



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Verlegung der B 247 -Ortsumgehung Duderstadt-
Verkehrseinheit 2 -Mittelteil- von nördlich Westerode
(B446) bis nördlich Tiftlingerode (Am Euzenberg) –OU
Westerode-**

von Bau-km 10+000 bis Bau-km 13+300

Gemarkungen Duderstadt, Westerode und trassenferne landschaftspflegerische
Kompensationsmaßnahmen in Werxhausen und Seulingen

18.02.2009

3327.31027-13/07-B 247



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

A . Feststellender Teil

1. Feststellung des Planes
2. Nebenbestimmungen
3. Erlaubnisse und Genehmigungen
4. Zusagen
5. Vereinbarungen
6. Entscheidungen über Einwendungen
7. Nachrichtliche Hinweise
8. Verfahrensablauf

B. Begründender Teil

9. Notwendigkeit der Baumaßnahme
 - 9.1 Gewählte Variante/ Abschnittsbildung
 - 9.2 Anschluss Gewerbegebiet Breiter Anger
10. Natur- und Landschaftsschutz/Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 10.1 Artenschutz
11. Immissionsschutz
 - 11.1 Lärmschutz
 - 11.2 Luftschadstofftechnische Bewertung
12. Entschädigung
13. Weitere Einzeleinwendungen
 - 13.1-13.9 Einwender
14. Gesamtabwägung
15. Hinweise
16. Rechtsbehelfsbelehrung

Anlage : Abkürzungsverzeichnis

A. Feststellender Teil

1. Feststellung des Planes

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

Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19.10.2007/ 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 1a	Bl.1-10, 11D, 12-26
Übersichtskarte i.M. 1: 25 000 vom 19.10.2007	Unterl. 2	Bl. 1
Übersichtshöhenplan i.M. 1:5000/500 vom 19.10.2007	Unterl. 4	Bl. 1
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 19.10.2007	Unterl. 6	Bl. 1-7
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 19.10.2007	Unterl. 7	Bl. 2,3
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 7	Bl. 1D, 4D
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 u. 1:500/50 vom 19.10.2007	Unterl. 8 Unterl. 8.1 Unterl. 8.2	Bl. 1-4 Bl. 1-2 Bl. 1-4
Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis) vom 19.10.2007	Unterl. 10	Bl. 1-23
Lärmschutzmaßnahmen vom 19.10.2007	Unterl. 11.1	lfd. Nr. 6
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Übersichtslageplan i.M. 1:5000 - vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.1	Bl. 1D
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Planungskarten i.M. 1:1000 - vom 19.10.2007	Unterl. 12.3.2	Bl. 2-4
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Planungskarten i.M. 1:1000/2000- vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.2	Bl. 1D, 5D
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmekartei - vom 19.10.2007	Unterl. 12.3.3	Bl. S01-S07, G08.1-G08.6, A09.1-A09.3,

Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmekartei - vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.3	A10.1-A10.3, A11.1-A11.3, A12.1, A12.2, A13.2-A13.3, A14.1-A14.3, A15.1, A15.2 Bl. A 13.1, E 16, A 17.1, A 17.2
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000 vom 19.10.2007	Unterl. 14.1	Bl. 2, 3
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000/5000 vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl. 14.1	Bl. 1D, 4D, 5D, 6D
Grunderwerbsverzeichnis vom 19.10.2007/27.01.2009 (Deckblatt) -verschlüsselt-	Unterl. 14.2	Bl. 1D, 2D, 3- 9, 10D, 11D, 12-15, 16D
-unverschlüsselt-		Bl. 1, 2D, 3- 14, 15D, 16, 17, 18D, 19- 22, 23D
festgestellt.		

Die nachstehend aufgeführten Planunterlagen sind nachrichtlich beigelegt und bedürfen nicht der Planfeststellung:

Erläuterungsbericht vom 19.10.2007	Unterl.1	Bl.1-52
Übersichtslageplan i.M. 1:5000 vom 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl.3	Bl.1D
Schalltechnische Untersuchung –Berechnungsunterlagen- vom 19.10.2007/27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl.11.2	
Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 19.10.2007	Unterl.11.LuS	
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Erläuterungsbericht mit Artenschutzrechtlichem Beitrag vom 18/19.10.2007 u. 27.01.2009 (Deckblatt)	Unterl.12.1	
Bestands- und Konfliktplan i.M.1:5000 vom 19.10.2007	Unterl.12.2	
Wassertechnische Untersuchung vom 19.10.2007	Unterl.13	

2. Nebenbestimmungen

2.1 Folgende Auflagen des Landkreises Göttingen sind vom Maßnahmenträger zu beachten:

2.1.1 Allgemeines

1. Während der gesamten Bauphase ist stets sicherzustellen, dass keine wassergefährdenden Stoffe wie z. B. Schmierstoffe, Kraftstoffe, Öle, Fette oder andere Chemikalien in den Untergrund gelangen können.
2. Die dezentrale Kraftstoffversorgung der Baustellenfahrzeuge hat über zugelassene Tankcontainer (doppelwandig mit Leckanzeiger) entsprechend DIN 6623 mit einem Fassungsvermögen kleiner 1000 l zu erfolgen. Das Betanken von Baufahrzeugen ist nur auf der befestigten Fläche zulässig. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Kraftstoffe oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind sofort mit geeigneten Bindemitteln zu binden und aufzunehmen sowie ordnungsgemäß zu beseitigen.
3. Gebinde mit wassergefährdenden Flüssigkeiten sind in Auffangvorrichtungen zu lagern, die so zu bemessen sind, dass die gesamte Lagermenge zurückgehalten werden kann. Ausreichend bemessene Auffangwannen sind geeignet, wenn ein entsprechendes Prüfzeichen bzw. eine wasserrechtliche Bauartzulassung vorliegt.
4. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Erdreich, so ist sofort die örtliche Feuerwehr und die Untere Wasserbehörde beim Landkreis Göttingen (Telefon: 05 51/525-0) zu informieren.

2.1.2 Einleitung von Oberflächenwasser

1. Alle Erdbauwerke sind zur Vermeidung von Erosionsschäden mit tief wurzelnden Gräsern einzusäen.
2. Einleitungsstellen aus Regenrückhaltebecken sind profilgerecht und strömungsgünstig in die Gewässerböschungen einzubinden. Sofern erforderlich, sind Befestigungen aus in das Erdreich versetzten Wasserbausteinen (keine losen Steinschüttungen) herzustellen.
3. Drosseleinrichtungen und Drosselleitungen als steuernder Teil der Regenrückhaltebecken sind nach Inbetriebnahme in regelmäßigen Abständen, insbesondere nach außergewöhnlichen Abflussereignissen, auf ihre Funktionsfähigkeit sowie Durchgängigkeit zu überprüfen.
4. Vorgeschaltete Absetzanlagen sind regelmäßig zu überwachen und hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu überprüfen. Sedimentablagerungen sind zu entfernen und entsprechend der gültigen abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen bzw. zu verwerten.

2.1.3 Gewässerverrohrungen, Bauwerke

1. Die geplanten Rahmenprofile und Rohrdurchlässe sind strömungsgünstig und ohne Sohlabstürze in die natürlichen Gewässersohlen und Böschungen einzubinden. Eine Sedimentation im Sohlbereich ist ggf. durch Querschnittsvergrößerungen sicherzustellen. Die hydraulische Leistungsfähigkeit der gesamten Fließstrecke darf nicht vermindert werden.
2. Während der gesamten Baumaßnahme ist ein schadloser Abfluss der anfallenden Wassermengen sicherzustellen.
3. Die Böschungsneigungen neuer Gräben sind nicht steiler als 1: 1,5 auszuführen.
4. Alle neu hergestellten Gräben sind mit tief wurzelnden Gräsern einzusäen, um Erosionsschäden zu vermeiden.
5. In Anspruch genommene Flächen sind entsprechend der bestehenden Begrünung und Bepflanzung fachgerecht wieder herzustellen.

2.1.4 Altablagerungen

1. Im Bereich des Gewerbeparks Euzenberg kann es durch die vielfältigen Nutzungen zu kleinräumigen Bodenverunreinigungen oder –belastungen gekommen sein. Die Durchführung von Erdarbeiten ist daher gutachtlich zu überwachen. Bei Auffälligkeiten ist die Untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Göttingen umgehend zu unterrichten.
2. Vor Beginn der Bauarbeiten sind sämtliche Betriebs- und Beobachtungsbrunnen der in Betrieb befindlichen Grundwassersanierungsanlage so zu sichern, dass ein weiterer Betrieb möglich ist. Die Erreichbarkeit aller Anlagen ist ständig zu gewährleisten.
3. Die im Zuge der Maßnahme aufzugebenden Sanierungsbrunnen und Grundwassermessstellen sind unter geologischer Überwachung zurückzubauen. In Abstimmung mit der Un-

teren Bodenschutzbehörde sind sie zu verlegen.

4. Etwa bei Streckenkilometer 13+050.000 (ehemalige Haltestelle Polte) wird eine Altablagerung überplant. Es handelt sich hier um eine Ablagerung mit extrem hohen Schwermetallgehalten, die unter gutachtlicher Begleitung aufzunehmen und zu entsorgen sind. Nach einer vorliegenden Untersuchung ist von einer Gesamtmenge von 10 m³ auszugehen.

- 2.2 Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Nieders. Denkmalschutzgesetz (NDSchG) meldepflichtig und müssen unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Göttingen) 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.

- 2.3 Beginn und Ende der Baumaßnahme sind dem Wehrbereichskommando I –Küste, G 45 – Infrastruktur, Niemansweg 220, 24106 Kiel anzuzeigen.

- 2.4 Die Hinweise der betroffenen Leitungsträger Eichsfelder Energie- und Wasserversorgungs GmbH, E.ON Mitte AG, E.ON Netz GmbH, Harz Energie Netz GmbH, Deutsche Telekom und Kabel Deutschland auf im Planbereich vorhandene Leitungen sind zu beachten; weitere Abstimmungen sind vor bzw. während der Bauausführung durchzuführen.

- 2.5 Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Habitatschutz

Die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: „Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)“ und die DIN 18 920, Vegetationstechnik im Landschaftsbau, Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen, sind bei der Baudurchführung zu beachten. Dies ist durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen sicherzustellen und zu überwachen.

Die für die Durchführung des Vorhabens erforderliche Baufeldfreimachung hat vor Beginn der Brutzeit in den Herbst- und Wintermonaten zu erfolgen (vom 01.10. d. J. bis zum 28.02. d. J.).

Soweit Baumaßnahmen evtl. zeitweilig zu Gewässerverunreinigungen führen können, sind sie außerhalb der Wander- und Laichzeiten (Februar-Juni) der im Planungsgebiet vorkommenden Fische durchzuführen.

Die nach den §§ 10 und 12 NNatG zur Kompensation der Eingriffe erforderlich werdenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in zeitlichem Zusammenhang mit den Eingriffen durchzuführen, zu deren Kompensation sie jeweils bestimmt sind. Dies gilt nicht, soweit die Maßnahmen auf Flächen vorgesehen sind, die zunächst als Arbeitsstreifen benötigt werden. In diesem Fall müssen die Maßnahmen im unmittelbaren Anschluss an die Fertigstellung des

Vorhabens realisiert sein. Der geeignete Zeitpunkt für die im Einzelnen vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der unteren Naturschutzbehörde (uNB) abzustimmen.

Welche Anpflanzungen, Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen im Einzelnen erforderlich werden, um das in den Maßnahmenblättern verankerte jeweilige Entwicklungsziel zu erreichen, ist im Rahmen der mit der zuständigen uNB abzustimmenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) festzuschreiben. Die uNB ist rechtzeitig vor Baubeginn über die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen zu unterrichten und - soweit erforderlich bzw. in anderen Teilen dieses Beschlusses festgestellt - an der Durchführung der festgestellten Maßnahmen zu beteiligen.

Nach Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist unter Beteiligung der uNB eine „Erstellungskontrolle“ durchzuführen.

Fünf Jahre nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der Maßnahmenträger eine Erstellungs- und Funktionskontrolle der Kompensationsmaßnahmen zu veranlassen und der uNB zur Prüfung vorzulegen. Bei Abweichungen von den planfestgestellten Maßnahmenzielen sind in Abstimmung mit der uNB geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Sämtliche Maßnahmen, die Waldflächen betreffen, sind im Rahmen der LAP mit der zuständigen Forstverwaltung und der unteren Waldbehörde abzustimmen. Dies gilt auch im Hinblick auf die Vermeidung von Schäden durch Windwurf, insbesondere für erforderliche forstliche Maßnahmen zum Aufbau eines stabilen Waldmantels.

Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen A 13.2 und A 14.3 ist die genaue Lage der Pflanzungen an den Gewässern (Wasserlinie) mit dem jeweiligen Unterhaltungsverband abzustimmen.

2.6 Baudurchführung

Der Maßnahmenträger hat sicherzustellen, dass in allen Bereichen die Bestimmungen der 32. BImSchV und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm eingehalten werden. Soweit sich die hiernach erforderlichen Vorkehrungen im Zuge der Bauausführung als mit dem Vorhaben unvereinbar herausstellen sollten, sind die Betroffenen zu entschädigen. Die verwendeten Baumaschinen und -fahrzeuge müssen dem Stand der Technik entsprechen.

Der Maßnahmenträger hat eine Bauleitung vor Ort sicherzustellen und steht als Ansprechpartner zur Besprechung von Haftungsfragen zur Verfügung.

2.7 Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern oder zu ergänzen.

3. Erlaubnisse und Genehmigungen

3.1 Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde entsprechend § 31 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG) bzw. § 14 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Aufgrund der Konzentrationswirkung nach §§ 74, 75 VwVfG wird die Erlaubnis, Bewilligung bzw. Genehmigung nach den o.g. Paragraphen in Verbindung mit §§ 3 ff, 91 und 154 NWG erteilt.

3.2 Naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 28a Abs.5 NNatG

Dem Maßnahmenträger wird im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gem. § 28a Abs. 5 NNatG eine Ausnahme von den Verboten des § 28a Abs. 2 NNatG für die Biotopflächen an der Nathe, nördliche Uferseite erteilt.

Von dieser Ausnahmegenehmigung darf nur im Rahmen der Umsetzung dieses Planfeststellungsbeschlusses auf Grundlage der planfestgestellten Unterlagen Gebrauch gemacht werden.

4. Zusagen

Der Maßnahmenträger hat folgendes zugesagt:

4.1 Die detaillierte Beschilderung wird im Zuge der Ausbauplanung mit der Stadt Duderstadt abgestimmt.

4.2 Darüber hinaus werden von dem Maßnahmenträger alle im Rahmen der Gegenäußerung zu den Stellungnahmen und Einwendungen gemachten Zusagen für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

5. Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Duderstadt, dem Landkreis Göttingen und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach der zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarung.

6. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung noch bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwanderheber sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen wird auf Ziffer 9 ff. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

7. Nachrichtliche Hinweise

- 7.1 Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.
- 7.2 Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.
- 7.3 Die durch die Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.
- 7.4 Über Fragen der Widmung, Umstufung oder Einziehung von Straßen wird in diesem Beschluss nicht entschieden. Diese Entscheidungen ergehen in den hierfür gesetzlich vorgesehenen Verfahren.
- 7.5 Für die im Verlauf der Ausbaustrecke erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.
- 7.6 Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendung behandelt wurde.
- 7.7 Änderungen in der Planfeststellung durch den Plan nach § 41 Flurbereinigungsgesetz sind hinsichtlich der Trassenführung der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege und der Lage der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zulässig, soweit sie dem Zweck der Flurbereinigung dienen im Sinne einer optimalen Erschließung sowie der Herbeiführung günstiger Planformen der landwirtschaftlichen Nutzflächen.

8. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Goslar am 19.10.2007 bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 05.12.2007 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 02.01.2008 bis 01.02.2008 bei der Stadt Duderstadt und der Samtgemeinde Radolfshausen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Gleichzeitig mit der Auslegung wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingeholt.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind danach, wiederum nach ortsüblicher Bekanntmachung, am 08.07.2008 in Duderstadt erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten zugesandt wurde.

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

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

B. Begründender Teil

9. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich rechtlichen Verpflichtungen obliegt (§ 5 Abs. 1 FStrG).

Als solcher hat er die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 FStrG). Ferner hat er dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 FStrG).

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel, also objektiv, erforderlich ist (s. BVerwG 48, 56 (69) = NJW 1975, 1373). Erforderlich ist sie nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwG 56, 110 (119) = NJW 1979, 64).

Zunächst ist hier festzustellen, dass die Bundesstraße 247 eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Thüringen besitzt. Sie verbindet die Städte Duderstadt und Worbis mit dem Autobahnnetz und dient als Verteilungsschiene zwischen dem Oberen und dem Unteren Eichsfeld. Die B 247 hat somit eine große Bedeutung sowohl für die Wirtschaft als auch für den Tourismus.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Verkehr auf der B 247 sehr stark zugenommen. Aus dieser hohen Verkehrsbelastung und der für diese Belastung nicht dimensionierten B 247 resultieren steigende starke Belastungen durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen in den engen und teilweise kurvenreichen Ortsdurchfahrten von Duderstadt und seinen Ortsteilen Obernfeld, Mingerode, Westerode und Gerblingerode. Hier ist der auf der B 247 zu erwartende Verkehr mit den gegebenen städtebaulichen Funktionen unverträglich. Der Ausbauzustand der Ortsdurchfahrten entspricht bereits heute nicht mehr den Anforderungen, die sich aus den Verkehrsbelastungen ableiten.

Generell ist festzustellen, dass das Eichsfeld als zusammenhängender Wirtschafts- und Kulturraum zurzeit weder über ein leistungsfähiges Straßennetz noch über eine durchgehende Bahnverbindung verfügt. Ein angemessenes Verkehrsnetz ist jedoch notwendig für das wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zusammenwachsen und die Anbindung an andere Regionen.

Die bestehende Situation ist darüber hinaus nicht geeignet, die wirtschaftliche Integration der neuen Bundesländer zu fördern. Daraus leitet sich der dringende Bedarf nach einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen der A 7 im Raum Northeim und der im Bau befindlichen A 38 im Raum Worbis (Eckverbindung) ab, die gleichzeitig eine Entlastung der derzeit noch bestehenden Ortsdurchfahrten ermöglicht. Aufgrund der oben beschriebenen bestehenden Verhältnisse und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist die Verlegung der B 247 als zweistreifige Bundesstraße unumgänglich.

Die im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf vorgesehene Verlegung der Bundesstraße 247 von Duderstadt (nördlich Oberfeld) bis Worbis (A 38, Anschlussstelle Leinefelde) hat eine Länge von rund 26,5 km. Davon liegen etwa 11,5 km in Niedersachsen und rund 15 km in Thüringen.

Mit der B 247 wird eine großräumige Bundesstraßenverbindung geschaffen, die gleichzeitig die Ortsdurchfahrten erheblich entlastet. Der gewählte Querschnitt RQ 10,5 mit den für die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h gewählten Trassierungselementen in Lage und Höhe gewährleistet einen homogenen Geschwindigkeitsverlauf und einen sicheren Verkehrsablauf.

Von der Verlegung der B 247 ist folgendes zu erwarten:

- eine Entlastung der Ortsdurchfahrten und die daraus folgende Verbesserung der städtischen Situation,
- eine Reduzierung der Umweltbelastungen, besonders in den Ortsdurchfahrten,
- eine Stärkung der industriellen und gewerblichen Wirtschaft im Eichsfeld durch eine verbesserte Infrastruktur,
- eine Stärkung der Fremdenverkehrswirtschaft,
- eine Verbesserung der Versorgung mit zentralen Diensten,
- eine Verbesserung der verkehrlichen Situation im Hinblick auf das Unfallgeschehen, den Energieverbrauch und die Reisezeit.

Die Notwendigkeit ist aber auch durch das Fernstraßenausbaugesetz gesetzlich festgestellt. Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 247 für diesen Streckenabschnitt in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Gem. § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes wird ausdrücklich festgestellt, dass die im Bedarfsplan enthaltenen Fernstraßenvorhaben für die Linienbestimmung nach § 16 und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich sind. Mit der Aufnahme von Bau- und Ausbaivorhaben in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen konkretisiert der Bundesgesetzgeber die Planrechtfertigung mit bindender Wirkung; nach höchstrichterlicher Rechtsprechung erstreckt sie sich dabei auch auf den Verkehrsbedarf als einen in die Abwägung einzustellenden Belang. Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen den mit den Vorhaben verfolgten Zielsetzungen und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Es wäre insofern widersprüchlich, wenn der Bedarf für die Planrechtfertigung feststünde, für die Abwägung

sprüchlich, wenn der Bedarf für die Planrechtfertigung feststünde, für die Abwägung aber in Frage gestellt werden könnte.

Das Erfordernis eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Ausbaus der B 247 – OU Duderstadt- ist damit gegeben und in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen ausführlich begründet worden.

9.1 Gewählte Variante/ Abschnittsbildung

Die Verlegung der B 247 (Ortsumgehung Duderstadt) ist in Niedersachsen zwischen der B 247 nördlich Oberfeld und der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen in drei Verkehrseinheiten (VKE) unterteilt.

- VKE 1: Nordteil OU Duderstadt –OU Oberfeld und Mingerode-
- VKE 2: Mittelteil OU Duderstadt –OU Westerode-
- VKE 3: Südteil OU Duderstadt –OU Gerblingerode-

Die Realisierung der OU Duderstadt in einer Baumaßnahme ist aus finanziellen und Kapazitätsgründen nicht durchführbar. Eine Abschnittsbildung ist daher erforderlich.

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen.

Zum einen hat die Bildung von Teilabschnitten ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.).

Zum anderen bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen (BVerwG Urteil v. 19.05.98, DVBl. 98, 900 ff.; BVerwG Urteil v. 27.10.2000, DVBl. 2001, 386 ff.). Danach ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilschritte grundsätzlich zulässig. Jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, muss indes für sich allein genommen eine Verkehrsfunktion erfüllen, damit gewährleistet bleibt, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.

So sind sinnvollerweise, wie hier geschehen, Abschnitte zwischen Anschlüssen an das nachgeordnete Netz zu bilden. Die Verkehrseinheit 2 wird aus der B 446 (OU Esplingerode) trassiert

und umgeht als westliche Ortsumgehung die Ortschaft Westeroode und einen Teil der Duderstädter Innenstadt. Über die Straßen Am Euzenberg, Industriestraße und Wolfsgärten wird die verlegte B 247 an den Schützenring/Worbiser Str. und somit an die vorhandene B 247 in Richtung Worbis angeschlossen.

Hier wurde der Mittelteil als erster Abschnitt geplant, da er einen guten Anschluss an die OU Esplingerode besitzt und die Kernstadt entlastet.

Der Bau dieses Abschnittes hat gemäß Gutachten Ulfert Hinz vom April 2005 folgende verkehrliche Auswirkungen:

Entlastung der Straßenzüge

- Westeröder Straße/ Max-Näder-Straße um bis zu 12750 Fz/24h,
- Göttinger Straße/ Schützenring/ Worbiser Straße um bis zu 950 Fz/24h

Erhöhung der Verkehrsbelastung des Straßenzugs

- Gerblingerode/ Tiftlingerode/ Am Euzenberg um bis zu 750 Fz/24h.

Hieraus ist klar erkennbar, dass eine erhebliche Entlastung einerseits und nur eine geringe Belastung andererseits auftreten. Somit hat auch dieser Abschnitt für sich eine Verkehrsfunktion.

Die Planungen der Verkehrseinheit 3 sind auch schon begonnen worden und es sind im dortigen Planungsabschnitt keine unüberwindbaren Probleme zu erkennen. Ziel ist eine zeitnahe Weiterführung der Trasse zur weiteren Entlastung der Ortsdurchfahrten.

Im Raumordnungsverfahren für die Verlegung der B 247 sind verschiedene Trassen untersucht worden. Die Variante 1 umfährt Westeroode und Duderstadt im Westen und liegt bereichsweise parallel zur vorhandenen Bahntrasse. Im Bereich Westeroode/Duderstadt sind wegen der zahlreichen Konfliktbereiche verschiedene Untervarianten entwickelt worden. Auf Höhe der Landesgrenze verlaufen die Varianten 1a, 1b, 1c, 1e und auch 2c wieder auf gemeinsamer Trasse. Die Variante 2 und die aus ihr entwickelten Untervarianten nutzen Abschnitte der bestehenden B 247 einschließlich der vorhandenen Ortsdurchfahrten und wurden aufgrund der damit verbundenen schwerwiegenden Nachteile wegen der Belastung der Ortsdurchfahrten und Bewohner im Raumordnungsverfahren nicht weiter berücksichtigt.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wurde eine Modifikation der Trassenvariante 1b – eine ergänzend geprüfte Variante mit entfernter Führung westlich von Westeroode landesplanerisch festgestellt und gemäß § 16 FStrG vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 20.10.2000 bestimmt.

Diese Linienbestimmung gab die in der sich dann anschließenden Planung noch auszugestaltende Lage der OU Westeroode vor. Die Gründe und die Abwägung, die zur Feststellung der Linie im Bereich der VKE 2 führten, sind auch unter heutigen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden.

In dem Rahmen, den die Linienbestimmung vorgibt, wurde danach in der Entwurfsbearbeitung die linienbestimmte Trasse in mehreren Arbeitskreissitzungen optimiert. Im Vordergrund standen dabei Belange der Umweltverträglichkeit und der Minimierung des Eingriffs in schützenswerte Bereiche und in landwirtschaftlich genutzte Flächen.

So wurde die Trasse im Bereich der Natheau so hoch geplant, das die Flugrouten der in diesem Bereich lebenden Fledermausarten nicht behindert werden und damit Irritationsschutzwände vermieden werden können.

Im Bereich der Wipper wurde die Gradiente angehoben, um auch den parallel verlaufenden Wirtschaftsweg mit zu unterführen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auch die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller Belange die nun planfestgestellte Variante für die günstigste ansieht. Dazu wird auch auf die Unterlage 1 verwiesen, in der die gewählte Trassenvariante ausführlich begründet worden ist.

9.2 Anschluss Gewerbegebiet Breiter Anger

Wegen der bauplanungsrechtlich abgesicherten Grenzen zu den beidseitig geplanten Gewerbegebieten und der topografisch ungünstigen Situation kann der Anschluss nicht planfrei ausgeführt werden. Die Einmündung muss zudem wegen des hohen Verkehrsaufkommens mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Auf der B 247 wird ein Linksabbiegestreifen vorgesehen. Der Anregung der Stadt Duderstadt, hier einen Kreisverkehrsplatz anzulegen, konnte nicht gefolgt werden.

Es ist festzustellen, dass an die Anlage von Kreisverkehrsplätzen hohe Anforderungen gestellt werden. Dieses wird unter Punkt 3 des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau (ARS) Nr.23/1998 weiter ausgeführt. Hiernach scheidet außerorts die Anwendung kleiner Kreisverkehrsplätze dann aus, wenn die bevorrechtigte Führung einer Straße ausdrücklich erwünscht oder die gleichrangige Verbindung der kreuzenden Straßen aufgrund deren Funktion nicht geboten ist. Dieses ist in der Regel beim Neubau von Ortsumgehungen von Bundesstraßen, wie hier der Fall. Zur Aufrechterhaltung der Bevorrechtigung der jeweiligen privilegierten Bundesstraßenzüge bittet der BMVBS um maßvolle und sachgerechte Anwendung des Kreisverkehrsplatzes.

Aufgrund diverser Zwangspunkte wurde am Ende der VKE 2 schon ausnahmsweise die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes vorgesehen. Hierdurch wird die angestrebte Streckencharakteristik der Ortsumgehung zwar unterbrochen. Dieses rechtfertigt jedoch nicht von sich heraus den Einsatz eines Kreisverkehrs an anderer Stelle, der im Übrigen die Erkennbarkeit der bevorrechtigten Führung der Bundesstraße deutlich herabsetzen würde.

10. Natur- und Landschaftsschutz/Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

Die Angaben des Maßnahmenträgers nach § 6 UVPG, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1 a) im vollen Umfang zu, so dass die Unterlage 1 a von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gem. § 11 UVPG gemacht wird. Im Hinblick auf Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens, Beschreibung der Umwelt (Schutzgüter) sowie Art und Menge der zu erwartenden Wirkfaktoren wird auf die Ausführungen dieser Planunterlage Bezug genommen.

Sofern zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch Einwendungen gegen die Umweltverträglichkeitsprüfung bestanden, sind sie unter Nr.6 dieses Beschlusses entschieden und nachfolgend bzw. unter Nr.13 im Einzelnen begründet.

Zu den derzeitigen Verkehrsverhältnissen auf der B 247 und den damit einhergehenden Umweltbeeinträchtigungen ist zunächst festzustellen, dass nach der Wiedervereinigung Deutschlands der Verkehr auch auf der B 247 sehr stark zugenommen hat. Aus der hohen Verkehrsbelastung und der für diese Belastung nicht dimensionierten B 247 resultieren steigende starke Belastungen durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Ortsdurchfahrten, z. B. der Ortschaft Westerode und der Stadt Duderstadt. Hier ist der auf der B 247 zu erwartende Verkehr mit den gegebenen städtebaulichen Funktionen unverträglich. Der Ausbauzustand der Ortsdurchfahrten entspricht bereits heute nicht mehr den Anforderungen, die sich aus den Verkehrsbelastungen ableiten.

Die bestehende Situation ist darüber hinaus nicht geeignet, die wirtschaftliche Integration der neuen Bundesländer zu fördern. Daraus leitet sich der dringende Bedarf nach einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen der A 7 im Raum Northeim und der im Bau befindlichen A 38 im Raum Worbis (Eckverbindung) ab, die gleichzeitig eine Entlastung der derzeit noch bestehenden Ortsdurchfahrten ermöglicht. Aufgrund der oben beschriebenen bestehenden Verhältnisse und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist die Verlegung der B 247 als zweistreifige Bundesstraße unumgänglich.

Mit der B 247 wird eine großräumige Bundesstraßenverbindung geschaffen, die gleichzeitig die Ortsdurchfahrten erheblich entlastet. Der gewählte Querschnitt RQ 10,5 mit den für die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h gewählten Trassierungselementen in Lage und Höhe gewährleistet einen homogenen Geschwindigkeitsverlauf und einen sicheren Verkehrsablauf.

Durch die Bündelung des Verkehrs werden bestehende Umweltbeeinträchtigungen verringert, indem Verkehr dem nachgeordneten Straßennetz entzogen und der Ortsumgehung zugeführt wird. An dem geplanten Verkehrsweg können wiederum konzentriert Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und des Menschen vorgenommen werden.

Die Anwohner der unmittelbar an der alten B 247 gelegenen Wohngebiete werden durch die Immissionen von den Kraftfahrzeugen, insbesondere durch den LKW-Verkehr, belastet. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die verlegte B 247 und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten werden die Lärm- und Abgas-Immissionen in diesen Bereichen spürbar abnehmen.

Die hier beschriebene Neubaumaßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft und erfährt allein durch diese Einstufung ihre Planungsrechtferti-

gung. Darüber hinaus wird zur Notwendigkeit der Baumaßnahme auch auf Nr. 9 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

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

Über die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Göttingen im Rahmen der Benehmensherstellung gemäß §14 NNatG ein Einvernehmen erzielt, wie sich aus dem von der unteren Naturschutzbehörde unterzeichneten Vermerk der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 20.03.2007 ergibt. Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe werden im landschaftspflegerischen Begleitplan nachvollziehbar beschrieben. Die textlichen und zeichnerischen Darstellungen ermöglichen eine hinreichende Einschätzung und Bewertung der Werte und Funktionen des Raumes und der durch das Vorhaben entstehenden Konflikte und Beeinträchtigungen. Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplans ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 17 FStrG einstellen zu können und den notwendigen Ausgleich nach § 10 NNatG und den erforderlichen Ersatz nach §12 NNatG ermitteln zu können.

So werden zur Minderung erheblicher Beeinträchtigungen unter anderem folgende entwurfstechnische und landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen:

- durch die Wahl der unter Umweltgesichtspunkten empfohlenen Variante werden wesentliche Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere sowie des Bodens vermieden. Insbesondere Zerschneidungswirkungen und die Versiegelungen werden so gering wie möglich gehalten.
- Die Regenrückhaltebecken sind als Trockenbecken ausgebildet, damit sie keinen dauerhaften Lebensraum für Amphibien darstellen.
- Zur Verringerung der Auswirkungen auf den Wasserhaushalt werden die Fahrbahnabwässer in eine Mulde im Straßenseitenraum geleitet und versickern dort. Nur bei Starkregenereignissen gelangt das nicht versickernde Wasser in die Regenrückhaltebecken und wird von dort in die Vorfluter abgegeben.
- Gehölze und wertvolle Niederungsbereiche im Baustellenbereich werden gemäß den geltenden Richtlinien (RAS-LP 4) mit Zäunen vor Beschädigungen geschützt.
- Auf den Böschungen der Wirtschaftswegequerung am Hopfengrund werden großkronige Laubbäume gepflanzt, die Vögeln und Fledermäusen als Überflughilfe dienen. Trenneffekte werden vermieden.
- Die Pflanzung von Gehölzen auf der westlichen Seite der B 247 n zwischen dem Böschungsfuß der Trasse und dem Zaun des Gewerbeparks bewirkt, dass wertvolle Leitstrukturen für Fledermäuse nicht voneinander getrennt werden.
- Gehölzpflanzungen auf den Böschungen der B 247 n und direkt vorgelagerter Flächen verringern die Ausbreitungsentfernung von Schadstoffimmissionen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 10 NNatG dienen

- der Schaffung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere als Ausgleich für die Lebensraumzerstörung,
- der Einbindung des Bauwerks in die Landschaft und
- dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Boden und Wasser.

So werden unter anderem vollständig befestigte Straßen und Wegeabschnitte entsiegelt (Maßnahme A 9), es wird auentypische Vegetation in der Hörflöthniederung entwickelt (A 13), in der Wippniederung wird Feuchtgrünland entwickelt und Erlen bzw. Weiden werden gepflanzt (A 14). Des Weiteren werden in der Natheniederung und in der Suhleniederung auentypische Vegetationen entwickelt (A 15 und A 17 – naturnaher Wald, Pflanzung von Erlen und Feuchtgrünland (nur A 15) -).

Wie dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterl. 12) zu entnehmen ist, wird das Umbauvorhaben auch Flächen in Anspruch nehmen, die die Qualität von besonders geschützten Biotopen (§ 28 a NNatG) aufweisen.

Alle Handlungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Biotope führen, sind grundsätzlich verboten. Vorliegend sind jedoch die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 28a Abs. 5 NNatG gegeben, da die durch die Baumaßnahme entstehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes bzw. des Landschaftsbildes durch Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden; im Rahmen der Entwicklung auentypischer Vegetation wird in der Nathe-Niederung Ackerfläche in extensives Grünland feuchter Ausprägung umgewandelt (Maßnahme A 15.1). Auf die erteilte Ausnahmegenehmigung in Ziff. 3.2 wird insoweit verwiesen.

Die wesentlich durch den Bau der B 247 n zu erwartenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild können durch die nun festgestellten Ausgleichsmaßnahmen minimiert bzw. ausgeglichen werden.

Nicht bzw. nur unvollständig ausgleichbar sind die Reduzierung der Grundwasserneubildung durch Versiegelung und die Versiegelung von Flächen mit Verlust von belebtem Oberboden.

Daher ist zur vollständigen Kompensation der nach Realisierung der Vorkehrungen zur Vermeidung und zum Schutz und Umsetzung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 12 NNatG die Ersatzmaßnahme E 16 planfestgestellt worden. Diese Maßnahme beinhaltet die Entwicklung naturnaher Auenvegetation durch Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung (Sukzession) auf einer intensiv genutzten Grünlandfläche an der Suhle und stellt die betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes in ähnlicher Art und Weise wieder her.

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

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

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die mit dem Vorhaben verbundenen, nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren, erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes nach §11 NNatG zulässig sind. Denn die Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander ergibt, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vorgehen. Es überwiegen die für den Bau der Ortsumgehung vorstehend aufgeführten Gründe.

10.1 Artenschutz

Unter Bezugnahme auf den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dessen Ausführungen und Ergebnisse sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht und der als Anhang im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthalten ist, wird festgestellt, dass sich im Hinblick auf die Arten des Anhang IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten die Zugriffsverbote des § 42 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten), Abs.1 Nr. 2 (Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs-, Wanderungszeiten) sowie Abs.1 Nr. 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) ausschließen lassen. Daher stehen der Zulassung und Umsetzung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen.

Da für keine der im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag als relevant herausgearbeiteten Arten die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG bzw. des Art.12 FFH-RL und Art.1 VoSchRL zutreffen, war keine Ausnahme nach § 43 BNatSchG bzw. keine Befreiung nach § 62 BNatSchG in Verbindung mit Art.12 FFH-RL und Art. 1 VoSchRL erforderlich.

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag hat als Bestandteil der Planunterlagen mit ausgelegt; Einwände wurden gegen diesen Beitrag nicht erhoben.

11. Immissionsschutz

11.1 Lärmschutz

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

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (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.

Diese gesetzliche Vorgabe wurde bei der Verlegung der B 247 beachtet. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die verlegte B 247 und die damit verbundene Reduzierung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten von Duderstadt und Westerode werden die Lärmimmissionen in diesen Bereichen spürbar abnehmen. An der B 247n kommt es dagegen nur an einem Gebäude im Gewerbegebiet zu einer geringfügigen Grenzwertüberschreitung an einer Gebäudeseite.

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

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach § 42 ein Anspruch

auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung bzw. den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen.

Da hier Kurven und Gefälle/Steigungen zu berücksichtigen waren, wurden die Beurteilungswerte nicht mittels der Berechnungsformel der Anlage 1, sondern mit dem Programm Soundplan, welches u.a. Kurven, Topographie und Brücken berücksichtigt, ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus der Stärke und Dauer eines Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (Mittelungspegel), dem Zuschläge für Störfwirkungen gemacht werden, die nicht messbar sind, aber Auswirkungen auf die Emission haben, wie die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die Längsneigung der Straße, die Straßenoberfläche, der Abstand zu den Gebäuden und die Windgeschwindigkeit.

Der Beurteilungspegel ist auf volle dB (A) aufzurunden.

Eine Berechnung auf dieser Grundlage ist bei der vorliegenden Planung für die Strecke des gesamten Bauabschnittes durchgeführt worden. Die so ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Aufgrund einer Einwendung wurde die Lichtsignalanlage an der Einmündung zum Gewerbegebiet Breiter Anger nachträglich in die Schalltechnische Berechnung aufgenommen. Einige wenige Werte haben sich leicht erhöht, zusätzliche Grenzwertüberschreitungen ergeben sich jedoch nicht.

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

Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkehre eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Eine nach der Verkehrsfreigabe durchgeführte Messung kann ebenfalls nicht mit der Berechnung verglichen werden, da die ihr zu Grunde liegende Verkehrsstärke erst im Prognosejahr vorhanden sein wird. Außerdem müssten bei der Messung exakt die oben aufgeführten Voraussetzungen vorhanden sein.

Zu der Windgeschwindigkeit ist festzustellen, dass das nach der RLS 90 durchzuführende Berechnungsverfahren für die Beurteilungspegel bereits ungünstige Verhältnisse für die betroffenen Immissionsorte berücksichtigt. So gelten die errechneten Pegel für Wind von der Straße zu den Immissionsorten mit Geschwindigkeiten von etwa 3 m pro Sekunde und gleichzeitiger Temperaturinversionen. Beide Einflüsse fördern die Schallausbreitung. 3 m pro Sekunde deshalb, weil Geschwindigkeiten darunter die Schallübertragung nicht unterstützen und Ge-

schwindigkeiten darüber eigene Geräusche erzeugen, die die Fahrgeräusche der Fahrzeuge überlagern können. Darüber hinaus können keine Witterungseinflüsse berücksichtigt werden. Jedoch können bei geänderten Witterungsverhältnissen auch deutlich niedrigere Immissionspegel auftreten.

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

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

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

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

So sind für das Objekt Am Euzenberg 8, das innerhalb des Bebauungsplanes „Duderstadt Nr.2, Alte Weberei“, ausgewiesen als Gewerbegebiet, liegt, die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete maßgebend; die tatsächliche Nutzung ist nicht maßgeblich.

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

Bei dieser Baumaßnahme treten lediglich an einem Wohnhaus im Gewerbegebiet westlich der Trasse an einer Gebäudeseite Überschreitungen der Nacht-Grenzwerte um weniger als 1 dB(A) auf, so dass hier passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorgesehen sind.

Gemäß der RLS 90 beruht die Lärmberechnung auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km/h für PKW und von 80 km/h für LKW, im Bereich des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt. Eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung würde nur sehr geringe nicht wahrnehmbare Pegelminderungen von weniger als 2 dB(A) bewirken und könnte im Übrigen auch nicht ständig überwacht werden.

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge zwischen 10 150 und 16 080 KFZ pro 24 Stunden auf der B 247 neu (LKW-Anteil 15 % Tag/Nacht) im Prognosezeitraum 2015/2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten, wenngleich in einer Prognose naturgemäß Unsicherheiten liegen und das Eintreffen dieser Prognose letztlich abgewartet werden muss.

Gemäß Anlage 1 zur 16. BImSchV war der LKW-Anteil nicht nach Tabelle A zu berechnen, da geeignete projektbezogene Untersuchungsergebnisse in Form der Verkehrsuntersuchung vom Büro Hinz von April 2005 vorlagen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Es wurden bisherige und künftige Verkehrsmengen, die sich aus der Zunahme und Verlagerung des Verkehrs ergeben werden, berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung für eine neue Verkehrszählung, da bei dieser Zählung nur Verkehrsbelastungen vorhandener Straßen erfasst werden, die für eine neu zu bauende, verlegte Straßenverbindung nicht geeignet sind.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Änderungen der Verkehrsbelastung nur geringe Auswirkungen auf die Höhe der Verkehrslärmimmissionen haben. Erst eine Verdoppelung der Verkehrsbelastung gleicher Art und Zusammensetzung des Verkehrs würde eine Erhöhung des Immissionspegels von rd. 3 dB(A) bewirken.

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

11.2. Luftschadstofftechnische Bewertung

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sieht die Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität in Art. 4 Abs. 1 vor, dass die Kommission Vorschläge für die Festlegung der Grenzwerte für bestimmte Stoffe macht. Drei Tochtrichtlinien wurden aufgrund dieser Luftqualitätsrahmenrichtlinie beschlossen: Die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 über die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, die Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft sowie die Richtlinie 2002/3/EG vom 12.02.2002 über den Ozongehalt der Luft. Diese so genannten Tochtrichtlinien mussten seitens der Mitgliedstaaten zum 19.07.2001 bzw. 13.12.2002 bzw. 09.09.2003 in nationales Recht umgesetzt werden. Dies erfolgte für die beiden erstgenannten Richtlinien durch die novellierte 22. BImSchV vom 11.09.2002, die auf der Grundlage von § 48 a Abs. 1 und 3 des BImSchG erlassen wurde. Diese 22. BImSchV wurde 2004 überarbeitet und in ihrer jetzigen Fassung den Berechnungen zugrunde gelegt. Die Umsetzung der 3. Tochtrichtlinie erfolgte durch den Erlass der Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen – 33. BImSchV vom 13.07.2004 -.

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

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

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

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

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbaulastträger nicht den Nachweis einer völligen – wissenschaftlich unstrittigen – Unbedenklichkeit führen kann und muss.

Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von Verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Hieran hat sich in den letzten Jahren nichts geändert. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (Beschluss des BVerwG vom 30.01.1991 – 4 B 166.90/4 ER 303.90 -).

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

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

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 11 LuS). Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) – MLuS-02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW empfohlen worden ist. Das Merkblatt basiert auf der Auswertung eines durch den TÜV Rheinland entwickelten Prognosemodells zur

Schadstoffausbreitung und Immissionsbelastung an Straßen, das auf gesicherten Forschungserkenntnissen aufbaut und allgemein fachliche Anerkennung gefunden hat. Zwar lässt das Merkblatt Aussagen über maximale Kurzzeitbelastungen nicht zu, es ermöglicht aber die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der 98-Perzentile. Außerdem lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO₂ und PM₁₀ zu. Ein Verfahren zur Umsetzung der neuen Grenzwertstatistik der EU-Richtlinien sowie eine Prognose zu Vorbelastungen wurden 2002 neu in das Berechnungsverfahren eingestellt.

Durch die Novellierung der 22. BImSchV und die Aufhebung der 23. BImSchV sowie einige redaktionelle Änderungen wurde eine Neufassung der MLuS 02 notwendig. Das PC – Berechnungsverfahren zum Merkblatt wurde aufgrund der Neuauflage des HBEFa (Version 2.1) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM₁₀ Emissionen an Außerortsstraßen einer Überarbeitung unterzogen und als PC – Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

Im Emissionsmodell werden unter Berücksichtigung einer abstandsabhängigen Ausbreitungsfunktion und unter Berücksichtigung einer mittleren Windgeschwindigkeit in 10 m Höhe über Grund die Zusatzbelastungen und die Gesamtbelastungen als Mittelwert und als 98-Perzentil (nur für NO₂), folgender Stoffe, für die Beurteilungswerte vorliegen, ermittelt:

- Kohlenmonoxid (CO),
- Stickstoffmonoxid (NO),
- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Blei (Pb)
- Schwefeldioxid (SO₂).
- Benzol (C₆H₆) und
- Feinstaub (PM₁₀).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22. BImSchV, die aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 48 a BImSchG der Umsetzung der RL 80/779/EWG, RL 82/884/EWG, RL 85/203/EWG, RL 96/62/EG, RL 1999/30/EG, RL 2000/69/EG und der RL 2002/3/EG erlassen wurde, sind in der Tabelle 4. 1 des MLuS aufgeführt. Beachtenswert dabei sind im Vergleich zu den bisherigen Beurteilungswerten die zum Teil unterschiedlichen statistischen Definitionen, andere zeitliche Bezugssysteme und andere Schadstoffe. Insgesamt stellt dies eine wesentliche Verschärfung der Grenzwerte, insbesondere bei Partikeln, aber auch bei NO₂ dar. Für SO₂ und NO_x sind auch Grenzwerte zum Schutz der Vegetation von Ökosystemen definiert.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist für den Mittelteil der o. a. Planungen ein Luftschadstoffgutachten hinsichtlich der lufthygienischen Auswirkungen erforderlich.

Zu betrachten ist der Planfall im Prognosejahr 2015 und zum Vergleich der Prognosenullfall ohne bauliche Änderungen für dasselbe Jahr. Für die Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe werden die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf bestehenden und geplanten Straßen mit dem Straßennetzmodell PROKAS betrachtet. Die Ergebnisse werden hinsichtlich bestehender Beurteilungswerte der 22. BImSchV und im Vergleich der Untersuchungsfälle diskutiert und bewertet. Die Untersuchung konzentriert sich unter Berücksichtigung der geltenden Beurteilungswerte und der derzeitigen Konzentrationsniveaus auf die v. a. vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀).

Als Ergebnis ist Folgendes festzustellen (siehe auch Unterlage 11 LUS):

Die NO₂-Immissionen unterschreiten an allen Untersuchungspunkten die Grenzwerte nach 22.

BlmSchV. Der Grenzwert für das PM10-Jahresmittel wird ebenfalls an allen Untersuchungspunkten eingehalten. Im Planfall wird auch der PM10-Kurzzeitgrenzwert der 22. BlmSchV an allen Untersuchungspunkten eingehalten.

Für die Anwohner entlang der heutigen Ortsdurchfahrten im Zuge der B 446 sowie der Max-Näder-Straße wird eine Verbesserung der lufthygienischen Situation durch die geplante neue Trasse berechnet. Für die an den straßennah zur geplanten Trasse der B 247n gelegenen beurteilungsrelevanten Bereiche sowie den beurteilungsrelevanten Bereich an der Straße Am Euzenberg werden im Planfall im Vergleich zum Prognosenullfall höhere Immissionen festgestellt, die jedoch ebenfalls unter den entsprechenden Grenzwerten bleiben.

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

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

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

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

12. Entschädigung

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die während der Baumaßnahme tätigen Baufirmen aufgrund der gesetzlichen Regelwerke (allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 [BA Nr.160 vom 01.09.1970]) verpflichtet sind, den entstehenden Baulärm auf ein Mindestmaß zu reduzieren und festgelegte Immissionsrichtwerte und Arbeitszeiten einzuhalten (s. auch Auflagen unter Nr.2.7 dieses Beschlusses).

Grundsätzlich wird weiter darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen des Vorhabens sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen erstrecken, sondern auch - mit unterschiedlicher Intensität- auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft und Umgebung der geplanten Umgehungsstraße. Bei der Frage der Zulässigkeit ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Änderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist als Gesetz und Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die Privatinteressen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittelbare Beeinträchtigungen, also auch solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, bestimmen unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 Satz 1 GG dar.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht ausgleichenden Nachteilen gehört u. a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen. Auch ein unmittelbar aus Artikel 14 GG abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und diesbezügliche Anträge wären abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 GG werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst. Artikel 14 schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der B 247 neu eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet.

Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass es sich auch bei evtl. Wertminderungen von Immobilien und der Minderung von Mieteinnahmen genau wie bei den Beeinträchtigungen während der Bauphase um Entschädigungsangelegenheiten handelt, die außerhalb der Planfeststellung zu regeln sind.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art jedoch nicht die Festsetzung von Entschädigungen. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, eine bestimmte Entschädigung zu leisten. Im Übrigen sind für die Planfeststellungsbehörde evtl. Wertminderungen der Immobilien nicht erkennbar.

13. Weitere Einzeleinwendungen

- 13.1 Die Bedenken bezüglich der Ersatzmaßnahme E 16 konnten durch die Verlegung dieser Maßnahme in die Suhleau ausgeäumt werden. Die untere Naturschutzbehörde hat dieser Verlegung am 10.10.2008 zugestimmt.

Des Weiteren wurde gefordert, die Ausgleichsmaßnahmen entlang der neuen Straße als Gestaltungsmaßnahmen zu benennen.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Die angesprochenen Ausgleichsmaßnahmen A 10 bis A 12 dienen im überwiegenden Anteil als Ausgleichsmaßnahmen gem. § 10 NNatG, wonach eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auch durch eine landschaftsgerechte Neugestaltung ausgeglichen werden kann. Hier

dienen diese Ausgleichsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes. Darüber hinaus sind die in den Maßnahmeblättern aufgeführten weiteren Zielsetzungen wie Ausgleich für Gehölzverluste bzw. Verluste von Staudenfluren und für die Beeinträchtigungen von Boden, Wasser und Luft zu berücksichtigen, die die Zuordnung als Ausgleichsmaßnahmen rechtfertigen. Die Gestaltung des Bauwerks hat dagegen nur einen geringen Anteil.

Die befürchteten Konflikte mit der Tierwelt sind nicht vollständig ausschließbar. Jedoch wird zur Verminderung dieses Effektes bei der Ausführungsplanung auf breiteren Böschungen versucht, diese nicht durchgehend dicht zu bepflanzen, sondern eher aufgelockert, zum Teil gruppenartig zu bepflanzen und nicht bis zum Straßenrand heranzuführen.

- 13.2 Die Forderung bezüglich der Ersatzmaßnahme E 16, die Gehölze in größeren Abständen zu pflegen, hat sich erledigt, da die Maßnahme E 16 in die Suhleau verlegt wurde, und dort auf dem Flurstück 23/2 mit Zustimmung des Eigentümers intensiv genutzte Grünlandflächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen und der Sukzession überlassen werden.

Die Dreiecksfläche am nördlichen Baubeginn, auf der die Maßnahme E 16 ursprünglich vorgesehen war, steht damit weiter als landwirtschaftliche Fläche zur Verfügung.

- 13.3 Die Einwanderheberin fordert, dass der Bestand der Versorgungsanlagen weiterhin gesichert bleiben muss.
Auf der Grundlage der Besprechung vom 11.09.2008 inklusive Gesprächsvermerk vom 12.09.2008 wird die Straßenbauverwaltung die weiteren Schutz- und Verlegungsmaßnahmen mit dem Versorgungsunternehmen absprechen.
Die Verlegung der Regelstation in Richtung Gewerbepark ist bereits in die Planunterlagen eingearbeitet.
Einwände bestehen nicht mehr.

- 13.4 Der Einwanderheber bemängelt, dass der Ortsrat nicht über die Auslegung der Planunterlagen informiert wurde.
Der Einwand war zurückzuweisen.
Wie schon unter Nr. 8 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, wurde die Auslegung der Planunterlagen durch vorherige ortsübliche Bekanntmachung der Stadt Duderstadt durch Aushang im amtlichen Bekanntmachungskasten der Stadt ab 20.12.2007 sowie zusätzlich durch Hinweisbekanntmachung im Eichsfelder Tageblatt vom 21.12.2007 ordnungsgemäß bekannt gemacht.
Eine schriftliche Benachrichtigung der einzelnen Ortsräte über die Auslegung ist gesetzlich nicht vorgesehen und wäre ansonsten von der Stadt Duderstadt vorzunehmen.

Des Weiteren wird der hohe finanzielle Aufwand für die Ortsumgehung in Frage gestellt.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Zur Begründung bzw. Notwendigkeit der Baumaßnahme wird auf Nr. 9 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, wo Bedarf bzw. Notwendigkeit ausführlich begründet sind. Eine Entscheidung über einen anderweitigen Einsatz der Finanzmittel kann weder von der Planfeststellungsbehörde noch vom Antragsteller getroffen werden.

Der Einwanderheber befürchtet durch den Bau des Kreisels eine deutliche Zunahme des Verkehrs in Tiftlingerode mit erhöhter Lärmbelästigung, äußert Bedenken zur Verkehrssicherheit und fordert, die Straße vom Duderstädter Industriegebiet bis Tiftlingerode nur für den Anliegerverkehr zuzulassen.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Für die Verlegung der B 247 wurde im April 2005 eine Verkehrsuntersuchung vom Büro Hinz durchgeführt, die die verkehrlichen Auswirkungen dieses Abschnitts, der VKE 2, untersucht. Derzeit nutzen 2 050 KFZ/Tag die OD Tiftlingerode. Im Prognosenullfall (zukünftige Situation ohne Planungen) ist von 2 550 KFZ auszugehen. Weiter kommt diese Verkehrsuntersuchung zu dem Schluss, dass der vorübergehende Bauzustand mit einer fertig gestellten VKE 2 ohne VKE 3 zu einer zusätzlichen Belastung von 750 KFZ in Tiftlingerode führt. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 30 %. Dies stellt eine Verschlechterung dar, die aber nicht unzumutbar erscheint. Aufgrund der kurvigen Verbindung und der Widerstände im Straßennetz ist keine weitere Zunahme zu erwarten.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bereits die baulichen Maßnahmen am Ende der VKE 2 zur Vermeidung einer erhöhten Verkehrsbelastung in Tiftlingerode beitragen. So schließt der dritte Arm des Kreisels direkt das Gewerbegebiet Am Euzenberg und das Bundespolizeigelände an und erst eine weitere Einmündung stellt die Verbindung nach Tiftlingerode her.

Außerdem beabsichtigt die Straßenbauverwaltung, die VKE 3 möglichst zeitnah bzw. mit der VKE 2 zu realisieren, da sich nach Fertigstellung beider Verkehrseinheiten nur noch die deutlich reduzierte Belastung von 1 200 KFZ in Tiftlingerode ergibt.

Bezüglich der geforderten verkehrsbehördlichen Anordnungen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass für verkehrsbehördliche Maßnahmen die Stadt Duderstadt als Verkehrsbehörde zuständig ist und die Planfeststellungsbehörde hier keine Anordnungen treffen kann.

Lediglich nachrichtlich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die kleine Verkehrskonferenz, die im Dezember 2008 von der Stadt Duderstadt durchgeführt wurde und in der weitere verkehrsbehördliche Maßnahmen, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens angeordnet werden müssten, besprochen wurden. Hierbei ging es hauptsächlich um Fragen zur Beschilderung und Benutzungsregelungen, die zu gegebener Zeit von der Stadt Duderstadt noch einmal erörtert werden und dann ggf. verkehrsbehördlich angeordnet werden sollen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass durch die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und die nun planfestgestellten bzw. vorgesehenen Maßnahmen von Straßenbauverwaltung und Verkehrsbehörde die Belastung der Anwohner in Tiftlingerode nicht unzumutbar erhöht wird; demgegenüber steht aber bereits in diesem Bauzustand eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Westeroode um bis zu 12 750 KFZ.

- 13.5 Aufgrund des Einwandes bzgl. der Zufahrt zum Gewerbegebiet Euzenberg hat die Strassenbauverwaltung die Zufahrt weiter nach Osten verlegt; der Einwanderheber hat sich damit einverstanden erklärt, so dass keine Einwendungen mehr bestehen.

Lediglich ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Planungsabschnitt an der Straße Am Euzenberg endet, die den Anschluss an die Industriestraße im Duderstädter

Gewerbegebiet herstellt. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens ist die Anlage eines großen dreiarmligen Kreisverkehrsplatzes vorgesehen. Da eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in Tiftlingerode vermieden werden soll, schließt der dritte Arm des Kreisels das Gewerbegebiet Am Euzenberg und das Bundespolizeigelände an und erst eine weitere Einmündung stellt die Verbindung nach Tiftlingerode her.

Weitere Varianten wie ein weiterer Kreiselarm oder eine Anbindung gegenüber dem Anschluss nach Tiftlingerode kamen insbesondere wegen der Nachteile für Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht in Betracht.

- 13.6 Der Einwand, der sich gegen die Flächeninanspruchnahme für die Ausgleichsmaßnahme A 17 richtet, ist durch die Umplanung der Straßenbauverwaltung ausgeräumt, da die betreffenden Flurstücke jetzt nicht mehr in Anspruch genommen werden.
- 13.7 Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Teilinanspruchnahme ihres Flurstücks für die Ausgleichsmaßnahme A 17, ist jedoch bereit, dass gesamte Flurstück zur Verfügung zu stellen. Die Straßenbauverwaltung hat darauf hin die Kompensationsmaßnahmen an der Suhle umgeplant, so dass das gesamte Flurstück erworben wird. Damit ist der Einwand erledigt.
- 13.8 Der Einwanderheber hat sich mit der Umplanung der Straßenbauverwaltung einverstanden erklärt; zum Ausgleich für die Inanspruchnahme des Flurstückes 23/2 wird ihm im Tausch das Eigentum an dem Flurstück 74/1 übertragen. Damit ist der Einwand erledigt.
- 13.9 Die Einwanderheber befürchten durch den Bau der VKE 3 eine Existenzgefährdung für den landwirtschaftlichen Betrieb, u. a. durch die Zerschneidung von Flächen sowie durch komplizierte Umwege.
Die Einwendungen waren zurückzuweisen.
Dabei lässt es die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich offen, ob durch den Bau der VKE 2 ein Zwangspunkt gesetzt wird, was zur Folge hätte, dass Grundstücke der Einwanderheber in der VKE 3 zwangsläufig betroffen wären.
Denn es sind keine im Rahmen der VKE 3 nicht überwindbaren Planungshindernisse erkennbar.

So sind die Befürchtungen der Einwanderheber im Hinblick auf eine Existenzgefährdung unbegründet.

Die maximale Betroffenheit der Einwanderheber in der VKE 3 wurde von der Straßenbauverwaltung grob mit 1,5 ha landwirtschaftlicher Fläche ermittelt (ohne Kompensationsmaßnahmen, deren Umfang und Lage noch nicht feststehen und die im Übrigen disponibel sind). Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die gesamte landwirtschaftliche Betriebsfläche nach eigenen Angaben der Einwanderheber ca. 45 ha beträgt. D. h., dass nur ca. 3,3 % der gesamten Fläche durch die VKE 3 betroffen sind. Dies ist so minimal, dass eine Existenzgefährdung schon aus diesem Grund nicht in Erwägung gezogen werden kann. Denn wenn der Flächenverlust unter 5 % der Ausgangsgröße eines Betriebes liegt, lehnt die Rechtsprechung eine Existenzgefährdung grundsätzlich ab. Besonderheiten, die vorliegend ein Abweichen von diesem Grundsatz rechtfertigen könnten, sind nicht erkennbar.

Darüber hinaus ist hier vorgesehen, ein Flurbereinigungsverfahren durchzuführen, so dass die Betroffenheiten einzelner Landwirte gering gehalten werden und Bewirtschaftungserschwer-

nisse vermieden bzw. minimiert werden können. Die Domänenverwaltung hat bereits Flächen von insgesamt ca. 28 ha in Aussicht gestellt, davon ca. 22 ha Ackerfläche und 4 ha Grünland.

Des Weiteren hat die Straßenbauverwaltung ermittelt, dass von diesen Ackerflächen ca. 14 ha nicht von den Einwanderhebern gepachtet sind. Fünf Flächen in einer Größe von 11 ha liegen in unmittelbarer Nähe von Eigentums- bzw. Pachtflächen der Einwanderheber.

Bezüglich der Umwege hat die Straßenbauverwaltung ermittelt, dass nach derzeitigem Planungsstand der Umweg von der Hofffläche zu den jenseits der Trasse befindlichen Flächen ca. 180 m betragen wird. Ob die Wegeverbindung am Tunnelportal aufrechterhalten werden kann, wird erst die Detailplanung in der VKE 3 ergeben. Sollte dieses nicht möglich sein, wären Umwege in einer Größenordnung von ca. 350 m im ungünstigsten Fall möglich und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch zumutbar; als kompliziert stellen sich die Umwege nicht dar.

Zu den Querungsmöglichkeiten in der VKE 3 ist zum jetzigen Planungsstand festzustellen, dass Querungsbauwerke im Bereich Gerblingerode/Landwirtschaftlicher Betrieb für den landwirtschaftlichen Weg ebenso technisch möglich sind, wie im Bereich der Landesgrenze. Zwischen Tunnel und der Straße Am Euzenberg wird die Trasse nach derzeitigem Planungsstand die Gemeindeverbindungsstraße mittels Brückenbauwerk queren. Die einzige Fläche der Einwanderheber in diesem Bereich liegt zwischen der Gemeindeverbindungsstraße und der Familienferienstätte und ist derzeit und auch künftig über die Gemeindeverbindungsstraße bzw. die Straße zur Ferienstätte erschlossen.

Daher ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen der Zerschneidung durch den Bau von Querungsbauwerken und ggf. die Anlage von neuen Wirtschaftswegen minimiert werden können.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher nicht von einer möglichen Existenzgefährdung und in diesem Punkt von keinen unüberwindlichen Hindernissen in der VKE 3 aus.

Des Weiteren bemängeln die Einwanderheber eine fehlerhafte Abschnittsbildung, bezweifeln eine eigenständige Verkehrsfunktion der VKE 2 und sehen unüberwindbare Hindernisse in der VKE 3.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zunächst zur Begründung der Abschnittsbildung auf Nr. 9.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den befürchteten Konflikten im Straßennetz Duderstadt darauf hin, dass nach Aussage der Stadt Duderstadt beabsichtigt ist, die Bauarbeiten an den dortigen Straßenzügen möglichst 2010 abzuschließen. Bis dahin wird die VKE 2 noch nicht unter Verkehr sein. Der von den Einwanderhebern befürchtete Verkehrsstau ist deshalb nicht zu erwarten.

Zu dem vom Einwanderheber angesprochenen Sichtvermerk ist festzustellen, dass vermutlich der Gesehenvermerk des BMVBS vom 25.09.2006 gemeint ist. Hier wird ausgeführt, dass gemäß der Planungsbesprechungen die Planung der VKE 3 zügig vorangetrieben werden soll. Dadurch kann die Interimslösung des RE-Entwurfs (gemeint ist die VKE 2) vermieden werden. Das BMVBS bittet sicherzustellen, dass die VKE 3 in zwei Bauabschnitte aufgeteilt wird. Eine gemeinsame Realisierung dieses ersten Bauabschnitts mit der VKE 2 ist anzustreben. Hierbei bezieht sich das BMVBS auf die Bauausführung.

Wenn es die Ansicht des BMVBS wäre, dass der VKE 2 für sich keine eigenständige Bedeutung zukäme, wäre der Gesehenvermerk nicht erteilt worden. In der Verlängerung der Trasse bis an

die Kreisstraße 112 sieht das BMVBS jedoch die Möglichkeit, eine noch höhere Entlastung Duderstadts zu erreichen.

Zu der Planung der VKE 3 sowie der befürchteten Eingriffe in den Naturhaushalt mit Zerstörung von Biotopen und des Naherholungsgebietes Pferdeberg sowie der Beeinträchtigung von Fledermäusen ist zunächst grundsätzlich festzustellen, dass mit der Planung der VKE 3 im letzten Jahr begonnen wurde. Zahlreiche Informationen liegen bereits vor. Mehrere Varianten wurden untersucht, um eine – unter Berücksichtigung der verschiedenen Belange – möglichst optimale Trasse zu planen.

Besondere Berücksichtigungen finden hierbei u. a. die Belange der Wohnbevölkerung, der Natur und Landschaft sowie der Landwirtschaft.

Die Untersuchungen der im Planungsraum vorkommenden Flora und Fauna ist abgeschlossen. Es ist absehbar, dass sensible Bereiche möglichst geschont werden. Im Rahmen der Eingriffsregelung werden neben der Vermeidung auch Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Dies gilt auch für eine mögliche Beeinträchtigung von Fledermäusen, die im Rahmen der Aufstellung des landschaftspflegerischen Begleitplanes berücksichtigt wird.

Nach diesem schon recht konkreten Kenntnisstand, sind aus Sicht des Naturschutzes keine unüberwindlichen Hindernisse erkennbar.

Des Weiteren trifft es nicht zu, dass das Naherholungsgebiet Pferdeberg zerstört wird. Vielmehr soll es durch die Planung möglichst geschont werden. Es ist vorgesehen, den Tunnel nicht offen, sondern bergmännisch zu bauen. Insofern schützt gerade die Planung des Tunnels die Natur. Die Landschaft und damit der Naherholungsraum bleiben daher innerhalb der Tunnelstrecke, d. h. oberirdisch, erhalten. Eine Beeinträchtigung der Kolping-Familienferienstätte am Pferdeberg wird mit dem Tunnel deutlich reduziert. Die wichtigen (Wander-)wegebeziehungen von der Ferienstätte in Richtung Westen bleiben erhalten.

Zum grünen Band ist festzustellen, dass es im Bereich Duderstadt nicht als faktisches Vogelschutzgebiet bekannt ist. Unabhängig davon werden im Rahmen der Bearbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans für die VKE 3 durch Abarbeitung der Eingriffsregelung des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes sowie auch durch Berücksichtigung des § 42 BNatSchG die artenschutzrechtlichen Belange neben den naturschutzgesetzlichen Anforderungen erfüllt.

Bereits im Rahmen der Linienbestimmung wurden die Belange der Natur, gerade unter Berücksichtigung des Gebietes Pferdeberg, mit den das Vorhaben tragenden Belangen abgewogen. Für einen sich anschließenden Abschnitt ist keine detaillierte Untersuchung, sondern lediglich ein vorläufiges positives Gesamturteil ausreichend. Die aktuellen Untersuchungen im Planungsraum der VKE 3 geben derzeit keinen Anlass, die damalige Abwägung in Frage zu stellen. Sollten nicht ausgleichbare Eingriffe vorliegen, so sind Ersatzmaßnahmen möglich. Ein derart gravierender Eingriff, der das gesamte Vorhaben in Frage stellen könnte, ist hier nicht erkennbar.

Zu den von den Einwanderhebern vorgebrachten Einwendungen zum Lärmschutz weist die Planfeststellungsbehörde zunächst darauf hin, dass die Lichtsignalanlage an der Einmündung zum Gewerbegebiet Breiter Anger nachträglich in die schalltechnische Berechnung aufgenommen wurde; zusätzliche Grenzwertüberschreitungen ergeben sich nicht.

Die weiteren Einwendungen zur lärmtechnischen Berechnung und zu den Lärmauswirkungen in der VKE 3 waren zurückzuweisen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen auf Nr. 11.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Plan-

feststellungsbehörde darauf hin, dass für verschiedene Trassenführungen in der VKE 3 im Rahmen der begonnenen Planung bereits die Lärmauswirkungen überschlägig ermittelt wurden. Grundlage war die vorliegende Verkehrsuntersuchung vom Büro Hinz von April 2005, in dem die Fertigstellung der A 38 berücksichtigt wurde.

Nach vollständiger Fertigstellung der A 38 zwischen Friedland und Nordhausen werden etwa 1 050 großräumige Beziehungen/Tag, die heute noch über die B 247 durch Duderstadt führen, künftig entfallen. Sie werden jedoch größtenteils durch angezogene nahräumige Beziehungen wieder ersetzt.

Die überschlägige Ermittlung der Lärmauswirkungen auf Grundlage des derzeitigen Planungsstandes ergab, dass die Grenzwerte für den Hof des Einwanderhebers eingehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass der Hof im Außenbereich liegt. Demnach wären höchstens die Grenzwerte für Dorfgebiete (64/54 dB(A)), möglicherweise jedoch nur für Gewerbegebiete anzusetzen (69/59 dB(A)). Es wurden Lärmpegel von 54,6 dB(A) tags und 47,3 dB(A) nachts berechnet, mit denen selbst die Grenzwerte für Allgemeine Wohngebiete eingehalten werden und die die o.g. Grenzwerte so deutlich unterschreiten, dass auch bei geringfügigen Änderungen der Verkehrsbelastung oder Verschiebungen der Trasse keine Überschreitungen zu erwarten sind. Sollten sich bei der Berechnung der konkreten Werte dennoch Grenzwertüberschreitungen ergeben, was derzeit jedoch nicht ersichtlich ist, könnten durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte eingehalten werden. Eine detaillierte Lärmschutzberechnung ist nicht erforderlich, da aufgrund der überschlägigen Berechnungen kein unüberwindbares Hindernis für die Planung erkennbar ist.

Des Weiteren bemängeln die Einwanderheber, dass die ergänzende Untersuchung zur Variante 1 b modifiziert nicht ausgelegt wurde.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung beginnt ggf. in einem Raumordnungsverfahren und findet ihren Abschluss im Planfeststellungsverfahren mit dem Planfeststellungsbeschluss. Die Variante 1 b modifiziert hat zwar im Raumordnungsverfahren nicht ausgelegen, sie ist jedoch im Raumordnungsverfahren und im Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren eingehend diskutiert und abgehandelt worden. Dies ist belegt durch die Texte der landesplanerischen Feststellung. Die gewählte Variante 1 b modifiziert weicht auch nur in einem begrenzten Abschnitt von der Linie der Variante 1 b ab.

Die Umweltauswirkungen dieser Variante sind in der abschließenden Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren gewürdigt und unter Nr. 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie in Unterlage 1 a, die durch ihre Mitfeststellung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, aufgeführt und bewertet.

Gem. § 2 Abs. 2 des zum Zeitpunkt des Raumordnungsverfahrens gültigen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes findet die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren statt. Eine Auslegung im Raumordnungsverfahren war daher nicht zwingend erforderlich.

Zu der von den Einwanderhebern angesprochenen Zerstörung eines besonders geschützten Biotops verweist die Planfeststellungsbehörde auf die mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter laufender Nr. 3.2 erteilte naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung sowie auf die Begründung dafür unter Nr. 10 dieses Beschlusses.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für die Planfeststellungsbehörde in der VKE 3 keine unüberwindlichen Hindernisse zu erkennen sind, die einer Planfeststellung für die hier verfahrensgegenständliche VKE 2 entgegenstehen.

14. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Verlegung der B 247 zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sicher gestellt ist. Die Verlegung der B 247 liegt als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität erforderlich.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum, dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsstarken Fernstraßennetz sowie der Verbesserung der Lebenssituation der Anlieger größeres Gewicht zu als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange, zumal ein weitgehender Interessenausgleich möglich ist. Die Schutzrichtung der verkehrlichen Belange betrifft das Leben und die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer sowie zahlreicher Anwohner. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchtigung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf die Verlegung der B 247 müssen die Interessen der privaten Grundstückseigentümer, aber auch die Belange der Landwirtschaft und Agrarstruktur sowie des Natur- und Landschaftsschutzes im für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Umfang zurückgestellt werden.

Nach alledem wird das Vorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise dringend geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung der Verlegung der B 247 entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

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 aller relevanten Aspekte 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.

15. Hinweise

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Goslar, Am Stollen 16, 38640 Goslar, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Duderstadt und der Samtgemeinde Radolfs- hausen ausgelegt.

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17c Nr.1 FStrG).

Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

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 solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

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

16. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

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

Im Auftrage

Von Stülpnagel

Anlage

Abkürzungen

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung/Fundstelle</u>
16.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990(BGBl.I,S.1036)
22.BImSchV	22.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft vom 11.09.2002 (BGBl.I,S.3626)
32.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 06.03.2007 (BGBl.I, S.261)
33.BImSchV	33.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004 (BGBl. I S.1612)
AE	Ausgleich + Ersatz
ARS 23/1998	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau: Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen –Ausgabe 1998-
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2004 (BGBl. I S. 3704)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 25.03.2002, zuletzt geändert durch Art.1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I S.2873)
BVerWG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsräusche.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FFH-RL	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
FStrAbG	Fernstraßenbaugesetz in der Fassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S.201)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S.1206)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2002 (BGBl. I S.2863)
Ha	Hektar
HBEFa	Handbuch für Emissionsfaktoren
K	Kreisstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz – und Ordnungsblatt

Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz vom 06.04.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds.GVBl.S.394)
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 11.04.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.06.2005 (Nds.GVBl.S.210)
NO ₂	Stickstoffdioxid
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2004 (Nds. GVBl. S.634)
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2002 (Nds.GVBl. S.112), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10.11.2005 (Nds.GVBl. S.334)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 25.07.2007 (Nds. GVBl. S.345)
OVG	Oberverwaltungsgericht
PM ₁₀	Feinstaub
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RdErl.	Runderlass
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenrückhaltebecken
uNB	untere Naturschutzbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25.06.2005
Verkehrswegeplanungs beschleunigungsgesetz	Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin vom 16.12.1991, zuletzt geändert durch Art.13 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I S.2833)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VLärmSchR97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Ausgabe 1997 –
VoSchRL	Vogelschutz-Richtlinie
VV	Verwaltungsvorschrift
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.08.2005 (BGBl. I S.2482)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung des Gesetzes vom 23.01.2003 (BGBl. I S.102)