechende Anpassung der Lärmberechnung, da die neuere Verkehrsprognose geringere Verkehrsmengen beinhaltet. Ein Festhalten bei der Lärmberechnung an der älteren Verkehrsprognose mit stärkeren Verkehren ist für die betroffenen Anwohner günstiger.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916).

Im Verfahren wurden die von der Fa. Müller-BBM vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

2.3.5.1.3 Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342).

Die demzufolge vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktiver Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis ist das anders (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71,76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu. Im Einzelnen ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden. Lässt sich selbst durch passive Maßnahmen kein Innenraumschutz erzielen, bei dem schädliche Umwelteinwirkungen in den Räumen vermieden werden (vgl. 24. BImSchV), sind aktive Schutzmaßnahmen immer verhältnismäßig. Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Auch die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des

Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VkB. S. 434) beschreibt unter Ziffer 12 die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Richtlinie geht davon aus, dass die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktion, die Lage der Außenwohnbereiche (z.B. an der von der Straße angewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein. U. a. wird auch darauf hingewiesen, dass es nicht allein auf den Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denen für passiven Lärmschutz ankommt. Nur soweit zwischen Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, d.h. der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht zu rechtfertigen ist, kann aktiver Lärmschutz zugunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben.

Die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien durchzuführende abschnittsweise Prüfung hat folgendes ergeben:

Im Untersuchungsabschnitt 1 zwischen dem Beginn der Baustrecke bei Bau-km 0+221 bis zur Überführung der Preußenstraße bei Bau-km 0+677 erfüllt lediglich 1 Gebäude (Klinkerstraße 1c) das Tatbestandsmerkmal der „wesentlichen Änderung“ i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BimSchV. An diesem Gebäude wird an der Südseite der Immissionsgrenzwert nachts um bis zu 4 dB (A) überschritten. Ob in dem hauptsächlich als Gastronomiebetrieb genutzten Gebäude überhaupt nachts schutzwürdige Aufenthaltsräume vorhanden sind kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass für dieses einzelne Objekt eine aktive Lärmschutzanlage durch Erhöhung des bestehenden bzw. des verschwenkten Lärmschutzwalles nicht in Frage kommt, da die Kosten hierfür außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Im Untersuchungsabschnitt 2 zwischen Bau-km 1+000 bis zum Kreisverkehrsplatz ist durch den Neubau durchgehender Fahrstreifen eine „wesentliche Änderung“ i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BimSchV gegeben. Hier finden Überschreitungen des maßgeblichen Nacht-Immissionsgrenzwertes an 1 Gebäude (Flutstraße 88 e) um 3 dB (A) und an 4 weiteren Gebäuden (Gnesener Straße 17, Grundschule an der Albrechtstraße, Kajedeich 32 und 34) um max. 1 dB (A) statt. Es darf zumindest bezweifelt werden, ob in dem Gewerbebetrieb Flutstraße 88 e und in der Schule überhaupt nachts schutzwürdige Aufenthaltsräume vorhanden sind. Auch in diesem Untersuchungsabschnitt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass das Vorsehen einer aktiven Lärmschutzanlage in Anbetracht der geringen Anzahl der zu schützenden Objekte und der ebenfalls geringen Grenzwertüberschreitungen außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würde.

2.3.5.1.4 Offenporiger Asphalt (OPA)

Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit als Fahrbahnbelag sog. „offenporigen Asphalt“ (OPA) einzubauen, um hiermit einen Teil der Lärmemissionen direkt am Ort ihres Entstehens (Kontaktfläche Reifen/Fahrbahn) zu mindern. Gemäß den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90), Ergänzung zur Fußnote der Tabelle 4, ist es möglich, mit solchen hohlraumreichen Fahrbahnbelägen Minderungen des Emissionspegels von bis zu 5 dB(A) zu errei-

chen. Gegenüber dem üblichen und von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Splittmastixasphalt (Pegelminderung 2 dB(A) gegenüber dem Referenzbelag gem. RLS-90), verbliebe damit eine zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A), die im gesamten betroffenen Bereich deutlich wahrnehmbar wäre.

Jedoch kann der Einsatz von offenporigem Asphalt – in konsequenter Rechtsanwendung des BImSchG und der 16. BImSchV – zur Folge haben, dass die gemäß Planfeststellungsantrag vorgesehenen anderweitigen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen gleichzeitig im Umfang reduziert werden; somit darf bei dieser Alternative nicht davon ausgegangen werden, dass damit eine durchgehende Verbesserung des Lärmschutzes im o. g. Umfang verbunden wäre. Gleichwohl ist die Planfeststellungsbehörde der Frage nachgegangen, ob und inwieweit bei der vorliegenden Planung durch Einsatz von OPA eine Verminderung der Immissionspegel erreicht werden kann. Die daraufhin geführten Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hatten schließlich die dortige Entscheidung zum Ergebnis, dass bei der vorliegenden Maßnahme kein OPA zur Anwendung kommen soll. Das BMVBW stützt sich bei seiner Entscheidung auf den gegenwärtigen Stand der Forschung und der Erfahrung mit derartigen Fahrbahnbelägen. Es verweist auf die höheren Kosten und die geringere Haltbarkeit des OPA; außerdem gibt es noch Nachteile in Bezug auf Wasserabführung und Winterdienst (Glatteisbildung). OPA-Beläge erfordern einen erheblich höheren Unterhaltungsaufwand (u. a. Reinigung der Hohlräume zur Sicherstellung der Entwässerungseigenschaften), so dass das BMVBW ihren Einsatz derzeit auf Fälle beschränkt sehen will, die alternativ z. B. durchgehende Lärmschutzwände von mehr als 10 m Höhe erfordern würden.

Diese Entscheidung des Bundesministeriums ist vor dem Hintergrund des derzeitigen Standes der Technik nachvollziehbar und rechtlich nicht zu beanstanden, wenn alternative Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Bestimmungen des BImSchG und der 16. BImSchV vorgesehen sind. Das ist vorliegend der Fall.

2.3.5.2 Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Unterlage 11 zu diesem Planfeststellungsbeschluss sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

2.3.5.3 Entschädigung für Außenwohnbereich

Bei den in Unterlage 11 entsprechend ausgewiesenen Gebäuden überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich nicht den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV.

Der Immissionsgrenzwert Tag wird an allen Gebäuden in Höhe des Erdgeschosses im Nahbereich der untersuchungsrelevanten Abschnitte der BAB A 29 eingehalten. Aus diesem Grund geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass an den untersuchten Wohngebäuden keine Beeinträchtigung der sich unmittelbar an die Gebäude anschließenden Außenwohnbereich (z. B. Terrassen) vorhanden ist.

Dieses ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Ansprüche für Entschädigungen für Außenwohnbereiche bestehen somit nicht.

2.3.5.4 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.3.5.4.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind lediglich hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 zu erwarten (vgl. dazu Ziffer 2.3.6.2). Die Kfz - Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02 verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen teilweise vorgesehen sind, die landwirtschaftliche (Grünland-)Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt und die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG werden ebenfalls nicht eintreten.

2.3.5.4.2 Staubimmissionen

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.LuS) hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ für PM 10 in einem Korridor von rd. 100 m Breite beidseits der A 29 nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt max. 20,47 µg/m³. Der 24-h-Mittelwert von 50 µg/m³ wird in 20 m Abstand max. 18 mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BimSchV.

Die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen werden damit deutlich eingehalten. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionschutzrechtlicher Hinsicht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z.B. allge-

meine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

Da keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte zu besorgen sind, bedarf es keiner weiterer Berücksichtigung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes beispielsweise durch Vorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder aber, indem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlassen wird (vgl. Urteil des BVerwG v. 23.02.2005, Az: 4 A 6.04).

2.3.5.4.3 Stickstoffdioxidbelastung

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab 1. Januar 2010 zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ für Stickstoffdioxid (NO₂) in einem Korridor von rd. 100 m Breite beidseits der A 29 nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt max. 15,2 µg/m³. Der 1-h-Mittelwert von 200 µg/m³ wird in 20 m Abstand max. 5 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der BAB A 29 somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

2.3.6 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.3.6.1 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 3 Abs. 1 i.V.m. § 4 Abs. 1 Nr. 4 NWG (§ 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG) einer Erlaubnis (§ 10 NWG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 11 NWG) oder Bewilligung (§ 13 NWG). Diese Entscheidungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. 31 Abs. 1 NWG (§ 14 Abs. 1 WHG) nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.4.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert ausgesprochen.

Bei Beachtung der unter Ziffer 1.4.1.2 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 8 NWG, § 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 13 Abs. 3 NWG, § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen

beruhen auf § 5 NWG (§ 4 WHG). Die Untere Wasserbehörde hat das Einvernehmen gem. § 31 Abs. 3 NWG (14 Abs. 3 WHG) erklärt.

2.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.7.1 Allgemeines

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG.

Auf der Grundlage von Unterlagen gem. § 6 UVPG unter Einbeziehung der behördlichen Stellungnahmen und Äußerungen der Öffentlichkeit ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen des Vorhabensträgers einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und - nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand - eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen aktuell möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gem. § 12 UVPG.

2.3.7.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

2.3.7.3 Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens

Die geplante Baumaßnahme beginnt an der Anschlussstelle Fedderwardergroden und verläuft auf der vorhandenen Trasse der BAB sowie des Niedersachsendammes in nordöstliche Richtung bis zum Abzweig „Am Tiefen Fahrwasser“. Dort ist als Endpunkt der Autobahn ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Die Verbreiterung der Trasse soll auf nordwestlicher Seite erfolgen. Für die Fahrbahnen, den Mittelstreifen und die Bermen beträgt die Kronenbreite 21 m. Darüber hinaus werden Flächen für Böschungen, Gräben etc. benötigt.

Die Auffahrt von der Möwenstraße in Richtung Oldenburg wird aufgehoben. Stattdessen wird im Bereich der Preußenstraße eine Auffahrt in Richtung Oldenburg erstellt. Das Unterführungsbauwerk des Kniphauser Deichs (Radweg) muss aufgrund der Trassenverbreiterung verlängert werden. Im Gegensatz zur derzeitigen Situation wird in der Planung auch die Flutstraße höhenungleich gekreuzt. Von der Flutstraße sind Auf- und Abfahrten in bzw. aus Richtung Oldenburg vorgesehen. Der Kreuzungsbereich Flutstraße muss baulich umgestaltet werden. Zur Kreuzung des Rüstersieler Deichs (Friesendamm, Gleistrasse) wird neben dem vorhandenen Brückenbauwerk ein weiteres errichtet. Auch im weiteren Verlauf erfolgt der Ausbau ausgehend von der vorhandenen Trasse (Niedersachsendamm) auf nördlicher Seite. Am Kreisverkehrsplatz sind Anbindungen der Straßen zum JadeWeserPort und „Am Tiefen Fahrwasser“ vorgesehen. Zusätzlich wird die Möglichkeit einer späteren Anbindung gewerblicher Bauflächen auf südlicher Seite berücksichtigt.

2.3.7.4 Vorhabensalternativen

2.3.7.4.1 Geprüfte Trassen- und Bauvarianten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG v. 16.08.1995, UPR 95, 445). Auch § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG v. 25.01.96, DVBl 96, 677).

Eine andere Trassenalternative, die realistischerweise für das Vorhaben in Frage kommen würde, existiert nicht. Die geplante Trasse verläuft in einem konfliktarmen Bereich, weil bereits eine Straße vorhanden ist. Die gewählte Variante ist die kürzeste zur optimierten Anbindung künftiger Gewerbe-/Industriegebiete sowie des geplanten Tiefwasserhafens. Jede andere Trassenführung würde mehr Fläche beanspruchen, so dass weitere Untersuchungen hinsichtlich der Linienführung nicht erforderlich sind. Bei der Erstellung der Planung ist lediglich eine Erweiterung in Richtung Norden berücksichtigt worden (Verbreiterung der vorhandenen A 29/Niedersachsendamm-Trasse auf nördlicher Seite), da auch im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde die vorgesehene bauliche Erweiterung in nördliche Richtung einem Ausbau auf südlicher Trassenseite vorzuziehen ist, weil südlich der Anteil naturschutzfachlich hochwertiger Bereiche höher ist. Eine Untersuchung weiterer Trassenalternativen oder eines Ausbaus auf südlicher Seite war daher nicht erforderlich.

Die Betrachtung von Varianten kann sich daher nur auf das Für und Wider verschiedener baulicher Lösungen beziehen (z.B. Kreisverkehr oder klassischer Knotenpunkt, z.B. holländische Rampe oder andere Auf-/Abfahrtslösung). Da beim zu betrachtenden Vorhaben entsprechende Varianten nur eingeschränkt möglich sind bzw. die Auswirkungen auf die Umwelt vergleichbar wären, kann auf die Betrachtung von Teilvarianten verzichtet werden.

2.3.7.5 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Als wesentliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen sind zu erwarten:

Versiegelung und Entsigelung

Bodenauftrag und -abtrag

Beseitigung von Vegetation

Lärm und Luftverunreinigungen

Visuelle Störungen

Zerschneidungen.

Die folgende Tabelle zeigt im Überblick die Wirkungen der Maßnahmen und die Betroffenheit der Schutzgüter.



Zusammenfassende Darstellung zu erwartender Projektwirkungen (Bau-, Anlage- und Betriebsbedingte Wirkfaktoren)

geplante Maßnahme	Wirkungen	Betroffenes Schutzgut*								
		Mensch	Tiere	Pflanzen	Boden	Wasser	Luft	Klima	Landschaft	Kultur-/Sachg.
Baubedingte Wirkungen:										
Einsatz von Maschinen u. Geräten	stoffliche und akustische Emissionen	x	x	x	x	x	x		x	
Vorübergehende Flächenbeanspruchungen (Fahrstreifen für Bau- und Transportfahrzeuge, Baustelleneinrichtung, Lagerflächen)	Vegetationsstörung, Bodenverdichtung, evtl. vorübergehende Versiegelung		x	x	x				x	
Anlagebedingte Wirkungen:										
Bau einer Auffahrt von der Preußenstraße in Richtung Oldenburg: - Anschnitt des vorhd. Walls - Verlängerung des Walls bis zur Preußenstraße - Neuanlage von Gräben - evtl. Linksabbiegestreifen auf vorhd. Verkehrsinselgrün	Versiegelung				x	x				
	Bodenabtrag				x					
	Beseitigung von Vegetation ¹			x						
	Bodenauftrag				x					
Aufhebung der Auffahrt Möwenstraße - Rückbau der Einmündung - Linksabbiegestreifen Möwenstraße wird zu bepflanztem Fahrbahnteiler	Entsiegelung				x	x				
	Neuanlage von Vegetation ²			x						
Verbreiterung im Bereich zwischen Möwenstraße u. Kniphauser Deich - Verbreiterung der Abfahrt nach N-W (GMA-Gelände) - Anlage von Bankett / Mulde zwischen A29 und „Ohr“	Versiegelung				x	x				
	Beseitigung von Vegetation (Gehölze)			x						
4-streifiger Ausbau ab ehemaliger Auffahrt Möwenstraße bis Graben (km 1+590) - Neuanlage von 2 Fahrstreifen - Grabenverlegung - Verlängerung Brückenbauwerk Kniphauser Deich - Entsiegelung des Mittelstreifens	Versiegelung				x	x				
	Entsiegelung				x	x				
	Beseitigung von Vegetation ³			x						
	Bodenauftrag				x					
	Bodenabtrag				x					
Umbau der vorhd. Auffahrt östl. Möwenstr. Richtung Jade-Weser-Port - Herstellung einer Böschung	Beseitigung von Vegetation (Gehölze)			x						
	Bodenauftrag				x					
4-streifiger Ausbau und Bau von Auf-/Abfahrt zwischen km 1+590 und Flutstraße - Neuanlage von 2 Fahrstreifen - Grabenüberbauung u. Neuanlage einschl. Unterhaltungstreifen - Überbauung bestehender Böschungen	Versiegelung				x	x				
	Entsiegelung ⁴				x	x				
	Bodenauftrag				x					
	Bodenabtrag				x					
	Beseitigung von Vegetation			x						



geplante Maßnahme	Wirkungen	Betroffenes Schutzgut*								
		Mensch	Tiere	Pflanzen	Boden	Wasser	Luft	Klima	Landschaft	Kultur-/Sachg.
Anlagebedingte Wirkungen (Fortsetzung):										
höhenungleiche Kreuzung der Flutstraße und 4-streifiger Ausbau bis Rüstersieler Deich - Errichtung Brückenbauwerk - Neuanlage von 2 Fahrstreifen - Grabenverlegung	Versiegelung				X	X				
	Bodenauftrag				X					
	Bodenabtrag				X					
	Beseitigung von Vegetation			X						
	Visuelle Störungen								X	
4-streifiger Ausbau ab Brückenbauwerk Friesendamm/Bahn bis Zufahrt Absetzbecken (km 2+800) - Errichtung Brückenbauwerk - Neuanlage von 2 Fahrstreifen - Grabenverlegung - Aufhebung der Zufahrt	Versiegelung				X	X				X
	Entsiegelung				X	X				
	Bodenauftrag				X					X
	Bodenabtrag				X					X
	Beseitigung von Vegetation			X						X
Zufahrt Absetzbecken bis Ende der Baustrecke - Neuanlage von 2 Fahrstreifen - Grabenverlegung - Anlage des Kreisverkehrsplatzes - Verlegung der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“	Versiegelung				X	X				
	Entsiegelung				X	X				
	Bodenabtrag				X					
	Beseitigung von Vegetation			X						
Baustrecke zw. Möwenstraße und Kreisverkehr (km 1+075 bis 3+060) - Entsiegelung durch Reduzierung der südlichen Fahrbahn	Entsiegelung				X	X				
4-streifiger Ausbau	Verstärkung der zerschneidenden Wirkung		X	X						
Betriebsbedingte Wirkungen:										
Zunahme der Fahrzeugbewegungen	Verstärkung der zerschneidenden Wirkung		X							
	Zunahme von Lärm- und Schadstoffemissionen	X	X		X	X	X			
	Visuelle Störungen								X	
Ableitung des Niederschlagswassers von versiegelten Flächen, evtl. Taumitteleinsatz	Erhöhung der Abflussmenge				X	X				

Erläuterungen:

* ohne Berücksichtigung von Wechselwirkungen, nur direkte Auswirkungen

- 1) Am Fuß des neuen Walls wird ein Graben angelegt, dafür müssen Bäume beseitigt werden.
- 2) Entsiegelte Fläche wird höhenmäßig angepasst und bepflanzt.
- 3) Bäume zwischen Abfahrt/Gewerbefläche sowie östlich Kniphauser Deich müssen beseitigt werden.
- 4) Versiegelte Straßenbereiche, die zu Böschungen umgestaltet werden.

2.3.7.6 Beschreibung des Untersuchungsrahmens

2.3.7.6.1 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet (UG) wurde zunächst für alle Schutzgüter identisch festgelegt. Es erstreckt sich entlang der vorhandenen Trasse der A 29 bzw. des Niedersachsendamms. Westlich des Rüstersieler Deichs ist beidseitig ein Bereich von 100 m eingeschlossen, östlich des Rüstersieler Deichs ist beidseitig ein Bereich von 200 m eingeschlossen. Die in den Immissionsgutachten (vgl. Unterlagen 11 und 11.LuS) berücksichtigten Immissionsorte bzw. Gebäude liegen überwiegend außerhalb dieses UG, da die Betrachtung der Schutzgüter Luft und Mensch die angrenzenden Siedlungsbereiche einbezieht.

Nach einer Wiedergabe planungsrelevanter Daten und Vorgaben erfolgt zunächst für alle Schutzgüter eine Beschreibung und Bewertung des Ist-Zustands. Um Wiederholungen zu vermeiden wird dazu teilweise auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen (vgl. Unterlage 12). Einer Prognose der Entwicklung des UG ohne Verwirklichung des Vorhabens folgt eine schutzgutdifferenzierte Prognose der Auswirkungen des Vorhabens. Prognosehorizont für Null- und Vorhabensvariante ist die Entwicklung des UG innerhalb der nächsten 15 Jahre. Die Bewertung von Ist-Zustand und Prognose-Zustand erfolgt analog zum Vorgehen im Landschaftspflegerischen Begleitplan 6-stufig (in Anlehnung an Niedersächsischer Städtetag 1996). Sofern vom Vorhaben eine Abwertung des Bestands um mind. eine Wertstufe ausgeht, liegt eine erhebliche Beeinträchtigung vor.

Wertstufe 5 = sehr hohe Bedeutung

Wertstufe 4 = hohe Bedeutung

Wertstufe 3 = mittlere Bedeutung

Wertstufe 2 = geringe Bedeutung

Wertstufe 1 = sehr geringe Bedeutung

Wertstufe 0 = weitgehend ohne Bedeutung

2.3.7.6.2 Angewandte Untersuchungsmethoden

Schutzgut Mensch

Im Rahmen von Fachgutachten wurden sowohl die Schall- als auch die Luftschadstoffimmissionen untersucht (Unterlagen 11 und 11.LuS).

In Unterlage 11 werden die berechneten Geräuschimmissionen anhand der 16. BImSchV beurteilt. Fassaden und Stockwerke, für die sich Grenzwertüberschreitungen und Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ergeben, sind dargestellt. Gegebenenfalls wurden die Berechnungen unter Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen wiederholt.

In Unterlage 11.LuS werden die verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen für die Schadstoffe Benzol, Blei, Stickstoffdioxid, Ruß, Partikel (PM 10), Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid für verschiedene Abstände zum Fahrbahnrand dargestellt. Die Beurteilung erfolgt anhand der 22. BImSchV und der TA Luft.

Darüber hinaus werden die Nutzungen im UG betrachtet.

Schutzgut Tiere

In den Monaten April bis Juni 2004 wurden die Brutvögel im Gebiet westlich des Rüstersieler Deichs kartiert. Zum Gebiet östlich des Rüstersieler Deichs konnten vorhandene Daten ausgewertet werden (Sinning 2002b, IBL 2003).

Erfassungen der Amphibien im Voslapper und Rüstersieler Groden liegen vor (Sinning 2001a/2002a). Diese Arbeiten wurden ausgewertet. Auf eine Bearbeitung des UG westlich Rüstersieler Deichs wurde verzichtet, weil dort die für Amphibien relevanten Strukturen in deutlich geringerem Maß vorhanden sind und mit nennenswerten Vorkommen nicht zu rechnen ist.

Schutzgut Pflanzen

Als Basis zur Einschätzung der Bedeutung für den Naturhaushalt erfolgte eine Biotop-typenkartierung (April/Juli 2004). Darüber hinaus konnten vorhandene Daten ausgewertet werden: Landschaftsrahmenplan der Stadt Wilhelmshaven (Büro für Landschaftsplanung 1999), Kartierung von Biotoptypen und Erfassung von Pflanzenarten der Roten Liste im südlichen Voslapper Groden und nördlichen Rüstersieler Groden (Büro für Landschaftsplanung 2001, Bürogemeinschaft Landschaftsplanung 2002). Angaben zum Vorhandensein von Schutzgebieten oder –objekten sowie Hinweise zur Bedeutung für Arten und Lebensgemeinschaften wurden ebenfalls dem Landschaftsrahmenplan entnommen.

Schutzgut Boden

Die Bodenkarten des NLFB (NLFB 1970) und die Aussagen des Landschaftsrahmenplans (Büro für Landschaftsplanung 1999) wurden ausgewertet.

Schutzgut Wasser

Die Aussagen des Landschaftsrahmenplans (Büro für Landschaftsplanung 1999), die Erläuterungen zur Geologischen Karte (Streif 1981) sowie die Aussagen der UVU zum geplanten JadeWeserPort (IBL 2004) und die Wassertechnische Untersuchung (Unterlage 13) wurden ausgewertet.

Schutzgut Luft/Klima

Zur Bestandssituation und Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität wurde das Fachgutachten ausgewertet (Unterlage 11.LuS). Zu den Schutzgütern wurde ebenfalls der Landschaftsrahmenplan ausgewertet (Büro für Landschaftsplanung 1999). Zur klimatischen Situation konnte ergänzend ein Fachgutachten ausgewertet werden, das im Rahmen des Antrags zum Bau und Betrieb des JadeWeserPort erstellt wurde (Lohmeyer 2003).

Schutzgut Landschaft

Zum Schutzgut Landschaft wurde ebenfalls der Landschaftsrahmenplan ausgewertet (Büro für Landschaftsplanung 1999). Im Sommer 2004 erfolgte ergänzend vor Ort eine Erfassung des Landschaftsbildes.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Zum Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter wurde ebenfalls der Landschaftsrahmenplan (Büro für Landschaftsplanung 1999) ausgewertet. Das Bauordnungsamt der Stadt Wilhelmshaven gab Informationen zu Betroffenheiten von Baudenkmalern.

2.3.7.7 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)

2.3.7.7.1 Mensch

Bei der dem Vorhaben am nächsten gelegenen Wohnbauung handelt es sich um die Ortslagen Himmelreich und Coldewey, die unmittelbar an die südwestlichste Grenze des UG anschließen. In diesem Siedlungsbereich herrscht Einfamilienhausbebauung mit Gärten und öffentlichem Grün vor. Nordwestlich der Preußenstraße sowie südlich der Trasse zwischen Kniphauer Deich und Rüstersieler Deich ragen gewerblich genutzte Flächen in das UG. Östlich des Rüstersieler Deichs sind keine Gebäude vorhanden. Große Anteile des westlichen UG unterliegen landwirtschaftlicher Grünlandnutzung (vgl. Kap. 5.3.1 und Unterlage 12.1).

Eine Nutzung des UG zu Erholungszwecken findet nur in geringem Maß statt. Dies ist zum einen durch die vorhandenen Straßentrassen begründet. Zum anderen ist festzustellen, dass zur wohnungsnahen Erholung geeignete Wegeverbindungen kaum vorhanden sind. Eine Ausnahme bildet der Radweg Kniphauer Deich, der den Niedersachsendamm unterfährt. Auch im östlichen, ruhigeren Teil des UG sind kaum Wege vorhanden, die zur Freizeitnutzung geeignet wären.

Die Luft des UG weist eine vergleichsweise geringe Immissionsbelastung auf, die ländlich geprägten emittentenfernen Regionen entspricht. Emissionen und Immissionen von Benzol, CO, NO₂, NO_x, SO₂, Ruß und Partikel (bzw. Schwebstaub) treten in sehr geringen Konzentrationen auf. Die Immissionswerte nach 22. und 23. BImSchV sowie TA Luft werden nicht bzw. im zulässigen Rahmen überschritten.

Die bestehenden Lärmimmissionen liegen größtenteils unterhalb der Immissionsgrenzwerte (16. BImSchV) von 59 dB(A) tags und 49 dB (A) nachts.

Die Bedeutung des UG für die Freizeit- und Erholungsnutzung ist sehr gering. Dem Siedlungsbereich (Himmelreich/Coldewei) wird eine mittlere Bedeutung beigemessen. Für die landwirtschaftliche Nutzung ist das UG von geringer Bedeutung, für die forstwirtschaftliche Nutzung von sehr geringer Bedeutung.

2.3.7.7.2 Tiere

Die Bestandsbeschreibung ist Teil des LBP (Unterlage 12.1, Kap. 3.1.2 und Abb. 1). Auf die dort wiedergegebenen Erfassungsergebnisse und Auswertung vorhandener Daten wird verwiesen.

Die Bewertung des faunistischen Bestands ist ebenfalls Teil des LBP und wird nachfolgend zusammengefasst wiedergegeben:

Brutvögel: Das Gebiet westlich des Rüstersieler Deichs ist ein Brutvogellebensraum von lokaler Bedeutung. Das betrifft insbesondere die Grünlandflächen südlich der A 29 zwischen Royal Greenland und Möwenstraße / Klinkerei, da hier der Kiebitz mit 4 Brutpaaren festgestellt wurde. Der Rüstersieler Groden (östlich des Deichs) ist ein Brutvogellebensraum von geringer Bedeutung, da die unterste Stufe (lokale Bedeutung) nicht erreicht wurde.

Amphibien: Aufgrund der festgestellten Individuenzahlen und des zusammenhängenden Gefüges an Winterquartieren, Laichgewässern und Sommerlebensräumen ist dem Amphibienlebensraum östlich des Rüstersieler Deichs eine große Bedeutung beizumessen.

Teichfledermaus: Eine Bewertung entfällt, da eine Bedeutung des UG für die Teichfledermaus nicht erkennbar ist. Die Teichfledermaus bevorzugt als Jagdgebiet vor allem größere Gewässer. In Wilhelmshaven wurde sie vor allem auf dem Banter See, dem Ems-Jade-Kanal und der Maade angetroffen (Bach et al. 2001).

Zusammenfassend betrachtet ist das UG von mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Tiere.

2.3.7.7.3 Pflanzen

Die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung und die Auswertung vorhandener Daten sind Teil des LBP (s. Unterlage 12.1, Kap. 3.1.1 und Unterlage 12.2). Die folgende Tabelle zeigt die festgestellten Biotoptypen und ihre Wertigkeit (gem. Nds. Städtetag 1996).

Übersicht über die erfassten Biotoptypen

Sign.	BIOTOPTYP	Wert	§§
WN	Sonstiger Sumpfwald	5	§ 28a
WNW	Weiden-Sumpfwald	5	§ 28a
WP	Sonstiger Pionier- und Sukzessionswald	4	(§ 28a)
WPB	Birken- und Zitterpappel-Pionierwald	4	
WPW	Weiden-Pionierwald	4	
WPS	Sonstiger Pionier- und Sukzessionswald	4	
WX	Sonstiger Laubforst	3-4	
WXH	Laubforst aus einheimischen Arten	4	
WJL	Laubwald-Jungbestand	2	
BA	Weidengebüsch der Auen und Ufer	4-5	(§ 28a)
BAT	Typisches Weiden-Auengebüsch	5	§ 28a
BAZ	Sonstiges Weiden-Ufergebüsch	4(-5)	(§ 28a)
BF	Sonstiges Feuchtgebüsch	4	



Sign.	BIOTOPTYP	Wert	§§
BFR	Feuchtes Weidengebüsch nährstoffreicher Standorte	4	
BR	Ruderalgebüsch/Sonstiges Gebüsch	2-3	
BRU	Ruderalgebüsch	3	
BRS	Sonstiges Sukzessionsgebüsch	3	
HF	Feldhecke	2-3	
HFS	Strauchhecke	3	
HFM	Strauch-Baumhecke	3	
HN	Naturnahes Feldgehölz	4	
HX	Standortfremdes Feldgehölz	2	
HB	Einzelbaum/Baumbestand	2-4	
BE	Einzelstrauch	3	
HP	Sonstiger Gehölzbestand/Gehölzpflanzung	2-3	
HPS	Sonstiger standortgerechter Gehölzbestand	3	
FB	Naturnaher Bach	5	§ 28a
FBM	Naturnaher Marschbach	5	§ 28a
FG	Graben	2-4	
FGR	Nährstoffreicher Graben	2	
FGZ	Sonstiger Graben	2	
SE	Naturnahes nährstoffreiches Kleingewässer	5	§ 28a
SES	Naturnaher nährstoffreicher Stauteich	5	§ 28a
SEZ	Sonstiges naturnahes nährstoffreiches Kleingewässer	5	§ 28a
NR	Landröhricht	5	§ 28a
NRS	Schilf-Landröhricht	5	§ 28a
GM	Mesophiles Grünland	3-4	(§ 28a)
GMZ	Sonstiges mesophiles Grünland, artenärmer	3	
GN	Seggen-, binsen- oder hochstaudenreiche Nasswiese	5	§ 28a
GNK	Basenreiche, nährstoffarme Nasswiese	5	§ 28a
GNM	Mäßig nährstoffreiche Nasswiese	5	§ 28a
GF	Sonstiges artenreiches Feucht- und Nassgrünland	5	§ 28b
GFF	Sonstiger Flutrasen	5	§ 28b
GI	Artenarmes Grünland	2-3	
GIM	Intensivgrünland der Marschen	2	
GIF	Sonstiges feuchtes Intensivgrünland	2	
UR	Ruderalflur	3	
URF	Ruderalflur frischer bis feuchter Standorte	3	
UH	Halbruderale Gras- und Staudenflur	3	
UHM	Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte	3	
ER	Beet /Rabatte	1	
PH	Hausgarten	1-2	
PHO	Obst- und Gemüsegarten	1	
TF	Befestigte Fläche	0	
TFK	Fläche mit Kies- oder Schotterdecke	1	
TFv	Vollständig versiegelte Fläche (Beton-/Asphaltfläche)	0	
OV	Verkehrsfläche	0	
OVS	Straße	0	



Sign.	BIOTOPTYP	Wert	§§
OVP	Parkplatz	0	
OVW	Weg	0	
OVE	Bahnanlage	0	
OG	Industrie- und Gewerbefläche	0	
OGG	Gewerbegebiet	0	
OS	Ver- und Entsorgungsanlage	0	

Erläuterung:

Wert = Bewertung nach Liste II der Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung (Niedersächsischer Städtetag 1996): 5 = sehr hohe Bedeutung, 4 = hohe Bedeutung, 3 = mittlere Bedeutung, 2 = geringe Bedeutung, 1 = sehr geringe Bedeutung, 0 = weitgehend ohne Bedeutung

(§28a) = der Biotoptyp ist in bestimmten Ausprägungen geschützt (vgl. Besondere Hinweise in Dra-
chenfels 2004)

Nach § 28 a NNatG geschützte Biotoptypen befinden sich in großflächigerer Ausprägung im Rüstersieler Groden. Kleinflächige, dem gesetzlichen Schutz unterliegende Bereiche sind auch im UG westlich des Rüstersieler Deichs vorhanden. Dabei handelt es sich z.B. um Strukturen entlang der Maade sowie Röhrichtstreifen entlang der Gräben und Nasswiesen-Ausprägung. Die nach §28a NNatG geschützten Biotoptypen sind v.g. Tabelle zu entnehmen. Darüber hinaus ist ein besonderer Schutzbedarf für Bereiche mit Vorkommen von bestandsgefährdeten Pflanzenarten festzustellen (vgl. Unterlage 12.1, Kap. 3.1.1).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das UG westlich des Rüstersieler Deichs von mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen ist, der Bereich östlich des Rüstersieler Deichs ist von hoher Bedeutung.

2.3.7.7.4 Boden

Zur Beschreibung des Bestands wird auf den LBP, Unterlage 12.1, Kap. 3.2, verwiesen.

Im Landschaftsrahmenplan/Landschaftsplan der Stadt Wilhelmshaven (Büro für Landschaftsplanung 1999) erfolgt die Bewertung der binnendeichs gelegenen Böden 3-stufig nach den Hinweisen von Breuer (NLÖ 1994). Die Auftragsböden des Rüstersieler Grodens (östlich des Rüstersieler Deichs) werden als Böden mit allgemeiner Bedeutung beschrieben. Die Böden westlich der Deichlinie werden abhängig vom Grad der Versiegelung bewertet. Die Gewerbegebiete entlang der Flutstraße sind von eingeschränkter Bedeutung (Versiegelungsgrad > 50 %), die übrigen Bereiche sind von allgemeiner Bedeutung für das Schutzgut.

Der im Landschaftsrahmenplan vorgenommenen Bewertung wird hier im Wesentlichen gefolgt. Gefordert ist jedoch eine differenziertere, 6-stufige Bewertung.

Der Bereich östlich des Rüstersieler Deichs ist überwiegend (mit Ausnahme der Verkehrswege) von hoher Bedeutung für das Schutzgut, da dort eine natürliche Entwicklung abläuft. Von einer höheren Bewertung (sehr hohe Bedeutung) wird abgesehen, da es sich um künstlich entstandene Bereiche handelt. Der hier natürlicherweise anstehende Sedimenttyp Watt wurde überspült.

Sämtliche versiegelte Flächen sind weitgehend ohne Bedeutung für das Schutzgut. Die Böschungsflächen der A 29 bzw. des Niedersachsendamms und der Rüstersieler Deich sind unter Berücksichtigung ihrer künstlichen Entstehung von geringer Bedeutung. Die übrigen Bereiche des UG unterliegen überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung als Grünland und sind von mittlerer Bedeutung.

2.3.7.7.5 Wasser

Zur Beschreibung des Bestands wird auf den LBP, Unterlage 12.1, Kap. 3.3 verwiesen.

Der Altarm der Maade (Alte Maade) im Südwesten des UG beim Kreuzelwerk ist aufgrund der naturnahen Ausprägung von sehr hoher Bedeutung. Die diversen Entwässerungsgräben sind zusammenfassend betrachtet von geringer Bedeutung. Das naturnahe Stillgewässer im Grünlandareal zwischen Kniphäuser Deich und Flutstraße ist von mittlerer Bedeutung. Das größere Stillgewässer im Rüstersieler Groden (südlich der Abzweigung Niedersachsendamm/Am Tiefen Fahrwasser) ist von hoher Bedeutung.

Eine Bewertung der Grundwasserqualität und -quantität ist aufgrund der Versalzung nicht zielführend. Wird als Maß die Natürlichkeit bzw. die anthropogene Beeinflussung herangezogen, ergibt sich für das UG westlich des Rüstersieler Deichs eine geringe Bedeutung aufgrund anthropogener Flächennutzung. Im Bereich der Groden wurde die ursprüngliche Situation (Watt, Salzwiesen) durch die Aufspülung massiv verändert. Die aktuellen Störungen sind gering, so dass dem Schutzgut im UG östlich des Rüstersieler Deichs eine hohe Bedeutung zukommt.

2.3.7.7.6 Klima

Zur Beschreibung des Bestands wird auf den LBP, Unterlage 12.1, Kap. 3.4, verwiesen.

Der überwiegende Flächenanteil des UG wird von Freiland- und Wald-Klimatopen bedeckt. Bei einer Betrachtung des Klimas ist eine Einbeziehung des weiteren Umfeldes sinnvoll. Westlich des Rüstersieler Deichs handelt es sich um Stadtrand- bzw. Gewerbe-Klimatope, östlich überwiegen Wald-Klimatope.

Die bebauten Flächen sind für das Klima ungünstig zu bewerten, die Gehölz- und Grünlandareale sind günstig zu bewerten. Westlich des Rüstersieler Deichs ist das UG von mittlerer Bedeutung für das Schutzgut, östlich des Rüstersieler Deichs von sehr hoher Bedeutung.

2.3.7.7.7 Luft

Um Aussagen zur Größenordnung der Luftschadstoffsituation im UG zu erhalten, werden die im Jahr 2001 ermittelten Jahreskenngrößen für die Messstation „Jadebusen/Wilhelmshaven“ sowie die Daten anderer Messstationen im Bereich der norddeutschen Küste herangezogen (siehe nachstehende Tabelle). Die Immissionsbelastung (bzw. Hintergrundbelastung), die sich aufgrund der überregional vorhandenen Emissionsquellen im UG einstellt, wird näherungsweise mit diesen Messdaten abgebildet.

Jahresmittelwert der Immissionsbelastung 2001 und 2002

Messstation	SO ₂	Schwebstaub (PM ₁₀)	NO ₂	NO	CO
Jadebusen/Wilhelmshaven		23 (20) µg/m ³	11 (12) µg/m ³	2 µg/m ³	
Nordenham/Wesermündung	4 (8) µg/m ³	28 (28) µg/m ³	18 (16) µg/m ³	7 µg/m ³	0,4 mg/m ³
Elbmündung		28 (26) µg/m ³	10 (12) µg/m ³	2 µg/m ³	
Ostfriesland		30 (27) µg/m ³	18 (17) µg/m ³	4 µg/m ³	
Ostfriesische Inseln	3 (3) µg/m ³	35 (30) µg/m ³	10 (11) µg/m ³	1 µg/m ³	

Erläuterung: Werte in () = Jahresmittelwerte 2002; Quelle: Müller-BBM 2003a

Die Luft des UG weist eine vergleichsweise geringe Immissionsbelastung auf, die ländlich geprägten emittentenfernen Regionen entspricht. Emissionen und Immissionen von Benzol, CO, NO₂, NO_x, SO₂, Ruß und Partikel (bzw. Schwebstaub) treten in sehr geringen Konzentrationen auf.

Das UG weist einerseits keine besondere Vorbelastungssituation auf und andererseits keine für die Luftqualität bedeutsamen Strukturen. Der Bereich ist von mittlerer Bedeutung für das Schutzgut.

2.3.7.7.8 Landschaft

Zur Beschreibung des Bestands wird auf den LBP, Unterlage 12.1, Kap. 3.5, verwiesen.

Zur Bewertung des Landschaftsbildes sind die Bereiche westlich und östlich des Rüstersieler Deichs zu unterscheiden. Die Bereiche des Rüstersieler Grodens wirken naturnah (mit Ausnahme der Straßen). Sie sind von hoher Bedeutung für das Schutzgut. Westlich des Rüstersieler Deichs sind die vielfältigen Gehölzbestände von Bedeutung, weil sie die Landschaft gliedern und die Sicht auf landschafts-untypische Elemente einschränken. Der Eindruck wird jedoch geprägt durch die bauliche und verkehrliche Nutzung des UG und angrenzender Bereiche, so dass das Landschaftsbild hier lediglich von geringer Bedeutung ist. Im Gewerbegebiet beidseitig der südlichen Flutstraße besteht lediglich eine sehr geringe Bedeutung.

2.3.7.7.9 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Bauordnungsamt der Stadt Wilhelmshaven gab Informationen anhand eines Kartenausschnittes mit Markierung der betroffenen Baudenkmale:

Relevant für die beabsichtigte Baumaßnahme ist der Deichzug Fundstelle 208. Es handelt sich um ein archäologisches Baudenkmal: „Sollte in den Deich eingegriffen werden müssen, ist eine Genehmigung nach § 10 NDSchG erforderlich. Hierzu sind konkrete Pläne vorzulegen aus denen Art und Ausmaß des Eingriffs hervorgehen.“

Bei der Fundstelle Nr. 208/Gemarkung Rüstringen handelt es sich um den gesamten Verlauf des heute als sogenannte 2. Deichlinie in den aktiven Küstenschutz mit einbezogenen Deichs (bezeichnet als Alter Voslapper Seedeich und Rüstersieler Deich). Der Deich stammt aus dem Jahr 1928. Durch ihn wurde der Bau- und Waagegrodens bei Voslapp bzw. Knipphausen/Rüstersiel eingedeicht. Im neu eingedeichten Grodenland entstand bald danach (1930er Jahre) der Ortsteil Voslapp.

Eine Bewertung der vorhandenen Kultur- und Sachgüter erfolgt nicht, da bereits die Eintragung als archäologisches Baudenkmal eine Bewertung darstellt.

2.3.7.8 Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form

Auf die Tabelle unter Ziffer 2.3.8.5 wird verwiesen.

Unterschieden werden dabei

- anlagebedingte Auswirkungen (dauerhaft),
- betriebsbedingte Auswirkungen (dauerhaft) und
- baubedingte Auswirkungen (vorübergehend).

2.3.7.9 Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen

Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen sind umfassend in Abschnitt 2.3.4 beschrieben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen dort verwiesen.

2.3.7.10 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziff. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbaleen Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.3.7.11 Auswirkungen auf den Menschen

Baubedingte Auswirkungen:



Die verschiedenen Baumaßnahmen werden größtenteils unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt. Umleitungen werden höchstens kurzfristig erforderlich (z.B. im Rahmen der Errichtung des Brückenbauwerks Flutstraße). Luftschall- und Luftschadstoffemissionen der zum Bau eingesetzten Maschinen und Geräte treten nur werktags auf, Störungen in der Feierabend- und Wochenendzeit sind nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Die anlagebedingte Flächenbeanspruchung (und Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen, vgl. Unterlage 12) führt zu einer Verminderung landwirtschaftlicher Nutzfläche. Da es sich jedoch um landeseigene, verpachtete, hofferne Flächen handelt, sind erhebliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Der Verkehr wird unabhängig vom beantragten Vorhaben zunehmen (vgl. Abschnitt 2.3.1). Relevant für die Prognose der Auswirkungen des Vorhabens sind die Unterschiede, die sich aufgrund der veränderten Trassenlage bzw. Verkehrsführung ergeben.

Bezüglich der Luftschadstoffimmissionen ist mit einer Überschreitung der Beurteilungswerte an den relevanten Immissionsorten nicht zu rechnen bzw. sind im zulässigen Rahmen (vgl. Abschnitt 2.3.5.4). Überschreitungen sind in unmittelbarer Nähe zur Trasse der A29 gegeben, diese Bereiche sind jedoch für das Schutzgut Mensch nicht von Bedeutung.

In der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Abschnitt 2.3.5.1) werden zwei Abschnitte unterschieden:

a) Bau km 0+221 bis Bau km 0+667 (Preußenstraße): Hier besteht ein erheblicher baulicher Eingriff durch den Bau der Auffahrt. Es ist zu prüfen, ob eine maßgebliche Verkehrslärmerhöhung vorliegt (gem. 16. BImSchV).

b) Bau-km 1+000 (Möwenstraße) bis Kreisverkehrsplatz: Hier ist eine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV gegeben. Auch hier ist zu prüfen, ob die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden mit der Folge von Lärmschutzmaßnahmen.

zu a) Ohne Bau der Auffahrt Preußenstraße wäre mit einer Überschreitung der nachts geltenden Grenzwerte um bis zu 4 dB im Ortsteil Himmelreich zu rechnen. In der Berechnungsvariante Prognose 2025 mit Bau der Zufahrt von der Preußenstraße und baulich verkürztem Wall, errechnen sich für den Ortsteil Himmelreich Pegelzunahmen zwischen ca. 1 bis 3 dB. Südlich bzw. südöstlich der A29 errechnen sich etwas geringere Pegelzunahmen.

Eine maßgebliche Pegeländerung um mehr als 2,1 dB ergibt sich im Rechenmodell für Fassadenabschnitte der Gebäude Greifswalder Straße 15, Klinkerstraße 1c, Klinkerstraße 16, Tonstraße 10, Tonstraße 17 und Preußenstraße 1a. Im Falle der Gebäude Greifswalder Straße 15, Klinkerstraße 16, Tonstraße 10, Tonstraße 17 und Preußenstraße 1a wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV im Planfall jedoch deutlich unterschritten.

Im Falle der Südfassade des Gebäudes Klinkerstraße 1c (WA) wird der Beurteilungspegel in Höhe des Erdgeschosses von 57 auf 59 dB(A) tags und 52 dB(A) auf 55 dB(A) nachts erhöht und somit der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV nachts über-

treffen. Das Gebäude Klinkerstraße 1c besitzt daher dem Grunde nach Anspruch auf weiterführende Schallschutzmaßnahmen.

Zum Schutz der Anwohner ist geplant, den bereits bestehende Wall am westlichen Ende zu verschwenken und bis kurz vor die Preußenstraße zu verlängern. Trotz des ausgebauten Lärmschutzwalles verbleiben am Gebäude Klinkerstraße 1c noch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für WA-Gebiete in Höhe von bis zu 4 dB(A) nachts. An diesem Gebäude sind dem Grunde nach Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

zu b) Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die Tagzeit werden nach vorliegender Prognose eingehalten. Für die Nachtzeit errechnen sich Überschreitungen an mehreren Gebäuden (vgl. Unterlage 11).

Gnesener Straße 17 (WA)

Grundschule an der Albrechtstraße

Kajedeich 32 (WA)

Kajedeich 34 (WA)

Flutstraße 88e (GE)

Für diese Gebäude besteht somit ein grundsätzlicher Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Die Errichtung einer Lärmschutzwand wird aufgrund der geringen Betroffenheiten als unverhältnismäßig betrachtet. Die Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der vorhandenen Schalldämm-Maße der Umfassungsbauteile ist zu prüfen. Dabei spielt die tatsächliche Nutzung der Räume der betroffenen Fassaden eine Rolle (vgl. Unterlage 11).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Mensch keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind, da die gesetzlichen Bestimmungen (unter Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen) eingehalten werden.

2.3.7.12 Tiere

Baubedingte Auswirkungen:

Da sämtliche Bauarbeiten in Trassenrandbereichen stattfinden, stellen die Emissionen der Baugeräte lediglich eine zusätzliche Störung zum vorhandenen Verkehr dar. Auch unter Berücksichtigung kurzfristig auftretender besonders emissionsstarker Arbeiten sind aufgrund der Vorbelastung (Verkehr und davon ausgehende Immissionen) keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen:

Erhebliche Beeinträchtigungen von Amphibien entstehen anlagebedingt durch die Verbreiterung von zwei auf vier Fahrstreifen und betriebsbedingt durch die erwartete Verkehrszunahme auf der Trasse im Rüstersieler Groden. Aufgrund der gegenüber dem jetzigen Zustand wesentlich größeren Zerschneidungswirkung der künftigen A 29 ist von einer deutlich erhöhten Mortalität bei den Wanderbewegungen der Tiergruppe auszugehen.

Andere untersuchte Tiergruppen werden nicht erheblich beeinträchtigt. Die Baumaßnahme beansprucht keine von gefährdeten Vogelarten zur Brut genutzten Bereiche. Auswirkungen auf die Bereiche südlich der Verkehrsstraße sind nicht zu erwarten, da die südliche Böschung überwiegend unverändert bleibt, die Grünlandbereiche nicht beansprucht werden und bereits im Ist-Zustand Straßenverkehr von der Trasse auf das Gebiet wirkt.

Eine Bedeutung des UG für die Teichfledermaus ist nicht erkennbar. Die Teichfledermaus bevorzugt als Jagdgebiet vor allem größere Gewässer. In Wilhelmshaven wurde sie vor allem auf dem Banter See, dem Ems-Jade-Kanal und der Maade angetroffen (Bach et al. 2001). Konflikte zwischen dem Vorkommen dieser Art und der Planung können ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Tiere erhebliche Beeinträchtigungen in der Zerschneidung eines Amphibienlebensraums bestehen. Das UG östlich des Rüstersieler Deichs wird für die Tiergruppe Amphibien künftig lediglich von mittlerer Bedeutung sein (Abwertung um eine Wertstufe). Darüber hinaus sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere zu erwarten.

2.3.7.13 Pflanzen

Baubedingte Auswirkungen:

Im Bereich der Arbeitsstreifen kann eine Schädigung von Gehölzen in Stamm-, Kronen- und Wurzelbereichen nicht ausgeschlossen werden. Besonders gefährdet sind die Bäume nördlich der Preußenstraße und Möwenstraße bis Weg Kniphauser Deich aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Arbeitsstreifen. Durch Befahren mit Baufahrzeugen wird die krautige Vegetationsdecke beeinträchtigt.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Erhebliche Beeinträchtigungen bestehen in der flächigen Überbauung und somit Beseitigung von Vegetation. Neben der Überbauung von krautiger Vegetation kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Beseitigung diverser Bäume und Sträucher, die die bestehende Trasse säumen.

Die festgestellten bestandsgefährdeten Arten (vgl. Unterlage 12, Kap. 3.1.1) im Rüstersieler Groden und oberhalb des Maade-Altarms befinden sich außerhalb des für bauliche Maßnahmen vorgesehenen Bereichs. Nur im Grünland östlich des Kniphauser Deichs kann die Überbauung weniger Exemplare von *Rhinanthus angustifolius* (Großer Klappertopf, Gefährdungsgrad 3 = gefährdet) nicht ausgeschlossen werden. Da die Art locker verteilt auf größerer Fläche vorkommt, ist eine Gefährdung des Bestands dieser Art auf diesem Flurstück unwahrscheinlich. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Pflanzen erhebliche Beeinträchtigungen in der flächigen Beseitigung von Vegetation bestehen. Die überbauten Biotoptypen verlieren ihre Wertigkeit (Abwertung um ein bis fünf Wertstufen).

2.3.7.14 Boden

Baubedingte Auswirkungen:

Über die im Zuge der Baumaßnahme als Fahrbahn herzustellenden versiegelten Bereiche hinaus wird eine Fläche von 11,8 ha für bauliche Maßnahmen (Bodenauftrag oder – abtrag) beansprucht. Dabei handelt es sich (abgesehen von bereits versiegelter Fläche) um neu entstehende Böschungen, Gräben, Mulden, Bankett und Restflächen im Trassenrandbereich.

Hinzu kommen Arbeitsstreifen mit einer Breite von 10 m, die von Baumaschinen befahren werden und zu einem geringen Anteil zur Zwischenlagerung von Baumaterial dienen werden.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Erhebliche Beeinträchtigungen der Werte und Funktionen des Bodens bestehen in der vollständigen Versiegelung durch die Erweiterung der Verkehrsflächen. Nach Durchführung des Vorhabens sind im von der Trasse beanspruchten Bereich keine Bodenfunktionen mehr vorhanden.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Verkehrsbedingt ist zwar eine Zunahme der Schadstoffemissionen zu erwarten, erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen können aber ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Boden erhebliche Beeinträchtigungen in der Versiegelung durch Auftrag wasserundurchlässiger Schichten bestehen. Die versiegelten Bereiche sind künftig ohne Bedeutung für das Schutzgut (Abwertung um zwei bis vier Wertstufen).

2.3.7.15 Wasser

Auswirkungen auf das Grundwasser können vorab ausgeschlossen werden, das keine Grundwasserleiter angeschnitten werden und baubedingt keine Grundwasserabsenkungen erforderlich werden. Nachfolgend werden die Auswirkungen auf Oberflächengewässer beschrieben.

Baubedingte Auswirkungen:

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser gehen von der Verlegung der Entwässerungsgräben, der Überbauung eines kleinen Stillgewässers sowie von der Bodenversiegelung aus. Nach Neuanlage von Gräben ist die Situation mit der vor Durchführung der Baumaßnahme vergleichbar. Eine erhebliche Beeinträchtigung besteht im Verlust des Stillgewässers.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Verkehrsbedingt ist zwar eine Zunahme der Schadstoffemissionen zu erwarten, erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen können aber ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Wasser eine erhebliche Beeinträchtigung im Verlust des Stillgewässers besteht (Abwertung um drei Wertstufen). Darüber hinaus sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

2.3.7.16 Klima

Baubedingte Auswirkungen:

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Veränderungen des bodennahen Kleinklimas ergeben sich durch die Versiegelung von Boden- und Vegetationsflächen. Messbare Veränderungen des Klimas im UG können davon jedoch nicht ausgehen, da klimarelevante Faktoren vom Vorhaben nicht verändert werden. Erhebliche Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Klima keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

2.3.7.17 Luft

Baubedingte Auswirkungen:

Während der Bauphase, insbesondere durch Herstellung der Dammlage für die Verbreiterung der Trasse, kann es bei trockener Witterung zu Verwehungen von Sand kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

An den relevanten Immissionsorten werden die Beurteilungswerte gem. 22. BImSchV und TA Luft nicht überschritten. Erhebliche Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Luft keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

2.3.7.18 Landschaft

Baubedingte Auswirkungen:

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen:

Die zu erwartenden Veränderungen des Landschaftsbildes sind in Unterlage 12, Kap. 4.1.6, beschrieben und gleichzeitig bewertet.

In folgenden Bereichen des UG sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten:

Kreuzungsbereich der A 29 mit der Flutstraße (ca. Bau-km 2+056)

Kreisverkehrsplatz (ca. Bau-km 3+085)

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Landschaft erhebliche Beeinträchtigungen im Nahbereich der o.g. Baumaßnahmen bestehen (Abwertung um jeweils eine Wertstufe).

2.3.7.19 Kultur- und sonstige Sachgüter

Baubedingte Auswirkungen:

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Anlagebedingte Auswirkungen:

Der bauliche Eingriff in den Rüstersieler Deich ist als erhebliche Beeinträchtigung des eingetragenen Kulturdenkmals zu werten.

Betriebsbedingte Auswirkungen:

Erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter eine erhebliche Beeinträchtigung von der Errichtung des Brückenbauwerks zur Kreuzung des Rüstersieler Deichs ausgeht.

2.3.7.20 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei Einzelbetrachtung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft und Kulturgüter. Kein Konfliktpotential aus Sicht einer wirksamen Umweltvorsorge besteht nach gegenwärtigem Erkenntnisstand bei den Auswirkungen bei den Schutzgütern Luft, Klima und den Menschen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass sich die Umweltauswirkungen bei Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen potenzieren können. Auf Wechselwirkungen ist vereinzelt bei Bewertung der Umweltauswirkungen in den vorstehenden Abschnitten hingewiesen worden. Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen sind fachgesetzlich nicht vorgegeben. Auch das UVPG und die hierzu erlassene Verwaltungsvorschrift (UVPVwV) sehen keine Bewertungsmaßstäbe vor.

Eine Gesamtbetrachtung erfordert aber vor allem die Betrachtung der Auswirkungen auf Schutzgüter, die anhand ähnlicher fachgesetzlicher Bewertungsmaßstäbe gemeinsam erfasst werden können. Dies sind vor allem

- a) die Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden)
- b) Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Lärm, Mensch)
- c) Betriebsbedingte Auswirkungen durch Immissionen (Mensch, Lärm, Luft, Wasser, Boden)

Die Auswirkungen unter a) sind insgesamt - wenngleich für das Schutzgut Wasser bei diesem Vorhaben nicht gravierend - unter dem Gesichtspunkt zu werten, dass Lebensräume dauerhaft gestört werden und daher mit der Zielsetzung, dem Entstehen schädlicher Umweltauswirkungen vorzubeugen, grundsätzlich nicht vereinbar sind. Dies gilt bei den meisten Neubauvorhaben auch für die Auswirkungen unter b). Die durch das

Vorhaben dauerhaft veränderte Landschaft erfährt durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren (visuelle Auswirkungen, Lärm) insgesamt eine nachhaltige Störung. Bei der Bewertung der Auswirkungen unter c) durch betriebsbedingte Immissionen erscheint in der Gesamtschau eine andere Gewichtung schädlicher Umweltauswirkungen gegenüber der Einzelbewertung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht sachgerecht (etwa Kontamination und Nahrungskreislauf). Die fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe und Orientierungswerte reichen insoweit aus, um im Vergleich zu anderen Regionen zu dem Ergebnis zu kommen, dass eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter nicht eintritt.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG und die Aussage, dass gravierende Umweltbelange gegen die Zulassung des Bauvorhabens sprechen, waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Die nachteiligen Umweltauswirkungen führen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da die Gründe überwiegen, die für das Vorhaben sprechen.

2.3.8 Gesamtergebnis der Abwägung

Ziel der Planung ist es, durch den verkehrsgerechten und leistungsfähigen Ausbau der Stadtstraße „Niedersachsendamm“ zur Autobahn A 29 in diesem Abschnitt eine allgemeine Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu erzielen und gleichzeitig eine leistungsfähige und sichere Anbindung der sich entwickelnden Industrie- und Gewerbegebiete in den Grodenbereichen im Norden und Osten der Stadt Wilhelmshaven, insbesondere auch den JadeWeserPort, an das Fernstraßennetz herzustellen. Die Verlängerung der A 29 liegt somit im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität geboten.

Gravierende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und die Landschaftspflege, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass durch die Verwirklichung des Vorhabens eine wesentliche Beeinträchtigung dieser schutzwürdigen Interessen nicht erfolgt.

Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß beschränkt und auch im Hinblick auf Art. 14 GG gerechtfertigt.

Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die der Maßnahme entgegenstehenden öffentlichen Belange und privaten Interessen überwiegt und das Bauvorhaben somit zulässig ist.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

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



2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Nr.1 Stadt Wilhelmshaven

Die Stadt Wilhelmshaven erhebt nachfolgend aufgelistete Forderungen, die bei der Planung aus städtischer Sicht zu berücksichtigen sind:

- 1) Ausgestaltung der Möwenstraße (Versiegelung der Fahrbahnteiler in der Möwenstraße und am Kreisel) und des Geh- und Radweges
- 2) Kostenschätzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen
- 3) Sicherung der Zufahrt zur Ölschlammdeponie
- 4) Übernahme und Vergleich der Datengrundlage zur Erhebung der Beschäftigtenzahlen und damit der gesamten Verkehrsbelastung; Abgleich der Verkehrsprognosen aus September 2006 und Mai 2007
- 5) Zur Projektrealisierung:
 - keine zusätzlichen Kosten für die Stadt bei Herstellung der optional beiden Bypässe am Kreisverkehr
 - Überprüfung der Maßnahmen (Fortfall der Auffahrt Möwenstraße und Ersatz durch Auffahrt Preußenstraße) einschließlich detaillierter Begründung, ob durch Umplanung diese Anbindungen bestehen bleiben können.

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu folgendes mit:

Zu 1) Der zur Verringerung des Unterhaltungsaufwandes erhobenen Forderung auf Versiegelung der Fahrbahnteiler in der Möwenstraße und am Kreisel mit einer Schwarzdecke anstatt - wie vorgesehen - diese mit Bodendeckern oder Rasen zu bepflanzen vermag sich die Planfeststellungsbehörde nicht anzuschließen. Die Gestaltung der Fahrbahnteiler mit Bepflanzung ist Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, zu dem im übrigen die Stadt Wilhelmshaven als Untere Naturschutzbehörde nach § 14 NNatG ihr Benehmen erteilt hat.

Auch der geforderten Verlegung des Rad- und Gehweges an die Fahrbahn in der Möwenstraße zur Vermeidung unnötiger Unterhaltungsflächen kann nicht nachgekommen werden. Die Zuständigkeit für eine Verlegung des Rad- und Gehweges im Einmündungsbereich der BAB-Abfahrt obliegt der Stadt als Straßenbaulastträgerin. Im übrigen ist nicht ersichtlich, inwieweit sich dadurch der Unterhaltungsaufwand verringern würde.

Zu 2) Zu dem von der Unteren Naturschutz- und Waldbehörde monierten Fehlen einer Kostenschätzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist zu bemerken, dass Kostenberechnungen oder -schätzungen regelmäßig nicht Bestandteil von Planfeststellungsunterlagen sind, da Kosten - im Gegensatz zu Kostenregelungen - nicht planfestgestellt werden. Auf Wunsch kann jedoch der Unteren Naturschutzbehörde die Kostenschätzung des LBP von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellt werden.

Zu 3) Der Forderung auf Sicherstellung einer Zufahrtsmöglichkeit zur provisorischen Ölschlammdeponie wird durch die Änderung unter Nr. 1.3.3.2 nachgekommen. Im übrigen



gen wird hierzu auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG unter nachfolgender Nr. 2.4.1.8 verwiesen.

Zu 4) Das Gutachten vom Mai 2007 ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Diesem Beschluss liegt eine neuere Verkehrsprognose vom 08.11.2007 zugrunde. Hierzu wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsprognosen von der Stadt Wilhelmshaven selbst erstellt worden sind.

Zu 5) Die Kosten für die evtl. später zu erstellenden Bypässe sind gemäß § 12 Abs. 3a FStrG von den beteiligten Baulastträgern im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der beteiligten Straßenäste zu tragen. Auf diese gesetzliche Regelung verweist die Planfeststellungsbehörde.

Die Auffahrt Möwenstraße in Richtung Oldenburg muss entfallen, da für diese Auffahrt auf die nach Ausbau hier künftige Autobahn auch ein entsprechend langer Beschleunigungsstreifen bzw. Einfädelungsspur vorhanden sein muss. Da die Autobahn in diesem Bereich auf einem Brückenbauwerk geführt wird, müsste die Brücke dafür entsprechend verbreitert werden. Der hierfür erforderliche Kostenaufwand ist dann nicht vertretbar, wenn es – wie hier der Fall – eine zumutbare sinnvolle Alternative mit einer neuen Auffahrt Preußenstraße gibt. Im übrigen ist der Planfeststellungsbehörde nicht ganz verständlich, inwieweit sich durch diese Ersatzauffahrt eine Verlagerung von Verkehrsströmen durch Wohngebiete ergeben soll.

Zu den in der Stellungnahme aufgeführten Hinweisen wird auf die diesbezüglichen Äußerungen der Vorhabenträgerin verwiesen, denen sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich anschließt. Darüber hinaus wird bezüglich des Denkmalschutzes auf die Hinweise unter Ziff. 1.6.5 und 1.6.14 sowie hinsichtlich der Verkehrsführung auf den Hinweis unter Ziff. 1.6.15 verwiesen. Zu der wasserrechtlichen Stellungnahme verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziff. 1.4.1 und 2.3.6 sowie auf das Deckblatt zum Bauwerksverzeichnis hinsichtlich der Bauwerks-Nr. 17 und 21 sowie auf die Berichtigung unter Ziff. 1.3.4.1.

2.4.1.2 Nr. 2 Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften (GLL) Oldenburg

Die GLL bittet um rechtzeitige Benachrichtigung hinsichtlich der Inanspruchnahme diverser für das Vorhaben benötigter, derzeit landwirtschaftlich genutzter Grundstücke, damit Pachtverträge mit entsprechenden Vorlaufzeiten gekündigt werden können und die Pächter in die Lage versetzt werden sich rechtzeitig Ersatzflächen zu beschaffen.

Die Vorhabenträgerin sagt dieses zu.

2.4.1.3 Nr.3 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Hinsichtlich des Schutzes der erdverlegten Hochdruckleitungen der IVG Kavernen GmbH und der Nord West Kavernen GmbH wird auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.4



verwiesen. Beide Unternehmen sind im übrigen von der Planfeststellungsbehörde im Verfahren beteiligt worden.

2.4.1.4 Nr. 4 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Es bestehen aus landwirtschaftlich fachlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

2.4.1.5 Nr. 5 Wehrbereichsverwaltung Nord

Aus militärischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken.

Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.6 wird verwiesen.

2.4.1.6 Nr. 6 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Die Belange der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest werden durch das ebenfalls am Verfahren beteiligte Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven vertreten.

2.4.1.7 Nr. 7 Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven

Die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes Wilhelmshaven werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die im Umfeld der Maßnahme belegenden Kommunikationskabel des WSA werden durch das Vorhaben nicht tangiert.

2.4.1.8 Nr. 8 Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG

Die Fa. NPorts erhebt in ihrer Stellungnahme vom 11.06.2007 und in einem ergänzenden Schreiben vom 07.11.2007 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben, hat aber bei folgenden Punkte noch Regelungs- und Erläuterungsbedarf:

Die Anlage eines Amphibienteiches auf einer rd. 5.000 qm großen Teilfläche auf dem Rüstersieler Groden wird abgelehnt, da aufgrund eigener infrastruktureller Maßnahmenplanungen in diesem Bereich ein eigener Kompensationsbedarf besteht und demzufolge weitere Kompensationsmaßnahmen anderer Träger eine nicht zumutbare zusätzliche Belastung darstellen würde. Mit Schreiben vom 07.11.2007 wird ein Alternativstandort auf einer NPorts-eigenen Fläche vorgeschlagen.

Weiter fordert NPorts, dass das Eigentum wie auch die Unterhaltungspflicht des Entwässerungsgrabens südlich des Niedersachsendammes durch die Straßenbauverwaltung übernommen wird. Hierbei muss auch nach Übernahme des Grabens die Entwässerung des Rüstersieler Grodens weiterhin dauerhaft gewährleistet bleiben.

Auch die Aufrechterhaltung der Zufahrten und Nutzung der Flächen von NPorts während der Bauphase ist zu gewährleisten.

Entschädigungen für eingeschränkte Nutzungen aufgrund der durch den Ausbau der A 29 neu entstehenden Schutzabstände werden ebenso gefordert wie vertragliche Ver-

einbarungen hinsichtlich der Kosten für die Unterhaltung von Bauwerken und sonstigen Einrichtungen (z. B. Amphibienleiteinrichtung) auf NPorts-eigenen Flächen.

Darüber hinaus sind auch Wegerechte zugunsten der Straßenbauverwaltung für die Unterhaltung des Baukörpers der Autobahn vertraglich zu vereinbaren.

Schließlich wird der vorgesehenen Regelung in Nr. 26 des Bauwerksverzeichnisses widersprochen, wonach die Zufahrt zum Ölauffangbecken (sog. Salzstraße) abgängig sei. Eine Zufahrtsmöglichkeit zu der von dem NLWKN betriebenen Anlage sei weiterhin erforderlich, wobei mit Schreiben vom 07.11.2007 aber vorgetragen wird, dass das Becken an dieser Stelle aufzugeben und zu verlegen sei, da eine dauerhafte Einrichtung des Ölauffangbeckens an dieser Stelle die hafenwirtschaftlichen Entwicklungen in diesem Bereich beeinträchtigt.

Zur Anlage eines Amphibienteiches weist die Planfeststellungsbehörde auf folgendes hin:

Der Plan sieht die Anlage eines naturnahen Kleingewässers für Amphibien (Maßnahme S 09) auf einer rd. 5.000 qm großen NPorts-eigenen Teilfläche des Rüstersieler Grodens vor. Ein Eigentumserwerb zugunsten der Straßenbauverwaltung ist nicht vorgesehen; lediglich eine dauerhafte dinglich Sicherung der Schutzmaßnahme soll erfolgen (siehe Nr. 55 des Grunderwerbsverzeichnisses, Unterlage 14.2). Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass zwischenzeitlich die Stadt Wilhelmshaven den Bebauungsplan Nr. 212 – Rüstersieler Groden Nord/Südlich Niedersachsen Damm – aufgestellt hat, der mittlerweile auch rechtskräftig ist. Dieser Bebauungsplan sieht im westlichen Bereich einen Grünstreifen von mindestens 182 m vor. Die Anlage des Amphibienteich ist in diesem Grünstreifen vorgesehen. Der Teich ist auch nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen worden, allerdings ohne zeichnerische Darstellung. Hierauf wurde bewusst verzichtet, da diese Maßnahme in ein Gesamtkonzept für die im Bebauungsplan festgesetzten privaten Grünflächen eingebunden werden soll. Dazu soll in Abstimmung mit NPorts und dem Geschäftsbereich Oldenburg der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr von der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven noch ein Durchführungsplan erstellt werden. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Erkenntnisse vor, dass NPorts gegen die nachrichtliche Übernahme des Amphibienteiches in den Bebauungsplan gegenüber der Stadt Einwendungen oder Bedenken geltend gemacht hat. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass dieser Teich den NPorts-eigenen Kompensationsbedarf für eigene infrastrukturelle Maßnahmenplanungen nicht beeinträchtigt. Über den Antrag von NPorts auf Verlegung dieser Kompensationsmaßnahme brauchte deshalb nicht mehr entschieden zu werden.

Zur v.g. erforderlichen Abstimmung hat die Planfeststellungsbehörde einen entsprechenden Hinweis aufgenommen (siehe Ziff. 1.6.16).

Was den Entwässerungsgraben südlich des Niedersachsendammes angeht, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Grunderwerbsplan wie auch das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 14.1 und 14.2) die Übernahme des Eigentums durch die Straßenbauverwaltung vorsieht. Die Planfeststellungsbehörde ist ebenfalls der Auffassung, dass dieser Graben – wie auch der nördliche Straßenseitengraben – vornehmlich der Autobahn zuzurechnen ist. Insofern ist es konsequent, Eigentum und Unterhal-

tungspflicht dem Träger der Straßenbaulast zu übertragen. Ziffer 29 des Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10.2), das andere Eigentumsverhältnisse vorsah, ist durch das Deckblatt vom 17.03.2008 nunmehr richtig gestellt.

Der Unterhaltungsmehraufwand für die auf Flächen von NPorts vorgesehene LBP-Maßnahme S 05 (Dauerhafte Errichtung von Amphibien-Leiteinrichtungen) wird Nports durch die Vorhabenträgerin entschädigt. Hinsichtlich der notwendigen Abstimmung dieser Maßnahme wird auf den Hinweis unter Ziff. 1.6.17 verwiesen.

Zur Zufahrt zur Ölschlammdeponie:

Als Ersatz für die wegfallende Zufahrt (sog. Salzstraße) hat die Planfeststellungsbehörde mit der Änderung unter Nr. 1.3.3.2 die Erstellung einer neuen Zufahrt von der Posener Straße verfügt. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass die von der Katastrophenschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven geforderte Sicherstellung einer Zufahrtsmöglichkeit zur Deponie auch weiterhin erforderlich ist, auch wenn die Stadt selbst der Auffassung ist, dass es sich bei dieser Deponie lediglich um ein Provisorium handelt, das, da die geplante zweite Ausbaustufe bis heute nicht umgesetzt worden ist, nur für Übungs- und Demonstrationszwecke geeignet ist. Es ist nicht Aufgabe dieser Planfeststellung über die Sinnhaftigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Deponie und über eine von NPorts geforderte Verlegung zu entscheiden. Entscheidend für die Planfeststellungsbehörde ist vielmehr, dass durch das planfestgestellte Vorhaben keine Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand eintritt. Eben ein solcher Nachteil für die Aufgabenwahrnehmung durch den Katastrophenschutz wird durch die verfügte Änderung bezüglich der Erstellung einer neuen Zufahrt und damit die Gewährleistung der Sicherstellung einer Zufahrtsmöglichkeit vermieden. Die Planfeststellungsbehörde empfiehlt, dass sich die Beteiligten (Stadt Wilhelmshaven, NLWKN, NPorts) insbesondere unter dem Gesichtspunkt der von NPorts aufgeworfenen Problematik der hafenwirtschaftlichen Entwicklungen in diesem Bereich über eine mögliche Verlegung mit einem ggfs. erforderlichem geeigneterem Ausbaustandard in Verhandlungen treten.

Zu den übrigen in der Stellungnahme aufgeführten Punkten wird auf die diesbezügliche Äußerung der Vorhabenträgerin verwiesen, der sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich anschließt.

2.4.1.9 Nr. 9 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG

Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG bittet hinsichtlich der Straßen im Planungsbereich, die als Zubringerstraßen zur künftigen Baustelle JadeWeserPort dienen, um entsprechende Berücksichtigung bei der Bauablaufplanung. Darüber hinaus wird um Abstimmungen bei der Ausführung des Kreisverkehrsplatzes sowie bei der Umsetzung der LBP-Maßnahme S 05 (Amphibienleiteinrichtung) gebeten.

Hinsichtlich der Verkehrsführung bei der Baudurchführung verweist die Planfeststellungsbehörde auf den Hinweis Ziff. 1.6.15, zur Abstimmung des Kreisverkehrsplatzes auf den Hinweis Ziff. 1.6.18 und zur Abstimmung bezügl. der Amphibienleiteinrichtung auf den Hinweis unter Ziff. 1.6.17.

2.4.1.10 Nr. 10 DB Services Immobilien GmbH Bremen

Die DB Services Immobilien GmbH fordert für das Bauwerk 3 im Kreuzungspunkt mit dem Industriestammgleis eine lichte Höhe von mindestens 5,70 m über Schienenoberkante, da mittelfristig mit einer Elektrifizierung der Bahnstrecke zu rechnen ist. Sofern Flächenerwerb erforderlich ist, ist dieser mit der DB AG abzustimmen.

Der Forderung der Bahn AG hinsichtlich der erforderlichen lichten Höhe des Bauwerkes 3 wird nachgekommen. Auf die Änderung Nr. 1.3.3.1 wird verwiesen.

Grunderwerb ist von der Bahn AG nicht vorgesehen.

2.4.1.11 Nr. 11 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

Gegen das Bauvorhaben bestehen keine Bedenken. Die Maßnahme wird für erforderlich gehalten.

2.4.1.12 Nr. 12 Sielacht Rüstringen

Die Sielacht bittet um Berücksichtigung folgender Auflagen im Planfeststellungsbeschluss für

1. das Gewässer II. Ordnung Nr. 71:

- 1.1 Ausbau entsprechend den Antragsunterlagen
- 1.2 Herstellung eines Rohrdurchlasses DN 1000 im Bereich der Flutstraße
- 1.3 Freihaltung des nördlich des Gewässers neu angelegten Räumuferstreifens
- 1.4 Schaffung von Zufahrtsmöglichkeiten von der Flutstraße zum Räumuferstreifen
- 1.5 Abstufung des Altgewässers II. Ordnung Nr. 71 südlich der A 29 in ein Gewässer III. Ordnung

2. das Gewässer II. Ordnung Nr. 13:

- 2.1 Tieferlegung der Rohrsohle des neuen Rahmendurchlasses 2000/2000 unter der A 29 abweichend von den Unterlagen auf NN -0,60 m
- 2.2 Schaffung einer Querungsmöglichkeit über das Gewässer Nr. 13

Die Planfeststellungsbehörde teilt hierzu folgendes mit:

zu 1.1: Der Ausbau der Gewässer erfolgt entsprechend den durch diesen Planfeststellungsbeschluss festgestellten Unterlagen.

zu 1.2: Es wird auf das Deckblatt zum Bauwerksverzeichnis hinsichtlich der Bauwerks-Nr. 17 verwiesen, die nunmehr die im Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3) bereits eingezeichnete Herstellung eines Durchlasses DN 1000 vorsieht sowie auf die Berichtigung Ziff. 1.3.4.1.

zu 1.3: Der Plan (Maßnahmenblatt A 03; Unterlage 12.3.3) sieht bereits vor, dass der Unterhaltungstreifen von Gehölzaufwuchs freizuhalten ist.

zu 1.4: Nördlich des Gewässers Nr. 71 sind beidseitig der Flutstraße Zufahrten zu den Räumuferstreifen lt. Lageplan (Unterlage 7, Blatt 3) vorhanden bzw. vorgesehen.

zu 1.5: Gemäß § 67 des Niedersächsischen Wassergesetzes werden die Gewässer II. Ordnung in einem Verzeichnis aufgeführt sind, das die zuständige Wasserbehörde als Verordnung aufstellt. Sie hat vor dem Erlass oder der Änderung der Verordnung den Unterhaltungsverband zu hören und den bisher oder künftig Unterhaltungspflichtigen Gelegenheit zu geben, sich zu äußern. Zuständige Wasserbehörde ist gemäß § 1 Nr. 3 der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Wasserrechtes (ZustVO-Wasser) der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz. Inwieweit die vorgeschriebene Anhörung der zukünftig Unterhaltungspflichtigen durch die Beteiligungen bzw. die öffentliche Auslegung in diesem Planfeststellungsverfahren ersetzt wird kann von hier nicht beurteilt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Antrag der Sielacht auf Abstufung dem NLWKN zuständigkeitshalber zur weiteren Bearbeitung übersandt. Bis zum Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine Entscheidung seitens des NLWKN nicht erfolgt, so dass diese nicht in diesem Beschluss einkonzentriert werden konnte.

zu 2.1: Der Forderung wird durch die Änderung Nr. 1.3.3.3 nachgekommen.

zu 2.2: Der Forderung wird durch die Änderung Nr. 1.3.3.4 nachgekommen.

Hinsichtlich der unter der Rubrik „Allgemein“ aufgeführten Punkte schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Äußerung der Vorhabenträgerin zur Stellungnahme der Sielacht vollinhaltlich an.

2.4.1.13 Nr. 13 III. Oldenburgischer Deichband

Der Deichband fordert hinsichtlich des Weidebetriebes der gewidmeten 2. Deichlinie die Sicherstellung der Umweidung der Schafe im Bereich der Unterführung der Straße Friesendamm und die Errichtung damit zusammenhängender Anschlussbereiche (Dammstellen, Tore in Zaunanlagen) jeweils auf der Süd- und Nordseite der A 29. Bei Berücksichtigung dieser Auflage im Planfeststellungsbeschluss bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Hierzu teilt die Planfeststellungsbehörde mit, dass im Bereich des Rüstersieler Deiches die Flächen südlich des vorhandenen Niedersachsendamms (künftig südliche Fahrbahn der A 29) unverändert bleibt. Es ist somit davon auszugehen, dass auch an den Zäunen keine Änderungen vorzunehmen sind. Die Neuanlage eines Zaunes nördlich der A 29 einschließlich Dammstellen und Tore erfolgt in Abstimmung mit dem Deichband. Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.8 wird verwiesen.

2.4.1.14 Nr. 14 Stadtwerke Wilhelmshaven GmbH

Die Stadtwerke bitten um Sicherstellung des ÖPNV (hier Stadtbuslinie 1) während der gesamten Bauzeit. Weiter wird aus Gründen der Verkehrssicherheit es für erforderlich gehalten, dass die Haltestelle Klinkerstraße Richtung Norden ebenfalls parallel zur gegenüberliegenden Haltestelle versetzt wird.

Die Gewährleistung der Einhaltung einer ungehinderten Befahrbarkeit der Preußenallee während der Bauzeit wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt.

Hinsichtlich der Forderung auf Verlegung auch der anderen Bushaltestelle vermag die Planfeststellungsbehörde eine Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht zu erkennen. Sie kann ohne dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird an vorhandener Stelle verbleiben. Der Forderung kann somit nicht entsprochen werden.

2.4.1.15 Nr. 15 GEW Wilhelmshaven GmbH

Die GEW Wilhelmshaven GmbH erhebt keine Einwände bzw. Auflagen zu den im Bauwerksverzeichnis aufgeführten Regelungen.

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.3 wird verwiesen.

2.4.1.16 Nr. 16 E.ON Kraftwerke GmbH

Die E.ON Kraftwerke GmbH bittet hinsichtlich der Stromleitungen im neuen Auffahrtsbereich Preußenstraße um Abstimmung der Ausführungsplanung und rechtzeitige Information vor Baubeginn. Weiter bestehen Bedenken gegen die bei einer Verbreiterung der Autobahntrasse auf der Nordseite notwendige Überplanung der dortigen Spülleitungen zwischen Bau-km 2+370 und 3+175.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.12.

Hinsichtlich der notwendigen Verbreiterung der Trasse nach Norden im besagten Abschnitt wurden die Gründe dafür im Erörterungstermin von der Vorhabenträgerin ausführlich dargelegt. Im übrigen wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) verwiesen. Die Stellungnahme wurde daraufhin seitens der E.ON Kraftwerke für erledigt erklärt.

2.4.1.17 Nr. 17 E.ON Netz GmbH

Die E.ON Netz GmbH bittet hinsichtlich der von dem Vorhaben tangierten Hochspannungsfreileitungen und der FM-Kabel um Abstimmung der Ausführungsplanung und rechtzeitige Information vor Baubeginn.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.13. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Verpflichtung zur Kostentragung für evtl. erforderlich werdende Maßnahmen an den Versorgungsleitungen sich nach den gesetzlichen Bestimmungen und den bestehenden Verträgen richtet.



2.4.1.18 Nr. 18 Deutsche Telekom AG, T-Com

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.2 wird verwiesen.

2.4.1.19 Nr. 19 EWE NETZ GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.9 wird verwiesen.

2.4.1.20 Nr. 20 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.10 wird verwiesen.

2.4.1.21 Nr. 21 Nord-West Oelleitung GmbH

Die NWO weist auf Planungen für eine Verbindungsleitung zwischen den Anlagen der NWO und der Wilhelmshavener Raffineriegesellschaft hin, die das Plangebiet des Vorhabens „Verlängerung der A 29“ tangieren.

Die Planfeststellungsbehörde hat einen Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.11 aufgenommen, so dass evtl. Wünsche bezüglich der geplanten Verbindungsleitung evtl. berücksichtigt werden können.

2.4.1.22 Nr. 22 INEOS Chlor Atlantik GmbH

Gegen das Bauvorhaben bestehen keine Bedenken.

2.4.1.23 Nr. 23 PLEdoc GmbH

Gegen das Bauvorhaben wurden keine Bedenken, Anregungen oder Forderungen geltend gemacht.

2.4.1.24 Nr. 24 IVG Kavernen GmbH

Auf den Abstimmungshinweis unter Ziff. 1.6.4 wird verwiesen.

2.4.2 Stellungnahmen der nach § 60 NNatG und §58 BNatSchG anerkannten Vereine

2.4.2.1 Nr. 25 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Kreisgruppe Wilhelmshaven

Zunächst ist voran zu stellen, dass der BUND verkehrliche Gesichtspunkte rügt, zu denen er aufgrund seiner Stellung als naturschutzfachliche Vereinigung nicht berufen ist, § 61 BNatSchG. Ein Rechtsbehelf steht ihm insoweit nicht zu. Gleichwohl nimmt die Planfeststellungsbehörde zu dessen Einwendung wie folgt Stellung:



Zu Unrecht rügt der BUND das fehlende Einfließen der neuesten Verkehrsprognosen für die Verlängerung der A 29 auf Grund des Planungsbeginns im Jahr 2004. Mit der Planung für die Verlängerung hat die Vorhabensträgerin bereits im Jahr 2004 begonnen. Richtig ist, dass in den Planfeststellungsunterlagen das zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung seinerzeit aktuelle Verkehrsmodell vom September 2006 mit dem Prognosejahr 2025 berücksichtigt worden ist. Die Planfeststellungsbehörde nimmt dies zum Anlass, die neuesten Verkehrsprognosen zu berücksichtigen. Hierzu verweist sie auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3.1.

Der BUND verweist weiter auf Zählungen der Stadt Wilhelmshaven (Prognose bis 2015 aus 2005), wonach die bisherige Straßenführung nicht ausgelastet sei, was nach Auffassung des BUND bei der Verwirklichung des Projektes Entsorgungszentrum deutlich geworden sei. Zudem würden auch die dem Beschluss zum Jade-Weser-Port zu Grunde gelegten prognostizierten Verkehrsmengen deutlich genügend freie Kapazitäten auf dem Niedersachsendamm offenbaren.

Die jetzt aktualisierte Verkehrsplanerische Untersuchung, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht, zeigt indes ausdrücklich, dass entgegen der Auffassung des BUND ein Bedarf für den Ausbau des Niedersachsendammes vorhanden ist. Diese Verkehrsplanerische Untersuchung geht im Übrigen zu Recht davon aus, dass der Prognose-Plan-Fall für die Verkehrsentwicklung, die durch den Jade-Weser-Port erzeugt wird, sich lediglich auf den Zeitraum 2014/2015 bezieht und gerade nicht der Anlass für die Verlängerung der A 29 ist. Hier sei jedoch anzumerken, dass aus dem Verkehrsgutachten für den Jade-Weser-Port hervorgeht, für den Abschnitt vom derzeitigen Ende der A 29 bis zur Flutstraße würde nur die Qualitätsstufe D erreicht.

Der BUND meint weiterhin, weitere Planungen im Plangebiet würden keinen Anlass für entstehende Mehrverkehre in der Zukunft bieten. Insbesondere wird daran gezweifelt, dass die auf dem Rüstersieler Groden angedachten 4 zusätzlichen Kraftwerke tatsächlich entstehen bzw. diese dann den prognostizierten Verkehr in Richtung Autobahn erzeugen werden.

Ob letztlich 4 Kraftwerke an den vorgesehenen Standorten entstehen werden, kann heute keiner mit 100-%iger Wahrscheinlichkeit voraussehen. Bekannt ist der Planfeststellungsbehörde aufgrund eines für e.on bzw. für electrabel durchgeführten Scoping-Termins von der Ansiedlung eines Kraftwerkes. Darüber hinaus ist es gerade zulässig, Prognosen abzugeben über mögliche Industrieansiedlungen aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen. Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3.1.

Die weiter geäußerten Zweifel an der Höhe und dem Verlauf des prognostizierten Verkehrs erscheinen der Planfeststellungsbehörde durch nichts belegt. Sie stellen jedenfalls keine ausreichende Grundlage dar, um die Annahmen in der verkehrlichen Untersuchung in Zweifel zu ziehen. Dies gilt vor allem für den Verweis auf die dem Jade-Weser-Port zugrunde liegenden Annahmen, ein Ausbau der Straßenverbindung sei nicht nötig: Der Jade-Weser-Port-Beschluss hatte lediglich die Verkehre im Blick, die ausschließlich durch den Jade-Weser-Port entstehen werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht zur Begründung für die Verlängerung der A 29 keinen Widerspruch. Dieser



Beschluss hat gerade andere Verkehre im Blick, die rund um den Jade-Weser-Port entstehen werden.

Der BUND nimmt an, dass aus Teilbereichen des Fedderwardegrodens, der Ölraffinerie, des Kraftwerkes wie auch des Chemiewerkes deutlich weniger Verkehr zu erwarten ist. Hier muss sich der BUND jedoch entgegenhalten lassen, dass er nur einen Teilausschnitt des für die Verlängerung der A 29 angenommenen Einzugsgebietes gewählt hat. Auch werden hier lediglich Vermutungen geäußert, die durch nichts belegt wurden.

Der BUND bezweifelt, dass weder der Voslapper Groden in den nächsten 20 Jahren bebaut noch die Verlängerung des Friesendamms erfolgen werde. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht nachvollziehen, worauf sich die Zweifel stützen. Das Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025 stellt jedenfalls nachvollziehbar das Gegenteil dar. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3.1. verwiesen.

Für den Jade-Weser-Port erwartet der BUND unter Berufung auf die Quelle von Dethold Aden (BLG) eine Fertigstellung bis 2016. Inzwischen erfolgte jedoch der erste Spatenstich, indem die ersten Spülrohre verlegt wurden. Ausweislich der offiziellen Homepage der Jade-Weser-Port-Realisierungsgesellschaft ist eine Bauzeit von 2 bis 3 Jahren vorgesehen. Insoweit ist eine Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports im Jahr 2010 durchaus realistisch.

Mit Hinweis auf eine Verlautbarung der Niedersächsischen Landesregierung soll der Hafengroden erst nach der Inbetriebnahme des Jade-Weser-Ports entwickelt werden. Zunächst würde die Realisierung nach diesseitiger Auffassung, wenn man dem BUND folgen sollte, bereits vor 2016 erfolgen, da der Jade-Weser-Port deutlich eher Inbetrieb genommen wird. Zum anderen dürfte sich angesichts der prognostizierten 800 Beschäftigten für den Hafengroden die Verkehrsmatrix des Verkehrsmodells Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2015 nur relativ verändern.

Es ist richtig, dass der Voslapper Groden Nord und Süd als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind. Soweit entsprechende Kompensationsflächen ausgewiesen werden und die weiteren Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes eingehalten werden, erscheint es für die Planfeststellungsbehörde nicht als methodisch falsch, die Ansiedlung von Gewerbegebieten in jenen Bereichen zu unterstellen. Auf welche Weise die erforderlichen Kompensationsflächen jedoch gefunden werden, ist Sache des hierfür erforderlichen Bauleitverfahrens, das nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Im Übrigen ist den Planfeststellungsunterlagen der Prognosefall 2015-4-1 zu Grunde gelegt, wonach der Voslapper Groden Süd nicht im Verkehrskonzept berücksichtigt wurde.

Inwieweit die Planungen zur Verlängerung des Friesendamms „auf Eis“ liegen, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Den Stellungnahmen der Stadt Wilhelmshaven ist dies jedoch nicht zu entnehmen.

Auch die Planfeststellungsbehörde hat zur Kenntnis genommen, dass INEOS von weiteren Investitionen in Wilhelmshaven Abschied genommen hat. Inwieweit sich dadurch der Ziel- und Quellverkehr auf die Verkehrsmatrix auswirken wird, ist jedoch nicht abzuschätzen. Gesetzt den Fall, der Ziel- und Quellverkehr des Voslapper Groden Nord würde zum Erliegen kommen, wovon jedoch realistisch betrachtet nicht ausgegangen



werden kann, hätte dies sicherlich Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der A 29. Wie sich jedoch aus den Ausführungen unter Ziff. 2.3.1. ergibt, ist der Ausbau der A 29 mit dem vorgesehenen Querschnitt vor allem auch deswegen vorgesehen, um die Verkehrssicherheit auch künftig zu gewährleisten.

Der BUND verweist darauf, dass dem vom Jade-Weser-Port erzeugten LKW-Verkehr, der im Mittel bestenfalls mit 1.181 Lkw/Tag angenommen wird. Damit würden nach der Prognose der Stadt Wilhelmshaven vom 17.02.2005 die Gemeindestraßen zahlenmäßig kaum mehr belastet. Betrachtet man den Jade-Weser-Port isoliert, so würde der Ausbau der A 29 nicht notwendig. Der vom Jade-Weser-Port ausgehende Verkehr wird jedoch Teil des Gesamtverkehrskonzepts im Norden Wilhelmshaven. Daher ist der Ziel- und Quellverkehr des Jade-Weser-Ports zu Recht in das Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2015 eingeflossen.

Der BUND sieht einen Widerspruch zwischen den lärmtechnischen Berechnungen, die für die Verkehre des Jade-Weser-Ports wie auch für die Verkehre der A 29 erstellt worden sind. Würde nur der Jade-Weser-Port gebaut, würde für die höhengleiche Kreuzung Flutstraße/Friesendamm (gemeint ist wohl der Niedersachsendamm) eine Verkehrsverlangsamung und demzufolge eine Verringerung der Lärmwerte eintreten. Zur Erstellung einer höhenungleichen Kreuzung an jener Stelle sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Widerspruch: Die Lärmwerte werden lediglich in einem angrenzenden Gewerbegebiet und dort auch nur nachts überschritten. Für die Pegelberechnung ist zudem eine Verlangsamung in jenem Bereich von Vorteil. Das Halten und Anfahren an einer Kreuzung insbesondere mit Lkw's ist jedoch mit sehr hohen Geräuschen verbunden, die bei der vorgesehenen Berechnungen nach der RLS-90 wiederum kaum ins Gewicht fallen. Daher ist die Herstellung einer höhenungleichen Kreuzung insbesondere mit Blick auf Abgasimmissionen eher vorteilhaft.

Schließlich wird die nicht ausreichende Betrachtung der Auswirkungen der Neubaustrecke auf die Natur durch den Verkehrslärm, die Staubentwicklung und die Schadstoffausbreitung zu Unrecht kritisiert. Die Auswirkungen des Verkehrslärms, der Staubentwicklung und der Schadstoffausbreitung hat die Vorhabensträgerin nach den bundeseinheitlich eingeführten gültigen Richtlinien, Richtlinien für den Lärmschutz (RLS-90) und dem Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen (MluS-02, geänderte Fassung 2005) durchgeführt. Die der Planfeststellungsbehörde vorgelegten Unterlagen sind methodisch einwandfrei erfasst und bearbeitet worden.

Insgesamt werden damit die Einwendung zurückgewiesen.

Hinsichtlich des im Erörterungstermin unterbreiteten Vorschlags, im Bereich der Anschlussstelle A 29/Flutstraße die geplante Auffahrt in Richtung Oldenburg von der Flutstraße an den Friesendamm zu verlegen, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziff. 2.3.3.3.1.

2.4.2.2 Nr. 26 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU)

Da der LBU eine mit dem BUND gleichlautende Einwendung abgegeben hat, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziff. 2.4.2.1.

2.4.2.3 Nr. 31 Schutzgemeinschaft Jade Region e.V.

Da die Schutzgemeinschaft Jade Region e.V. eine mit dem BUND gleichlautende Einwendung abgegeben hat, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziff. 2.4.2.1.

2.4.3 Einwendungen

2.4.3.1 Einwender E 1

Der Einwender sieht durch das Vorhaben seine Rechte und Interessen in Bezug auf Lebens- und Wohnqualität, Gesundheit und Haus- und Grundbesitz insbesondere durch eine massive Erhöhung der Lkw-Verkehre auf der A 29 beeinträchtigt. Er befürchtet durch die vornehmlich hier herrschenden östlichen Winde eine erhebliche Lärmbelästigung sowie Schadstoffimmissionen, die vom Ende der Autobahn bis zur Preußenstraße auf sein Wohnhaus einwirken. Dadurch sei mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Darüber hinaus befürchtet er eine Wertminderung seines Wohngrundstückes. Er fordert daher, die entstehenden Beeinträchtigungen durch die Erstellung einer Lärmschutzwand auf der Nordseite der A 29 von der Preußenstraße bis zur Flutstraße zu minimieren.

Hinsichtlich der Lärmimmissionen verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.5.1 dieses Beschlusses sowie auf die Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht.

Das Wohnhaus des Einwenders ist außerhalb des Planfeststellungsabschnittes etwa in Höhe von Bau-km 0+125 und somit auch außerhalb des Untersuchungs(Bau)-abschnittes 1 zwischen dem Beginn der Baustrecke bei Bau-km 0+221 bis zur Überführung der Preußenstraße bei Bau-km 0+677 belegen. Gemäß den „Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ ist die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den Neubau- bzw. Ausbau-Abschnitt hinaus auch für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Das heißt, das Wohnhaus des Einwenders ist lärmtechnisch zu untersuchen, was auch unter der Objektnummer 108 erfolgt ist.

In dem Untersuchungs(Bau)-abschnitt 1 wird eine neue Auffahrt von der Preußenstraße in Fahrtrichtung Oldenburg erstellt. Es handelt sich hierbei um einen „erheblichen baulichen Eingriff“, jedoch sind die Tatbestandsvoraussetzungen der „wesentlichen Änderung“ i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung beim Wohngrundstück des Einwenders nicht erfüllt. Ausweislich der schalltechnischen Berechnungsunterlagen (Anhang A 3 zum Erläuterungsbericht der Unterlage 11) findet weder eine erforderliche Lärmerhöhung um mindestens 3 dB (A) noch eine solche auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht statt. Die maximalen für das Jahr 2025 prognostizierten Lärmwerte betragen am Wohnhaus des Einwenders (Ost- und Südseite des 1. Obergeschosses) 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts.

Ein gesetzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist somit nicht gegeben. Da schon ein solcher Lärmschutzanspruch aus dem dem Wohnhaus am nächsten belegenden Bauabschnitt nicht gegeben ist, ist ein solcher erst recht nicht aus dem weiter entfernt belegenden Untersuchungs(Bau)-abschnitt 2 gegeben, auch wenn dort die „wesentliche Änderung“ gem. § 1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung gege-

ben ist. Die für das Wohngrundstück des Einwenders maßgeblichen Lärmgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden in jedem Fall nicht überschritten.

Was die geltend gemachte Beeinträchtigung durch Luftschadstoffimmissionen anbelangt, so hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob bestehende Grenzwerte durch das Vorhaben überschritten werden, so dass entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen sind. Diese Prüfung hat ergeben, dass eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch den Verkehr auf der BAB A 29 nicht zu erwarten ist, da bestehende Grenzwerte nicht überschritten werden bzw. die Anzahl der Überschreitungen sich im zulässigen Rahmen befinden. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht zu veranlassen.

Was den behaupteten Wertverlust bzw. –minderung des Wohneigentums anbelangt, so bestehen keine Ansprüche aus enteignungsgleichem Eingriff. Durch das Bauvorhaben wird nicht unmittelbar in das Eigentum des Einwenders eingegriffen. Die Lage eines Grundstücks ist per se keine eigentumsrelevante Position. Desgleichen ist ein durch einen Straßenbau verursachter Wertverlust (sofern ein solcher gegeben ist) prinzipiell nicht zu entschädigen. Voraussetzung eines Entschädigungsanspruch aus enteignendem Eingriff ist immer eine nachweisbare Überschreitung der Opferschwelle (Unzumutbarkeit). Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben. In Bezug auf die Beeinträchtigung durch Lärm wird als Opferschwelle eine Überschreitung der so genannten Lärmsanierungsgrenzwerte (70 / 60 dB(A) tags / nachts) diskutiert bzw. es hat – einzel-fallbezogen unter Berücksichtigung der jeweiligen Vorbelastung – diesbezügliche gerichtliche Entscheidungen unter Nennung einer Unzumutbarkeitsschwelle in dieser Größenordnung gegeben. Die genannten Grenzwerte werden vorliegend jedoch deutlich unterschritten; es liegen demzufolge keine unzumutbaren Lärmimmissionen vor.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.3.2 Einwender E 2

Der Einwender hat vorsorglich zur Fristwahrung eine Einwendung gegen das Vorhaben erhoben. Die konkrete Betroffenheit seines Grundstückes ist ihm nicht eindeutig ersichtlich. Er vermutet aber, dass im Bereich seines Grundstückes eine Abbiegespur geplant ist.

Das Grundstück des Einwenders ist durch das Vorhaben nicht direkt betroffen. Ein Grunderwerb ist nicht vorgesehen. Lediglich die Zufahrt zu seinem Grundstück muss aufgrund der geänderten Höhenlage der Flutstraße, die im Kreuzungsbereich mit der A 29 geringfügig abgesenkt wird, baulich angepasst werden.

Die Einwendung ist erledigt.

2.4.3.3 Einwender E 3

Der Einwender fordert wegen der zu erwartenden Lärmbelästigung bei einer Verlängerung der A 29 wirksame Schallschutzmaßnahmen für sein Wohnhaus.

Das Wohnhaus des Einwenders liegt rd. 400 m nördlich der A 29. Es ist lärmtechnisch nicht untersucht worden.

Die lärmtechnische Untersuchung (siehe Unterlage 11) hat ergeben, dass näher an der A 29 belegende Wohnobjekte die in diesem Bereich maßgeblichen Lärmgrenzwerte von 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts bereits deutlich unterschreiten, so dass davon auszugehen ist, dass die Grenzwerte am Wohnhaus des Einwenders ebenfalls nicht überschritten werden. Ein gesetzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht somit nicht. Im übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.5.1 verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.3.4 Einwender E 4

Die Einwender wenden gegen das Vorhaben ein, dass durch die vorgesehene Maßnahme zusammen mit dem Bau und Inbetriebnahme des JadeWeserPort es zu einer flächendeckenden Verlärmung und zu einer erhöhten Schadstoffkonzentration der Luft kommen wird. Er fordert daher aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung. Des Weiteren sollte nach Fertigstellung der Maßnahme die Immissionswerte gemessen und weitere passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, falls die prognostizierten Werte fehlschlagen sollten.

Das Wohnhaus des Einwenders liegt rd. 500 m nördlich der A 29 in einem allgemeinen Wohngebiet. Es ist lärmtechnisch nicht untersucht worden.

In der schalltechnischen Untersuchung (siehe Unterlage 11) wurde in diesem Bereich um die Flutstraße, das größtenteils durch Gewerbegebiete geprägt ist, das der A 29 nächst gelegene allgemeine Wohngebiet „Kajedeich“ untersucht. Die Häuser in diesem Wohngebiet liegen zwar südlich der A 29, haben aber ungefähr die gleiche Entfernung zur Autobahn wie das Wohnhaus der Einwender. Diese lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass hier die maßgeblichen Lärmgrenzwerte von 59 dB (A) tagsüber und 49 dB (A) nachts bis auf 2 Wohnhäuser, die die geringste Entfernung zur Autobahn haben und bei denen lediglich die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden, bereits deutlich unterschritten werden, so dass davon auszugehen ist, dass die Grenzwerte am Wohnhaus der Einwender ebenfalls nicht überschritten werden. Hinzu kommt, dass im Gegensatz zu dem Wohngebiet „Kajedeich“ zwischen dem Wohngrundstück der Einwender und der A 29 ein relativ großes Gewerbegebiet belegen ist, welches auch eine gewisse Abschirmwirkung hinsichtlich der Lärmimmissionen besitzt. Ein gesetzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen besteht somit nicht. Im übrigen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.5.1 verwiesen, insbesondere auch was die Forderung nach Lärmmessung anbelangt. Die Planfeststellungsbehörde weist im übrigen darauf hin, dass, sofern die für das Jahr 2025 prognostizierten Lärmwerte nicht eintreten sollten, die Einwender ggfs. Ansprüche auf Anordnung von Schutzmaßnahmen aufgrund einer „fehlgeschlagenen Prognose“ gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes herleiten können.

Was die geltend gemachte Beeinträchtigung durch Luftschadstoffimmissionen anbelangt, so hat die Planfeststellungsbehörde geprüft, ob bestehende Grenzwerte durch

das Vorhaben überschritten werden, so dass entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen sind. Diese Prüfung hat ergeben, dass eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung durch den Verkehr auf der BAB A 29 nicht zu erwarten ist, da bestehende Grenzwerte nicht überschritten werden bzw. die Anzahl der Überschreitungen sich im zulässigen Rahmen befinden. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.5.4 dieses Beschlusses verwiesen. Schutzmaßnahmen sind daher nicht zu veranlassen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Obergericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

Durch diese Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm betroffenen öffentlichen Belange festgestellt; neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG).



4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

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

4.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gem. § 17 c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

4.4 Berichtigungen

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

4.5 Einsichtnahme

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können beim der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, während der Dienststunden eingesehen werden.

Dieser Beschluss, die Pläne und Verzeichnisse werden für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Wilhelmshaven ausgelegt.

Im Auftrage

Rockitt



5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

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



EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAMs 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBL	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50-100	Militärische Lastenklasse
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"



MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStB	Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau
NLWK	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft und Küstenschutz
NN	Normal Null
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NO	Stickstoffmonoxid
NO2	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinFG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege



PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO2	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung



UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
Vwv-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSG	Wasserschutzgebiet