



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Verlegung der B 241 (Verkehrseinheit 1) von
Bollensen bis Volpriehausen**

von Bau-km 10+417 bis Bau-km 15+080

Gemarkungen Bollensen, Gierswalde, Volpriehausen, Delliehausen,
Scharpe

28.10.2009

3327.31027-02/05-B 241



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

A . Feststellender Teil

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

B. Begründender Teil

9. Notwendigkeit der Baumaßnahme
 - 9.1 Gewählte Variante
10. Naturschutz/Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 10.1 Artenschutz
11. Lärmschutz
 - 11.1 Abwägung Aktiver/Passiver Lärmschutz
 - 11.2 Einsatz von offenporigem Asphalt
 - 11.3 Passiver Lärmschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden
 - 11.4 Einzelpunkte Lärmschutz
12. Luftschadstofftechnische Bewertung
13. Weitere Einwendungsschwerpunkte
 - 13.1 Gehwegverbindung Rothenbergstr./ K 432
 - 13.2 Sicherheit im Trogbereich
 - 13.3 Erhalt des 2. Bahngleises
 - 13.4 Entschädigung

14. Weitere Einzeleinwendungen

14.1-14.39 Einwender

15. Gesamtabwägung

16. Hinweise

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Anlage : Abkürzungsverzeichnis

A. Feststellender Teil

1. Feststellung des Planes

Für das o. a. Bauvorhaben wird gemäß §§ 17 ff. des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) der Plan, bestehend aus

Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 1a	Bl. 1-26
Übersichtskarte i.M. 1: 25 000 vom 30.12.2004	Unterl. 2	Bl. 1
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 30.12.2004	Unterl. 6	Bl. 1,2,6-9
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 6	Bl. 3D-5D
Querprofil i.M. 1:100 vom 30.12.2004	Unterl. 6.2	Bl. 1,2,7
Querprofil i.M. 1:100 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 6.2	Bl. 3D-6D
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 30.12.2004	Unterl. 7	Bl. 1,2
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 7	Bl. 3D-8D
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 vom 30.12.2004	Unterl. 8	Bl. 1a,1b,2-5,8
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 8	Bl. 6D,7D
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 vom 30.12.2004	Unterl. 8.1	1.1,2.1-2.3,3.1,3.2,4.1, 4.2,5.1-5.3,6.1,6.2,7.1,7.3-7.5
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 8.1	Bl. 7.2D
Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und Sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis) vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 10	Bl. 1-38
Lärmschutzmaßnahmen vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 11.1	lfd. Nr. 6.5
Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 11.1	Tabelle zu Nr.6.5
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Übersichtslageplan i.M. 1:5000 -	Unterl. 12.3.1	Bl. 1D,2D

vom 18.08.2009 (Deckblatt)		
Landschaftspflegerischer Begleitplan Lagepläne i.M. 1:1000 vom 30.12.2004	Unterl. 12.3.2	Bl. 1
Landschaftspflegerischer Begleitplan Lagepläne i.M. 1:1000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.2	Bl. 2D-8D,4aD-6aD
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmekartei - vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.3	Bl. S01,A02-A09, A10.1-A10.4,A11, A12,A14-A16, E17.1,E17.3,E17.4, E18,E19,20,A21
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000 vom 30.12.2004	Unterl. 14.1	Bl. 1,2,5a,7a,8
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000 Vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 14.1	Bl. 3D,4D,4aD, 5D,6D,6aD,7D
Grunderwerbsverzeichnis vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 14.2	Bl. 1-34

festgestellt.

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

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

Erläuterungsbericht vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 1	Bl. 1-35
Übersichtslagepläne i.M. 1:5000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 3	Bl. 1D,2D
Übersichtshöhenplan i.M. 1:5000/500 vom 30.12.2004	Unterl. 4	Bl. 1
Schalltechnische Untersuchung –Berechnungsunterlagen- vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 11.2	Bl. 1D-10
Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen i.M. 1:1000/5000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 11.3	Bl. 1D,2D
Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 11.LuS.1 11.LuS.2	Bl.1D-7D Bl.1-4
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Erläuterungsbericht- vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.1	Bl. 1-80
Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 18.08.2009 (Deck- blatt)	Unterl. 12.1.1	Bl.81-100
Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan i.M. 1:5000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 12.2	Bl. 1D,2D
Wassertechnische Untersuchung –Erläuterungsbericht- vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 13.1	Bl. 1-13
Wassertechnische Untersuchung –Berechnungsunterlagen- vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 13.2	Bl. 1-60

Wassertechnische Untersuchung –Zusammenstellung Einleitungsstellen- vom 30.12.2004	Unterl. 13.3	Bl. 1,2
Übersichtslageplan Entwässerungsmaßnahmen i.M. 1:5000 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 13.4	Bl. 1D,2D
Höhenpläne Rückhaltebecken i.M. 1:1000/100 vom 30.12.2004	Unterl. 13.5	Bl. 1-5,7,8
Höhenplan Rückhaltebecken i.M. 1:1000/100 vom 18.08.2009 (Deckblatt)	Unterl. 13.5	Bl. 6D
Wassertechnische Untersuchung –Regelaufbau- vom 30.12.2004	Unterl. 13.6	Bl. 1

2. Nebenbestimmungen

- 2.1 Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege und der Kreisarchäologie Northeim erforderlich werdende archäologische Maßnahmen (Ausgrabungen etc.) abzusprechen. Sofern es sich eindeutig um vorhandene und bekannte Kulturdenkmale handelt, die von den Ausbaumaßnahmen der A 7 betroffen werden, trägt die Kosten der archäologischen Maßnahmen die Bundesstraßenverwaltung.

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 Northeim) 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.

- 2.2 Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem neuesten Stand der Technik herzustellen.

2.3 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 unteren Naturschutzbehörde eine „Erstellungskontrolle“ durchzuführen.

Fünf Jahre nach Abschluss der Baumaßnahmen hat der Vorhabensträger eine Erstellungs- und Funktionskontrolle der Kompensationsmaßnahmen zu veranlassen und der unteren Naturschutzbehörde 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 die erforderlichen forstlichen Maßnahmen zum Aufbau eines stabilen Waldmantels.

2.4 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.

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

Vor Baubeginn und während der Bauausführung sind von den Eigentümern gemeldete Schäden an der vorhandenen Bebauung zur Beweissicherung zu dokumentieren. Bei der Bauausführung sind ggf. bestehende Vorschäden zu berücksichtigen.

Während der Bauphase ist eine ökologische Bauüberwachung vorzusehen, da sich im Nahbereich der Ausbaustrecke ökologisch wertvolle Bereiche befinden, die nicht beeinträchtigt werden dürfen.

2.5 Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, zu den Kreuzungsbauwerken, an denen die DB Netz AG beteiligt ist, detaillierte Regelungen in den abzuschließenden Kreuzungsvereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der DB Netz AG zu treffen.

2.6 Auflagenvorbehalt

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

3. Erlaubnisse und Genehmigungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde entsprechend § 31 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG) bzw. § 14 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Die Erlaubnis, Bewilligung bzw. Genehmigung wird nach §§ 3 ff, 91 und 154 NWG erteilt.

3.1 Einleitungserlaubnis

Es wird die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 10 Abs. 1 NWG erteilt. Das im Planbereich bei Ausführung des Vorhabens anfallende Oberflächenwasser ist wie folgt einzuleiten:

Nr. der Einleitung	Bau-km	Rechts-/Hochwert	l/s
1	1+150 S	47595/24522	17,12
2	11+250 S	48597/24683	2,05
3	11+550 N	48788/25042	65,52
4	12+240 SW	49475/25132	3,85

Nr. der Einleitung	Bau-km	Rechts- /Hochwert	l/s
5	12+700 N	49857/25437	12,12
6	13+715 S	50892/24394	9,95
6.1	13+550 S	50527/25415	14,50
7	14+230 S	51404/25410	8,01
8	14+750 S	51927/25263	5,33

4. Zusagen

Der Maßnahmenträger hat folgendes zugesagt:

- 4.1 Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen (DB Netz AG, Deutsche Telekom AG, Stadtwerke Uslar, EAM Energie AG, E.ON Avaccon AG) bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt.

Die Ausführungsplanung wird im Bereich der betroffenen Bahnanlagen mit der DB Netz AG abgestimmt.
- 4.2 Der Entwässerungsgraben im Bereich der ehemaligen Deponie südöstlich der Ortschaft Gierswalde wird so abgedichtet, dass kein Oberflächenwasser in die Deponie gelangt.
Werden im Zuge der Bauarbeiten Altablagerungen angetroffen, so werden diese im erforderlichen Umfang ordnungsgemäß beseitigt.
Die Begleitung der Bauarbeiten im Bereich der Deponiefläche durch einen Baugrundgutachter ist vorgesehen.
- 4.3 Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die straßenbegleitende Bepflanzung mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt.
- 4.4 Bei der Maßnahme A 09 erfolgt die Ausführungsplanung in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung.
Der Hinweis zur Verwendung von heimischen Sträuchern wird berücksichtigt.
Der Termin für die erste Mahd wird bei den Ausgleichsmaßnahmen A 12–A 15 auf den 15.07. verschoben und wurde in den Maßnahmeblättern geändert.
- 4.5 Die Richtlinien für Infrastrukturforderungen an Straßen (RIST) und die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwersttransporte (RABS) werden beachtet und eingehalten.
- 4.6 Das betroffene Linienbusunternehmen RBB Regionalbus Braunschweig GmbH wird rechtzeitig vom Beginn der Baumaßnahmen benachrichtigt.
- 4.7 Der Zugang zum Schützenhaus/Schießplatz des Schützenvereins Volpriehausen und zum Freibad Volpriehausen wird während der Bauzeit aufrecht gehalten.

- 4.8 Im Rahmen der Baudurchführung wird eine Nachkartierung von Flora und Fauna auf den Flurstücken 88/1, 51/1 und 53/8 der Flur 4 in der Gemarkung Volpriehausen erfolgen.

Darüber hinaus werden alle von dem Maßnahmenträger 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 ihnen entgegen stehenden Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

5. Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Uslar, dem Landkreis Northeim 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

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

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

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

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

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

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.

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.

8. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim am 27.05.2005 bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 01.06.2005 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 01.08.2005 bis 02.09.2005 bei der Stadt Uslar 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 und die anerkannten Naturschutzverbände wurden beteiligt.

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurde vom Geschäftsbereich Gandersheim die Lage des RRHB 6 lagemäßig etwas verändert, was wiederum zu zusätzlichen Anhörungen der betroffenen Grundeigentümer führte. Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind danach, wiederum nach ortsüblicher Bekanntmachung, am 10.10.2006 in Uslar 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.

Verschiedene Planunterlagen waren 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, Landwirtschaftskammer und Nds. Landvolk sowie der unteren Naturschutzbehörde und dem Naturschutzbund ist erfolgt.

Des Weiteren wurden aufgrund von neuen Verkehrszählungen und aktualisierter verkehrstechnischer Untersuchung die schalltechnische Untersuchung und die luftschadstofftechnische Untersuchung überarbeitet und zusammen mit dem neu er-

stellten Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bei der Stadt Uslar vom 06.05.2009 bis 05.06.2009 zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Zu der daraufhin eingegangenen Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange und von 4 privaten Einwendungen wurde eine Stellungnahme des Geschäftsbereiches Gandersheim eingeholt.

Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins wurde gemäß § 17a Nr. 5 FStrG verzichtet. Es bestand kein weiterer Aufklärungsbedarf seitens der Planfeststellungsbehörde, der einen weiteren Erörterungstermin erfordert hätte. Es war auch nicht zu erwarten, dass es bei einer Erörterung zu weiteren Aufklärungen gekommen bzw. Einwände ausgeräumt worden wären; insofern wird zu den aufgrund der ergänzenden Anhörung vorgebrachten Einwänden und ihre Zurückweisung auf den Begründenden Teil unter Nr. B dieses Beschlusses verwiesen.

Bei der Bekanntmachung der ergänzenden Auslegung wurde auf die Möglichkeit des Verzichts auf den Erörterungstermin bereits hingewiesen; Einwendungen zum Verzicht wurden nicht erhoben.

Aus diesem Grund hält die Planfeststellungsbehörde diese Verfahrensweise für zulässig und angezeigt.

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).

Die B 241 verläuft im vorliegenden Planungsabschnitt zwischen den Ortschaften Bollensen und Volpriehausen. Die B 241 durchquert in dem betrachteten Abschnitt die Ortschaften Gierswalde und Volpriehausen.

Von Bollensen über Gierswalde bis östlich des Ortsausganges Volpriehausen verläuft die B 241 in West-Ost-Richtung nahezu parallel zur Bahntrasse Uslar/Northeim in ei-

nem Abstand von rd. 100 – 400 m. Im weiteren Verlauf östlich Volpriehausen schwenkt die B 241 an die westliche Talseite des Bollert-Höhenrückens. Zurzeit läuft der gesamte Verkehr der vorhandenen B 241 durch die relativ engen Ortsdurchfahrten von Gierswalde und Volpriehausen.

Die B 241 zwischen Bollensen und Gierswalde ist ein unfallträchtiges Teilstück. Im gesamten Planungsabschnitt zwischen Bollensen und Ellierode sind wegen der zahlreichen Zufahrten und Einmündungen in den unübersichtlichen Abschnitten zahlreiche Gefahrenpunkte vorhanden. Die Ortsdurchfahrten Gierswalde und Volpriehausen sind sehr eng und kurvenreich und damit ebenfalls den Ansprüchen der Sicherheit nicht gewachsen. In der Ortschaft Gierswalde ist aufgrund der örtlichen Situation ein verkehrsgerechter Ausbau nicht durchführbar.

Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie den Anschluss an den Abschnitt Volpriehausen (Bollertsmühle)-Ellierode ist die Beseitigung der Gefahrenpunkte und die Verlegung der B 241 im vorliegenden Abschnitt dringend erforderlich.

Mit der Verlegung der B 241, die die Ortschaften Gierswalde und Volpriehausen entlastet und zusammen mit den vorangegangenen Abschnitten die Linienführung am Bollert verbessert, wird auch das untergeordnete Straßennetz entlastet und den Verkehrsteilnehmern werden Zeit- und Betriebskosten erspart.

Die Notwendigkeit ist aber auch durch das FStrAbG gesetzlich festgestellt. Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 241 für diesen Streckenabschnitt zwar zurzeit nur in der Kategorie „weiterer Bedarf“ ausgewiesen; vormals war sie in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Gem. § 1 FStrAbG wird jedoch 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 höchst richterlicher 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 aber in Frage gestellt werden könnte.

Außerdem hat der BMVBS mit Erlass vom 24.04.2008 eine unvorhergesehene, veränderte Verkehrsstruktur im Bereich der B 241 gemäß § 6 FStrAbG anerkannt, so dass bei Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen das Projekt in das Finanzierungsprogramm eingeplant und in einem der künftigen Straßenbaupläne aufgenommen werden kann.

Das Erfordernis eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Ausbaus der B 241 - Bollensen bis Volpriehausen – ist damit gegeben und in dem als Unterlage 1 beilie-

genden Erläuterungsbericht im Einzelnen ausführlich begründet worden. Dieser Begründung schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollinhaltlich an.

9.1 Gewählte Variante

Der nun festgestellten Planung liegt die Linienfindung aus dem Raumordnungsverfahren (ROV) zu Grunde. Es sind mehrere wesentlich voneinander abweichende Linienführungen untersucht worden. Das Ergebnis der landesplanerischen Feststellung war, dass die im ROV untersuchten Varianten I bis IV erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft nach sich ziehen. Unter Berücksichtigung aller Belange ist die nun festgestellte Variante V als die günstigste aus dem ROV hervorgegangen. Auf die landesplanerische Feststellung, Schreiben vom Niedersächsischen Minister des Innern vom 17.07.1985, wird verwiesen. Im Anschluss hat der BMVBS diese Linie gemäß § 16 Abs. 1 FStrG förmlich bestimmt.

Im Rahmen der Linienführung der Verlegung der B 241 haben umfangreiche Untersuchungen ergeben, dass die Führung der geplanten B 241 parallel zur Bahnstrecke im Bereich Volpriehausen und Gierswalde für Mensch und Natur die vorteilhafteste Lösung darstellt. Die Bündelung von Verkehrsbändern (Straße/Schiene) ist raumordnerisch als außerordentlich sinnvoll anzusehen.

Zwischenzeitlich haben sich entscheidende Randbedingungen so geändert, dass sie für die gewählte Variante positive Auswirkungen haben. Da innerhalb der Ortslage Volpriehausen der Rückbau des südlichen Gleises (Bahnstrecke Uslar-Northeim) der DB Netz AG möglich ist, kann die neue Straßentrasse weiter von der Siedlung am Rothenbergfeld abgerückt werden.

Des Weiteren verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Umweltverträglichkeitsstudie zur Verlegung der B 241 zwischen Bollensen und Ellierode von der Gruppe Freiraumplanung Landschaftsarchitekten in der Fassung 2002. Die Untersuchung der Varianten aus dem ROV hat auch dort ergeben, dass die möglichen Auswirkungen der Varianten I bis IV auf die Umwelt ungünstiger zu bewerten sind als die für die nun festgestellte Variante V prognostizierten.

Die im ROV untersuchten Varianten führen zwar zu einer weiteren Entlastung der Wohngebiete von Volpriehausen. Dieser auch bei der festgestellten Trasse vergleichsweise günstigen Situation steht aber bei den Varianten I bis IV eine weitere stärkere Inanspruchnahme der freien Landschaft gegenüber. Es werden durch die Südumfahrung von Volpriehausen neue Zerschneidungselemente und Sichtbarrieren geschaffen, die im Gegensatz zu der festgestellten Trasse bedeutende faunistische Lebensräume in zentralen Bereichen zerschneiden.

Die Entlastungswirkungen von Volpriehausen durch die untersuchten Varianten relativieren sich auch vor dem Hintergrund, dass durch die Lärmschutzmaßnahmen entlang der ROV-Trasse nahezu die gleichen Effekte erreicht werden können. So tritt eine deutliche Verbesserung der Lärmbelastung von Wohngebieten in den Ortschaften Gierswalde und in der Ortsmitte Volpriehausen ein. Eine Neubelastung tritt zwar in den Wohngebieten im Süden Volpriehausens auf, jedoch wird es durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen nur an vier Gebäuden zu geringen Grenzwertüberschreitungen kommen.

Des Weiteren wurden in der UVS 2002 einige Nebenvarianten untersucht, die alle südlich der nun festgestellten Trasse verlaufen.

Eine Realisierung dieser Nebenvarianten hätte erhebliche Beeinträchtigungen in den südlich gelegenen Waldflächen zur Folge, die nicht nur als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, sondern auch als Erholungsraum eine wichtige Bedeutung haben. Außerdem wäre der Bau mit noch stärkeren Eingriffen in das Relief verbunden als bei den untersuchten Varianten im ROV-Verfahren. Die im Vergleich zu den ROV-Varianten kaum größeren Entlastungswirkungen von Volpriehausen stehen in keinem Verhältnis zu der Inanspruchnahme von Waldflächen und den wertvollen oberen Talräumen von Rehbach und Beeke.

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.

10. Naturschutz/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 Vorhabenträger nach § 6 UVP, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der allgemeinen verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1 a) im vollen Umfang zu, so dass die Unterlage 1 a von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gem. § 11 UVP 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 Ziff. 6 dieses Beschlusses entschieden und unter Ziff. 14 im Einzelnen begründet.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die erste Verkehrseinheit einer geplanten Verlegung der B 241 zwischen Bollensen und Volpriehausen. Der Abschnitt beginnt

östlich von Bollensen und endet östlich von Volpriehausen im Bereich der Bollertsmühle. Dieser Abschnitt geht in die Verkehrseinheit 2 von der Bollertsmühle bis Ellierode über.

Der vorliegende Abschnitt liegt innerhalb einer geplanten Linienverbesserung der B 241, die westlich von Uslar als Ortsumgehung Uslar beginnt und östlich von Hardeggen endet. Sie setzt sich zusammen aus Abschnitten, die sich bereits unter Verkehr befinden, für die, wie für den vorliegenden Planungsabschnitt, die Planunterlagen nun festgestellt werden bzw. für die die Planfeststellung bereits abgeschlossen ist oder für die die Planunterlagen noch aufgestellt werden müssen.

Die Verbesserung der Linienführung eines kurvenreichen und unfallträchtigen Streckenabschnittes, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten Gierswalde und Volpriehausen sind Gegenstand dieses Verfahrens.

Zur Notwendigkeit der Baumaßnahme wird 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 Northeim im Rahmen der Beherrschensherstellung gemäß § 14 NNatG ein Einvernehmen erzielt, wie sich aus den von der unteren Naturschutzbehörde unterzeichneten Vermerken der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 05.04.2005 und 12.12.2008 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 u. a. Böschungen und Restflächen bepflanzt (Maßnahme A 03, A 07), die Ingenieurbauwerke und Anschlussverbindungen werden eingegrünt (A 05) und nicht mehr genutzte Straßenflächen werden entsiegelt und rekultiviert (A 06). Zum Ausgleich für den geringflächigen Anschnitt einer Waldfläche werden Maßnahmen zum Waldrandaufbau umgesetzt (A 09) und östlich der Flur Pflingstanger werden Gehölze angelegt (A 15) sowie südwestlich von Gierswalde Hochstaudenfluren entwickelt (A 16) als Ausgleich u. a. für den Verlust von Biotop-Flächen.

Des Weiteren werden durch Extensivierung Flächen im Bachtal südöstlich Gierswalde und am Klingenkamp südöstlich von Volpriehausen aufgewertet (A 12, A 14). So werden u. a. die Lebensraumbedingungen für verschiedene Tier- und Pflanzenarten erheblich aufgewertet.

Darüber hinaus werden auf vier Teilflächen nördlich und südlich der Trasse durch die Entwicklung zu Hochstaudenfluren (Offenhaltung) und Anlage einzelner Strauchgruppen naturnahe Biotopverhältnisse geschaffen (A 21).

Dennoch verbleiben nicht ausgleichbare und erhebliche nachhaltige Beeinträchtigungen.

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

So wird ein 5 bzw. 10 m breites Heckensystem entlang von Wegen angelegt, des weiteren Brachestreifen und eine Obstbaumreihe (Maßnahmen E 17), es werden Habitatsstrukturen für Brutvögel der Hecken- und Gebüsche durch Herstellung und Entwicklung von Trockenrasen bzw. Halbtrockenrasen mit einer abschirmenden Gehölzpflanzung angelegt (E 18) und eine Fläche im Wiemersiektal nördlich von Volpriehausen wird dadurch aufgewertet, dass durch die Extensivierung der Nutzung und die Entwicklung von Streuobstwiese, Wildstaudenflächen mit Blühaspekt, Feuchtbiotop und Feldgehölz ein höherer Grad der Naturnähe erreicht wird (E 19). Außerdem wird der durch das Bauvorhaben eintretende Waldverlust von ca. 0,33 ha Fichtenforst flächengleich aufgeforstet gem. NWaldLG (Maßnahme 20). Als Maßnahmen zur Verminderung und zum Schutz sind u. a. zur Verminderung von Beeinträchtigungen von Gehölzen die Errichtung von Schutzzäunen und Einzelschutz vorgesehen.

Zum Schutz der Fließgewässer werden die Abwässer zunächst in sieben offene und ein geschlossenes Rückhaltebecken geführt und nach einer Leichtstoffzurückhaltung und einer Sedimentation mitgeführter Schlepp- und Schwebfracht in die Fließgewässer eingeleitet.

Des Weiteren ist für den Bereich Volpriehausen eingeplant, als Lärmschutzmaßnahme auf die geplanten Stützwände, die bereits lärmindernd wirken, Lärmschutzwände aufzusetzen. Dies ist in Volpriehausen sowohl nördlich als auch südlich der B 241 vorgesehen. Die Lärmschutzwände werden eine Höhe von 1,2m bis 3m haben und dazu führen, dass lediglich an 4 Hausseiten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass dort passiver Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt wird. Auf die nachfolgenden Ausführungen zum Lärmschutz wird verwiesen.

In diesem Zusammenhang wird zu den festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 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 und keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen verbleiben werden. 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

Für das Vorhaben ist ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt worden. Dieser wurde bei der Stadt Uslar ergänzend ausgelegt. Einwände gegen ihn sind nicht erhoben worden. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag prüft eingehend, ob für nachgenannte Arten die Verbotsatbestände des § 42 BNatSchG erfüllt sind. Die unter Punkt 6.1 dieses Fachbeitrags genannten Unterlagen und Kartiererergebnisse sind für die Beurteilung der Bestandssituation geeignet.

Nach dem Fachbeitrag sind im Untersuchungsgebiet keine Vorkommen von besonders oder streng geschützten Pflanzenarten (Anhang IV der FFH-Richtlinie) bekannt bzw. zu erwarten. Den Kartierungen zufolge kommen in dem Plangebiet eine Kriechtierrechse (Zauneidechse) und fünf Fledermausarten (Wasserfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler und vermutlich Bartfledermaus) vor. Des Weiteren kommen dort 60 Vogelarten vor. Alle diese festgestellten europäischen Vogelarten sind besonders geschützte Arten gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG. Zu den streng geschützten Vogelarten gehören Grauspecht, Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Sperber und der Turmfalke. Aus nachvollziehbaren Gründen berücksichtigt der artenschutzrechtliche Fachbeitrag alle streng geschützten Vogelarten unabhängig von ihrem Gefährdungsgrad und die besonders geschützten Arten, soweit sie nach der Roten Liste gefährdet sind. Ebenso berücksichtigt er Arten mit speziellen Habitatanforderungen sowie Arten, für die Deutschland, Niedersachsen oder die Region eine besondere Verantwortung im Sinne des Populationserhaltes haben.

Der Fachbeitrag untersucht für jede nachgewiesene Fledermausart, die Zauneidechse und die genannten Vogelarten bezogen auf die jeweilige Art mögliche Zugriffstatbestände. Er kommt zu dem Ergebnis, dass in Bezug auf diese Arten die Zugriffstatbestände 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) nicht erfüllt sind. Unter anderem ergibt sich das für die Fledermausarten daraus, dass keine Hinweise auf Tages- oder Wochenstubenquartiere im Bereich des geplanten Vorhabens vorliegen. Für festgestellte Flugrouten dieser Arten ergibt sich kein höheres Konfliktpotential. Der Refugiallebensraum der Zauneidechse am Bahnhof in Volpriehausen bleibt erhalten. Für Vögel führt der Straßenverkehr auf der geplanten Trasse nicht zu einem höheren Kollisionsrisiko; im Bereich von Vogelvorkommen verläuft die Trasse weitgehend im Einschnitt neben der Bahnstrecke.

Die Ausführungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sind nachvollziehbar, Anhaltspunkte für eine Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit der Prüfung sind nicht erkennbar. Die Prüfung einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Demnach ist die Zulassung des Vorhabens mit dem Artenschutzrecht vereinbar.

11. Lärmschutz

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

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch 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 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Hierbei wurde die Ausgangsstelle der Lärmimmissionen (Emissionsort) in Fahrbahnmittle mit 0,5 m Höhe über der neuen Fahrbahnoberfläche angenommen. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus der Stärke und Dauer eines Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (Mittelungspegel), dem Zuschläge für Störwirkungen gemacht werden, die nicht messbar sind, aber Auswirkungen auf die Emission haben, wie die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die Längsneigung der Straße, die Straßenoberfläche, der Abstand zu den Gebäuden und die Windgeschwindigkeit. 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.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkeh-

re eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Eine nach der Verkehrsfreigabe durchgeführte Messung kann ebenfalls nicht mit der Berechnung verglichen werden, da die ihr zu Grunde liegende Verkehrsstärke erst im Prognosejahr vorhanden sein wird. Außerdem müssten bei der Messung exakt die oben aufgeführten Voraussetzungen vorhanden sein.

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende und zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Der Schienenverkehrslärm ist daher nicht zu berücksichtigen, hätte aber bei der geringen Zugfolge auch kaum Auswirkungen.

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

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

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

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

Auch dem Einwand die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten PKW- und LKW-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Auto- und LKW-Fahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km/h für PKW und von 80 km/h für LKW auf der B 241.

Die angeregte Geschwindigkeitsbegrenzung würde auch nur sehr geringe nicht wahrnehmbare Pegelminderungen von weniger als 2 dB(A) bewirken und könnte im Übrigen auch nicht ständig überwacht werden.

Darüber hinaus bleibt hier festzustellen, dass über die im Verfahrensverlauf gegebenen Anregungen, mit verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. Überholverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) weitere Reduzierungen des Verkehrslärms herbeizuführen, innerhalb des Planfeststellungsverfahrens gar nicht entschieden werden kann. Die Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen obliegt der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Northeim.

Aufgrund der vorliegenden Einwendungen und Forderungen nach einer neuen Verkehrszählung wurde eine aktualisierte Verkehrszählung in Auftrag gegeben, die im Dezember 2008 vorlag und Grundlage für die daraufhin überarbeitete schalltechnische Untersuchung war. Durch aktuelle Verkehrszählungen aus dem Jahr 2008 und Erweiterung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2025 konnte hier nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der Forderung nach aktuellen Zahlen entsprochen werden; so konnte auch der Anstieg des LKW-Verkehres entsprechend berücksichtigt werden.

Die neue Verkehrsprognose, die eine Verkehrsmenge von 5450 KFZ pro 24 Stunden auf der B 241 neu (LKW-Anteil 15,4/17,8 % Tag/Nacht) im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten, wenngleich in einer Prognose naturgemäß Unsicherheiten liegen und das Eintreffen dieser Prognose letztlich abgewartet werden muss.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Es wurden bisherige und künftige Verkehrsmengen, die sich aus der Zunahme und Verlagerung des Verkehrs ergeben werden, berücksichtigt.

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.

Des Weiteren sind von verschiedenen Einwanderhebern gleichlautende Forderungen zu Verbesserungen des Lärmschutzes erhoben worden, mit denen sich die Planfeststellungsbehörde nachstehend auseinander gesetzt hat und die hiermit zurückgewiesen werden.

11.1 Abwägung Aktiver/Passiver Lärmschutz

Gem. § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gem. § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüber stehen (BVerwG vom 15.03.2000, DVBl. 2000, 1342).

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

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

Auch die Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 -VLärmSchR97- beschreibt unter Ziff. 12 die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Richtlinie geht davon aus, dass die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktionen, die Lage der Außenwohnbereiche (z. B. an der von der Straße abgewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein. U. a. wird auch darauf hingewiesen, dass es nicht allein auf den Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denjenigen für passiven Lärmschutz ankommt. Nur insoweit zwischen Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, d. h. der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht

zu rechtfertigen ist, kann aktiver Lärmschutz zu Gunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben.

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

Nördlich der B 241 ist mit diesem Beschluss von Bau-km 14 + 340 bis Bau-km 14 + 400 westlich der Schachtstraße eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf der Stützwand und dann östlich der Schachtstraße bis Bau-km 14 + 550 eine 3 m hohe Lärmschutzwand auf der Stützwand festgestellt. Damit wird erreicht, dass an fast allen Gebäuden in diesem Bereich von Volpriehausen die Immissionsgrenzwerte unterschritten werden. Lediglich am Gebäude Schachtstraße 23 an der Südseite im EG und 1. OG und an dem östlich davon neu errichteten Gebäude an der Südseite im 1. OG werden die Immissionsgrenzwerte um bis zu 3,5 dB(A) überschritten, so dass hier passiver Lärmschutz dem Grunde nach gewährt wird.

Die Planfeststellungsbehörde weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsgeräuschen unter 3 dB(A) vom Gehör des Menschen nicht wahrgenommen werden können.

Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände untersuchen lassen. Um die Taggrenzwerte an diesen beiden Gebäuden einzuhalten, wäre eine Lärmschutzwand auf der Stützwand von 4,5 m bis 5,5 m Höhe auf einer Länge von 100 m erforderlich. Zur Einhaltung auch der Nachtgrenzwerte wären Lärmschutzwände bis zu 7m Höhe auf der gesamten Länge erforderlich. Die Kosten für die Erhöhung der Lärmschutzwände belaufen sich auf 77 000.-€ (Einhaltung der Taggrenzwerte) bzw. 212 000.- € (Einhaltung der Nachtgrenzwerte). Demgegenüber würden Einsparungen bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen von maximal 6200.-€ (Einhaltung der Taggrenzwerte) bzw. 15 400.-€ (Einhaltung der Nachtgrenzwerte) stehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände zum Schutz von nur zwei Gebäudeseiten wirtschaftlich nicht zu vertreten ist, da der erreichte Schutzzweck aufgrund des Vorgenannten in keinem akzeptablen Verhältnis von Kosten und Nutzen steht. Dies gilt ebenso für eine geforderte Abdeckelung der Trasse. Im Übrigen würde eine Abdeckelung bzw. eine Erhöhung der Lärmschutzwand bei vorgegebenem Verlauf als geschlossener Baukörper aus dem Gelände herausragen und kommt daher ohnehin wegen der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Minderung der Wohnqualität durch den Verlust der bisherigen Sichtbeziehungen nicht in Betracht.

Nördlich der B 241 ist im Bereich östlich und westlich der Schlarper Straße keine Lärmschutzwand geplant, da lediglich an zwei Gebäuden in der Schlarper Straße im 1. und 2. OG an insgesamt drei Gebäudeseiten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier passiver Lärmschutz dem Grunde nach gewährt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl unterschiedliche Varianten bzgl. des aktiven Lärmschutzes untersuchen lassen. Um die Taggrenzwerte an diesen beiden Gebäuden einzuhalten, wäre eine Lärmschutzwand auf der schon lärm mindernd wirkenden Stützwand von bis zu 2m Höhe auf einer Länge von 80m erforderlich. Zur Einhaltung auch der Nachtgrenzwerte wäre eine Lärmschutzwand bis zu 3,5m Höhe auf 120m erforderlich. Die Kosten für den aktiven Lärmschutz belaufen sich auf ca. 48 000.-€ (Einhaltung der Taggrenzwerte) bzw. 113 000.-€ (Einhaltung der Nacht-

grenzwerte). Demgegenüber würden Einsparungen bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen von maximal 8700.-€ (Einhaltung der Taggrenzwerte) bzw. 19 800.-€ (Einhaltung der Nachtgrenzwerte) stehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände zum Schutz von nur zwei Gebäuden mit drei Gebäudeseiten wirtschaftlich nicht zu vertreten ist, da der erreichte Schutzzweck aufgrund des Vorgenannten in keinem akzeptablen Verhältnis von Kosten und Nutzen steht. Außerdem bleibt festzustellen, dass eine Lärmschutzwand auf der geplanten Stützwand von bis zu 3,5m Höhe im Bereich des ehemaligen Bahnhofes von Volpriehausen erhebliche städtebauliche Beeinträchtigungen durch die Wegnahme von Licht und Luft und den Wegfall von Sichtbeziehungen zur Folge hätte.

Südlich der B 241 ist von Bau-km 13 + 900 bis 14 + 100 im Bereich Rothenbergstr. eine Lärmschutzwand von 1,20 m Höhe auf der Stützwand festgestellt; damit werden an allen Gebäuden in diesem Bereich die Immissionsgrenzwerte eingehalten, so dass die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit für weitere Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich sieht.

Ebenso kann eine von einigen Einwendern geforderte Verlängerung der Trogstrecke nicht erfolgen, da mit der bisher vorgesehenen Länge der Trogstrecke bereits, wie vorstehend beschrieben, ein ausreichender Lärmschutz erreicht wird und eine weitere Verlängerung zu erheblichen Mehrkosten führen würde, die außer Verhältnis zu dem Nutzen stehen würden.

Das Freibad, das sich ebenfalls südlich der B 241 befindet, war in der lärmtechnischen Berechnung und demzufolge beim Lärmschutz nicht zu berücksichtigen, da es sich hier nach Nr. 10.4 der VLärmSchR97 um eine Sport- und Grünfläche oder ähnliche Fläche handelt, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt ist und für die die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft nicht gelten.

Mit dem vorgelegten Planungskonzept, mit dem durch aktive und wenige passive Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte (einschließlich der Außenwohnbereiche) eingehalten werden, hält sich die Vorhabensträgerin innerhalb des ihr zustehenden Planungsermessens.

Auch ein Anspruch auf Realisierung der geforderten weitergehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen besteht nicht. Die Vorhabensträgerin ist – wie oben ausgeführt – den gesetzlichen Anforderungen an wirksamen Lärmschutz in hinreichender Weise nachgekommen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher keine Handhabe, der Vorhabensträgerin weitergehende Schutzmaßnahmen aufzuerlegen.

11.2 Einsatz von offenporigem Asphalt

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

Weiterhin ist festzustellen, dass der offenporige Asphalt technisch aufwändiger ist und gegenüber anderen Straßenbelägen Mehrkosten in Höhe von ca. 30.- EUR pro m² Fahrbahnfläche (kapitalisierte Erhaltungskosten) erzeugt.

Sein Einsatz im Sinne des Rundschreibens wäre auch nur gerechtfertigt, wenn durch eine Reduzierung der Lärmschutzwandhöhen eine Kostenersparnis erreicht werden kann.

Im vorliegenden Abschnitt werden die Grenzwerte durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände nördlich und südlich der B 241 bis zu 3 m Höhe) bis auf vier Gebäude in Volpriehausen, für die passiver Lärmschutz vorgesehen ist, eingehalten.

Die in dem allgemeinen Rundschreiben verlangte Außergewöhnlichkeit in der Situation bei der Konzeption des Lärmschutzes liegt hier nicht vor, so dass der offenporige Asphalt hier nicht zum Einsatz kommen kann.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der offenporige Asphalt bei Strecken, auf denen mit stark erhöhter Verschmutzung der Fahrbahnoberflächen zu rechnen ist (z. B. durch landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge), nicht verwendet werden darf.

11.3 Passiver Lärmschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 79 u. 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In der Liste „Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen (Liste zu Nr. 6) in Unterlage 11 sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

11.4 Einzelpunkte Lärmschutz

Zu den befürchteten höheren Lärmimmissionen im Bereich der Schlarper Straße nördlich der B 241 durch die Absenkung der Schlarper Straße bleibt zunächst festzustellen, dass nach der 16. BImSchV und den VLärmSchR97 nur Lärmimmissionen der neu zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswege zu berücksichtigen sind. Die Absenkung der Schlarper Straße ist i. S. der vorstehenden Verordnung keine wesentliche Änderung. Lediglich ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich Steigungen im Straßenverlauf erst bei über 5 % auf die Höhe der Verkehrslärmimmissionen auswirken. Diese Steigung wird in diesem nördlichen Teilstreckenabschnitt der abgesenkten Schlarper Straße mit rd. 3,2 % Längsneigung nicht überschritten.

Der Forderung, die überstehende nördliche Stützwand der verlegten B 241 entlang der Bahnstrecke, die im Übrigen auch für eine Abschirmung der nördlich gelegenen

Wohngebäude sorgt, mit einer hochabsorbierenden Verkleidung zur Bahnstrecke zu versehen, konnte nicht entsprochen werden. Wie vorstehend ausgeführt, ist mit den bisher vorgesehenen Schutzmaßnahmen bereits ein ausreichender Lärmschutz gewährleistet. Bei der rd. 1,20 m überstehenden Stützwand handelt es sich um die als Absturzsicherung vorzusehende Brüstung. Reflexionen des Schienenverkehrslärms sind bei der geringen Brüstungshöhe und der geringen Zugfolge gar nicht nachweisbar.

Jedoch ist eine hochabsorbierende Innenverkleidung der nördlichen Stützwand vorgesehen, so dass Lärmreflexionen durch die gegenüberliegende Stützwand vermieden werden.

12. Luftschadstofftechnische Bewertung

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sieht die Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität in Art. 4 Abs. 1 vor, dass die Kommission Vorschläge für die Festlegung der Grenzwerte für bestimmte Stoffe macht. Drei 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 novelierte 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 Gemeindegebrauchs 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 an-

setzen. 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 unstreitigen – 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 Kurz-

zeitbelastungen 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.

Mit dem luftschadstofftechnischen Abschätzungsverfahren sind für den maximalen Belastungsfall die Luftschadstoffe rechnerisch bis zu einem Abstand von 200 m von der B 241n ermittelt worden. Die Prognoseverkehrsdaten wurden aufgrund der Verkehrsuntersuchung von Dezember 2008 aktualisiert.

Die Ergebnisse sind in der Unterlage 11. LuS zusammengestellt.

Die über das PC-Berechnungsverfahren ermittelten Luftschadstoffe auf der Basis der teilweise abgeschätzten Berechnungsgrundlage zeigen, dass die vom Verkehr auf der B 241n ausgehenden Immissionen bereits in 10m Abstand die nach der 22. BImSchV zugelassenen Überschreitungen bei weitem nicht erreichen.

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

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

13. Weitere Einwendungsschwerpunkte

13.1 Gehwegverbindung Rothenbergstraße/K 432

Zum höhenmäßigen Anschluss der Rothenbergstraße an die abgesenkte K 432 ist eine Verschwenkung des Straßenverlaufs erforderlich. Die neue Einmündung in die K 432 erfolgt um rd. 40 m weiter südlich als bisher.

Für Fußgänger war zunächst eine abgesetzt geführte Verbindung nördlich der Rothenbergstraße als Gehweg mit Treppen zur Überwindung des Höhenunterschiedes geplant, die unmittelbar beim Bauwerk US 8 an die Geh-Radweganlage der Kreisstraße anschließen sollte.

Im Planfeststellungsverfahren wurde dann wiederholt eine behindertengerechte Gehwegverbindung zwischen der Ortslage Volpriehausen und dem Wohngebiet Am Rothenberg gefordert. Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin den Antragsteller aufgefordert, eine behindertengerechte Gehwegverbindung einzuplanen.

Diesem ist der Antragsteller nachgekommen. Hierfür kam nur eine Führung entlang der verlegten Rothenbergstraße in Betracht. An der Nordseite der verlegten Rothenbergstraße wird ein neuer Gehweg in 1,50 m Breite hergestellt; es ergibt sich eine Umwegstrecke gegenüber der ursprünglichen Planung von rd. 50 m Länge, die jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hingenommen werden kann, insbesondere da die Vorteile einer behindertengerechten Verbindung bei weitem überwiegen und fast alle Einwender diese Verbindung gefordert haben.

Die Gehwegverbindung an der Rothenbergstraße ist in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen und nun von der Planfeststellungsbehörde festgestellt worden. Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend darauf hin, dass sie dem Antragsteller auch nicht aufgeben kann, den ursprünglich geplanten Gehweg ebenfalls zu bau-

en, da zwei Gehwege nicht finanziert werden können und es gar keinen gesetzlichen Anspruch darauf gibt.

13.2 Sicherheit im Trogbereich

Die Trasse der verlegten B 241 verläuft südlich der vorhandenen Bahntrasse Northheim/Ottbergen. Die Trasse befindet sich im Bereich Volpriehausen in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Bebauung.

Zur Minimierung der visuellen Beeinträchtigung und aus lärmtechnischen Gründen ist es erforderlich, die Gradienten der B 241 in diesem Bereich rd. 3 m unterhalb der Gradienten des nördlichen Bahngleises zu legen.

Durch die Nähe zur nördlich verlaufenden Bahntrasse und der südlich angrenzenden Bebauung ist die Ausbildung von Böschungen in diesem Streckenabschnitt nicht möglich. Die Trasse der verlegten Bundesstraße erhält in diesem Abschnitt beidseitig Stützwände.

Bei dieser rd. 400 m langen Trogstrecke sind gesonderte Flucht- und Rettungswege nicht eingeplant und auch nicht erforderlich. Die Zufahrt kann im Notfall über den rd. 1 km östlich gelegenen Anschluss der alten B 241 erfolgen. Innerhalb der Trogstrecke werden beidseitig 1 m breite Not-Gehwege hergestellt, über die zu Fuß am Beginn und Ende diese Strecke verlassen werden kann. Damit sind die Sicherheitsanforderungen erfüllt und die Planfeststellungsbehörde hat keine Möglichkeit, dem Antragsteller weitergehende Auflagen zu erteilen. Darauf hinzuweisen ist außerdem, dass die an der Planung beteiligten Behörden wie Polizei und Landkreis Northheim keine Bedenken zur Sicherheit im Trogbereich geäußert haben.

Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass gesonderte Notausgänge nur bei geschlossenen Tunnelstrecken über 400 m Länge erforderlich sind.

13.3 Erhalt des zweiten Bahngleises

Die Achse der B 241 wurde in dem jetzt festgestellten Abschnitt unter den Gesichtspunkten der Bündelung von Verkehrswegen und des geringstmöglichen Flächenverbrauchs in Abstimmung mit der DB AG so nah wie möglich an die Bahnstrecke Northheim/Ottbergen trassiert.

Aufgrund der vorhandenen Bebauung und der bestehenden Straßen im Bereich Volpriehausen wird die Trasse der B 241 ab Bau-km 13 + 100 in ihrer Linienführung im geringeren Abstand an das nördliche Bahngleis heran trassiert, wobei das südliche Gleis überbaut wird. Dadurch wird ein Rückbau der südlichen Gleisanlage auf einer Länge von rd. 1 000 m erforderlich.

Die o. g. Bahnstrecke wird eingeleisig betrieben. Eine zweigleisige Führung ist ausschließlich im Bereich der Kreuzungspunkte Uslar und Hardeggen erforderlich. Eine Wiederinbetriebnahme des bereits vor längerer Zeit stillgelegten zweiten Bahngleises ist seitens der zuständigen DB Netz AG nicht vorgesehen. Es besteht Einvernehmen zwischen den Beteiligten zur Beseitigung der nicht mehr benötigten Gleisanlagen.

13.4 Entschädigung

Von verschiedenen Einwanderhebern wurden Bedenken zu Beeinträchtigungen wie Lärm und Staubentwicklung und Erschütterungen während der Bauphase geäußert.

Zunächst verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Auflagen zur Baudurchführung unter Nr.2.4 dieses Beschlusses, wodurch der Schutz der Anwohner und Gebäude während der Bauphase sichergestellt werden kann.

Des Weiteren ist festzustellen, dass sich die Bauzeit von drei Jahren auf die Gesamtbaumaßnahme bezieht. Der Bauablauf wird so gestaltet, dass eine zeitlich versetzte Herstellung der Kreuzungen K 432 und Schachtstraße erfolgt. Die sich mit der Durchführung der Baumaßnahme ergebenden Beeinträchtigungen werden auf das unumgängliche Maß begrenzt. Die Beeinträchtigungen beschränken sich auf die vorübergehende Dauer der Baumaßnahme und sind unvermeidlich.

Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde 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.

Zu befürchteten Erschütterungen bleibt festzustellen, dass bei der vorgesehenen Bauweise der Stützwände im Bereich von Volpriehausen – Großbohrpfähle mit 90 cm Durchmesser und keine Rammpfähle – Erschütterungen des angrenzenden Geländes auszuschließen sind.

Des Weiteren verweist die Planfeststellungsbehörde auch auf eine Stellungnahme des Landesbergamtes Clausthal-Zellerfeld (jetzt Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie), wonach nach allgemeiner Erfahrung nicht mehr damit zu rechnen ist, dass sich durch das ehemalige Bergwerk Auswirkungen auf die Tagesoberfläche ergeben.

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 von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 GG abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind 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 241 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 bei der von einigen Einwanderhebern befürchteten Wertminderung 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 Wertminderungen der Immobilien wegen der geplanten Einschnittslage und der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht erkennbar.

14. Weitere Einzeleinwendungen

14.1 Landkreis Northeim

Die Bedenken der unteren Denkmalschutzbehörde bezüglich eventuell betroffener Bodendenkmale sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch die Auf-

lage unter Nr. 2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausreichend berücksichtigt worden.

Ansonsten werden sie hiermit zurückgewiesen.

Nach der vom Landkreis Northeim vorgelegten Übersicht der archäologischen Fundstellen in dem betroffenen Bereich sind die bekannten Bodendenkmale vom Bau der B 241n nicht betroffen. Unter Bezugnahme auf den Erlass des BMVBW vom 20.03.2000 zu den Kosten des Denkmalschutzes im Straßenbau kann einer Forderung nach Sondierung und späterer Sicherung bisher nicht bekannter Bodendenkmale auf Kosten der Straßenbauverwaltung nicht entsprochen werden. Eine derartige Kostentragung kommt nur in Betracht, wenn es sich eindeutig um vorhandene und bekannte Kulturdenkmale handelt, die von Baumaßnahmen betroffen werden und dadurch unwiederbringlich verloren gehen würden. Eine generelle Mutmaßung, dass in Teilbereichen der nun festgestellten Planung mit weiteren Funden zu rechnen ist, da sich im näheren Umfeld des überplanten Bereichs einige archäologische Fundstellen befinden, deren volle Ausdehnung nicht bekannt ist, reicht für eine Kostentragungspflicht der Straßenbauverwaltung nicht aus.

Die Forderung des Landkreises Northeim in der ergänzenden Benehmensherstellung vom 12.12.2008 bezüglich der ökologischen Bauüberwachung wurde durch die Auflage unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses berücksichtigt.

Des Weiteren fordert der Landkreis, ein geplantes Bauvorhaben auf dem Flurstück 38/94 in die immissionsschutzrechtliche Betrachtung einzubeziehen, da ein positiver Bauvorbescheid erlassen wurde.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Ungeachtet des Vorliegens eines Bauvorbescheides ist festzustellen, dass die Entfernung des geplanten Gebäudes zum nördlichen Fahrbahnrand der verlegten B 241 rd. 110m beträgt. Wegen dieser großen Entfernung und der teilweisen Abschirmung durch davor liegende Industriegebäude ist davon auszugehen, dass die für Alteneime in der 16.BImSchVO festgelegten Immissionsgrenzwerte von 57/47 dB (A) nicht überschritten werden, so dass Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen.

14.2 Landvolk Northeim

Das Landvolk Northeim verweist in seiner Stellungnahme auf einen Schriftsatz vom 29.07.2004, in dem das Landvolk eine Stellungnahme zur Notwendigkeit von Bauwerken für Wirtschaftswegekreuzungen abgegeben hat.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Wirtschaftswegekreuzungen der verlegten B 241 durch entsprechende Kreuzungsbauwerke wieder hergestellt werden. Lediglich die Wirtschaftswegekreuzung im Verlauf des Haideweges wird unterbrochen. Dafür wird jedoch die rd. 200 m östlich gelegene Kreuzung des Wösekeweges beibehalten und die Verbindung zum unterbrochenen Haideweg wird durch einen Parallelweg unmittelbar südlich der verlegten B 241 wieder hergestellt, so dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet ist.

Zu dem Hinweis auf die Möglichkeit der Ersatzzahlung nach dem NNatG weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine Ersatzzahlung nach § 12b Abs. 1 Nr. 2 NNatG zu leisten ist, wenn Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht vorgenommen werden können, weil zu ihrer Durchführung Grundstücke benötigt werden, die sich die Straßenbauverwaltung nicht oder nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen verschaffen kann.

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

Grundsätzlich bleibt außerdem festzustellen, dass sich der Eingriff in private Flächen und landwirtschaftliche Betriebe durch die Maßnahme in Grenzen und in einem planerisch unvermeidbaren Umfang hält. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil die Baumaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die vorgesehenen LBP-Maßnahmen nach dem NNatG, die Bestandteil des festgestellten Plans sind, ist notwendig, weil nur so sichergestellt werden kann, dass die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation erreicht wird.

Ergänzend wird zur Notwendigkeit der festgestellten Kompensationsmaßnahmen auf die Ausführungen unter Nr. 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

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

Dem Maßnahmenträger kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Das NEG regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.

14.3 DB Netz AG

Der Maßnahmenträger hat zugesagt, die Ausführungsplanung im Bereich der betroffenen Bahnanlagen mit der DB Netz AG abzustimmen (s. auch Nr. 2.5 und 4.1

dieses Beschlusses). Insbesondere betrifft dies die Rückverankerung der Stützwände, die Entwässerung der Gleisanlagen, die Sicherung hochwertiger LWL-Kabel und Leitungen im Kabelführungssystem (Streckenfernkabel DB Netz AG), die zu verlängerten Bahndurchlässe, die abzuschließenden Kreuzungsvereinbarungen, geeignete Blendschutzeinrichtungen und geplante Bepflanzungen.

Des Weiteren verzichtet der Maßnahmenträger auf Grund der Forderung der DB Netz AG auf eine Rückverankerung der Stützwände auf der den Bahnanlagen zugewandten Seite. Ebenso wurden die Entwässerungsanlagen für das Gleisbett geändert und mit der DB Netz AG abgestimmt. Die Wassertechnische Untersuchung wurde hinsichtlich der Bahnkörperentwässerung überarbeitet, der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Sickerrohrleitung wurde in der Unterlage 13.2 geführt.

Außerdem wurde der DB Netz AG auf Anforderung mit Schreiben vom 19.02.2007 ein gesonderter hydraulischer Nachweis für die Gräben vorgelegt; eine Antwort der DB Netz AG erfolgte dazu nicht.

Durch die vorgesehenen Gräben zwischen vorhandenem Bahnkörper und der B 241n wird ein gesicherter Wasserabfluss gewährleistet. Auf Grund der Querneigung der B 241n entwässern lediglich die unbefestigten Böschungsflächen in diese Gräben. Eine Verunreinigung durch Schadstoffe kann daher ausgeschlossen werden. Auf Grund der Sohlage und des Längsgefälles der Gräben kann auch eine Durchfeuchtung der Bahnanlagen (Oberbau und Schutzschicht) ausgeschlossen werden.

Zum Grunderwerb bleibt festzustellen, dass es sich hierbei um eine Entschädigungsangelegenheit handelt, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt wird. Durch die Planfeststellung werden nur 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 nicht die Festsetzung der Entschädigung für Grunderwerb und z. B. für Änderungen der Einrichtungen für den Bahnbetrieb.

Der Grunderwerb im Bereich der Bahnanlagen wird jedoch auf den unbedingt notwendigen Umfang beschränkt.

Der Maßnahmenträger wird sich zu gegebener Zeit mit der DB Services Immobilien GmbH in Verbindung setzen.

14.4 Naturschutzbund Kreisverband Northeim

Der Naturschutzbund bemängelt, dass die Verlängerung der bisherigen Durchlassstrecke unter dem Bahndamm in der Konfliktanalyse nicht ausreichend gewürdigt wurde und fordert eine tiergerechte Optimierung der Durchlassbauwerke.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zunächst ist festzustellen, dass der Bahndamm wegen seiner extremen Standorteigenschaften bereits ein Hindernis für die ursprünglich dort vorhandenen Tiere der Talmulde bzw. Höhenrücken darstellt.

Bei der bahndammparallelen Trassenführung zwischen Bollensen und Bollertsmühle ist von einer leichten Verstärkung der Trennung faunistischer Wechselbeziehungen

und Lebensräume auszugehen, die bereits durch den Bahndamm gegeben ist. Durch die Verbreiterung des Dammes ist eine Verlängerung der vorhandenen Bachverrohrungen um ca. 20 – 30 m nötig. Dies stellt eine geringfügig verstärkte Trennung von allgemeinen Lebensräumen entlang der Gräben dar. Dem entgegen steht jedoch, dass die vorhandenen Durchlassstrecken (Breite 0,8 m und Höhe 1,2 m) mit der Verlängerung auf 1 m Breite und 2 m Höhe aufgeweitet werden, so dass auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht von einer zusätzlichen erheblichen Beeinträchtigung auszugehen ist und sich kein zusätzlicher Bedarf für Kompensationsmaßnahmen ergibt.

Des Weiteren ist der Naturschutzbund der Auffassung, dass der Flächenverlust von Acker und Intensivgrünland unter dem Aspekt des Grundwasserschutzes eine größere Bewertung bei der Eingriffsanalyse erfahren muss und infolgedessen auch mit höherem Rang in die Kompensationsberechnung einfließen muss.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan ist die Kompensation der Acker- und Grünlandflächen in ihrer Funktion als Lebensraum, Filter- und Grundwasserschutz dargestellt und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Der Verlust von Biotopflächen ohne besondere Bedeutung für den Naturhaushalt beträgt insgesamt 9,3 ha (Konflikt K 15). In diesen Flächen ist Acker mit ca. 6,13 ha und Grünland mit ca. 1,64 ha enthalten. Den Verlust dieser 9,3 ha Biotopflächen stehen als Kompensationsmaßnahmen Böschungsbepflanzungen entlang der gesamten Trasse (Maßnahme A 03, 8,6 ha), die Eingrünung von Ingenieurbauwerken/Anschlussverbindungen (A 05, 6,1 ha) und die Anlage von Gehölzen östlich der Flur Pflingstanger (A 15, 0,74 ha) gegenüber.

Die Funktionen und Werte der Flächen als Filter- und Grundwasserschutz gehen in den Bereichen verloren, wo der Boden versiegelt wird (Konflikt KV). Der Umfang der Versiegelung beträgt 5,2 ha. Dem entgegenstehen die Entsiegelung und Rekultivierung nicht mehr genutzter Straßenfläche (A 06, 0,25 ha), die Anlage eines Hecken-systems (E 17.3, 0,96 ha) und die ökologische Aufwertung einer Fläche im Wiemer-siektal (E 19, 4,3 ha).

Die Planfeststellungsbehörde hält diesen Kompensationsumfang für ausreichend. In diesem Zusammenhang wird auch darauf verwiesen, dass die Kompensationsmaßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt wurden.

Bezüglich der Anmerkungen des Naturschutzbundes zur Maßnahme E 17.3, Brache-streifen nur im Ausnahmefall anzulegen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bei der Maßnahme E 17.3 in den ackerbaulich dominierten Feldmarkbe-reichen bewusst auf die Anpflanzung von Heckenstrukturen verzichtet wurde, da hierdurch das dortige Feldlerchenvorkommen u. U. beeinträchtigt würde. Nach wis-senschaftlichen Untersuchungen meidet die Lerche Gehölzbestände und hält hier einen gewissen Abstand bei Brut und Nahrungssuche ein. In den stärker von Grün-land geprägten Bereichen sind aber sowohl Hecken- als auch Obstbaumreihen geplant. Hier findet auch eine An-/Verbindung an bestehende Gehölzbestände statt.

Der Forderung, bezüglich der Pflege auf das wiederholte Grubbern zu verzichten, wird stattgegeben. Bei der Pflege und Unterhaltung wird auf das jährliche Bearbei-

ten der Fläche verzichtet. Die Brachestreifen werden mittels Eichenspaltpfählen gesichert. Nach der Einstellung einer Spontanvegetation (Sukzession) wird ein möglicher Gehölzaufwuchs durch eine maximal einmal jährlich durchgeführte Mahd im Spätsommer (September) verhindert. Das Maßnahmeblatt 17.3 wurde entsprechend geändert.

Bezüglich der Anmerkungen des Naturschutzbundes zu dem Baumabstand der Obstbaumreihe bei der Maßnahme E 17.4 ist festzustellen, dass das Maßnahmeblatt E 17.4 entsprechend geändert wurde. In der geplanten Obstbaumreihe wurde der Baumabstand auf 10 m verringert. Die Brachestreifen werden wie bei E 17.3 hergestellt, gesichert und unterhalten.

- 14.5 Bezüglich der vom Einwanderheber bemängelten fehlerhaften Auslegung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Auslegung von der Stadt Uslar wiederholt wurde. Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung haben die Pläne vom 01.08.2005 bis 02.09.2005 in Uslar ausgelegen und bis 16.09.2005 konnten Einwendungen erhoben werden.

Der Einwanderheber schlägt weiterhin vor, die Trasse zwischen den Ortschaften Bollensen und Gierswalde auf der bisherigen Trasse der B 241 verlaufen zu lassen.

Der Vorschlag war zurückzuweisen.

Zur Begründung wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Nr. 9.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- 14.6 –
14.36

Von den Einwanderhebern wurden wiederholt Einwände u. a. zum Trassenverlauf, zum Lärmschutz, zu der Belastung durch Luftschadstoffe, zur Unfallgefahr im Trog, zur Gehwegverbindung Rothenbergstraße, zum Erhalt des zweiten Bahngleises und zu Entschädigungsregelungen vorgebracht.

Zu diesen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nrn. 9 und 11 – 13 (einschl. Unternummern) dieses Planfeststellungsbeschlusses, wo diese Einwände ausführlich abgehandelt wurden.

Nachstehend werden von der Planfeststellungsbehörde die darüber hinaus erhobenen Einwendungen einzeln behandelt.

- 14.6 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass auch das Dachgeschoss in die schalltechnische Berechnung einbezogen wurde; es wurden Beurteilungspegel von max. 53/46 dB(A) Tag/Nacht berechnet, die deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

Bezüglich der Zufahrt zum vorhandenen Gewerbegebiet bleibt festzustellen, dass der vorhandene Zufahrtsweg erhalten bleibt und die Zufahrt durch die Baumaß-

nahme nicht in Anspruch genommen wird, so dass es nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt.

Zu den in der ergänzenden Anhörung vorgebrachten Bedenken zu der aktualisierten Verkehrsuntersuchung und den ermittelten Verkehrszahlen für die immissionschutzrechtliche Betrachtung ist ergänzend zu den Ausführungen unter Nr.11 dieses Planfeststellungsbeschlusses festzustellen:

Bei der Neuberechnung der Verkehrslärmimmissionen gemäß der ergänzend ausgelegten schalltechnischen Untersuchung wurden Prognose-Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Dezember 2008) für die Verlegung der B 241 im Raum Scharpe-Uslar verwandt. Bei dieser durch Modellrechnungen ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastung wurden u. a. die folgenden Einflüsse berücksichtigt:

- die derzeitige Verkehrssituation nach den bisher stattgefundenen Verkehrsentwicklungen auf den bestehenden Verkehrsströmen und den dort im Jahr 2008 aktuell gezählten Verkehrsmengen
- die künftige Verkehrssituation aufgrund von allgemein zu erwartenden Entwicklungen (Szenarien) und den speziellen Auswirkungen durch die Bevölkerungsentwicklungen sowie durch Gewerbe- und Wohnansiedlungen
- die nach der Verlegung der B 241 zu erwartende Verkehrsumlagerung im betroffenen Straßennetz (im angewandten Netzfall wurden neben der vollständigen Verlegung der B 241 auch als Ortsumgehung Uslar erhebliche Verkehrszunahmen durch großräumige Verkehrsumlagerungen berücksichtigt).

Die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung angewandte Methodik für die Ermittlung von Prognose-Verkehrsbelastungen durch Modellrechnungen ist plausibel. Das Verfahren wird bei größeren Straßenverlegungen und dem Neubau von Straßen angewandt. Es besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, an den Ergebnissen derartiger Untersuchungen zu zweifeln.

Das trifft auch für die angegebenen LKW-Anteile der Verkehrsprognose zu, die bei der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen berücksichtigt wurden.

Demzufolge besteht auch keine Notwendigkeit für eine Neuberechnung der Beurteilungspegel.

Die anlässlich des ersten Rammschlages für die Verlegung der B 241 zwischen Volpriehausen und Ellierode erwähnte Prognose-Verkehrsbelastung ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Möglicherweise handelt es sich hierbei um eine Fehleinschätzung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung für den betreffenden Abschnitt der verlegten B 241.

14.7/

14.8 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheberin Beurteilungspegel von max. 46/39 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen, so dass auch durch einen Neubau bzw. Anbau/Ausbau die Immissionsgrenzwerte bei weitem nicht erreicht würden.

Im Übrigen ist festzustellen, dass in der schalltechnischen Berechnung nur vorhandene Gebäude und Gebäudeteile berücksichtigt werden können. Der Lärmschutz

für geplante Gebäude und Gebäudeerweiterungen ist als Bestandteil dieser Maßnahmen durch den betroffenen Bauherrn oder Baulastträger sicherzustellen. Hierzu ist auch auf die Nr. 25 der VLärmSchR 97 zu verweisen, wonach Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nicht erforderlich sind, wenn die bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst, bei landesrechtlich geregelten genehmigungsfreien Bauvorhaben, nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte.

Bezüglich der Zufahrt zum vorhandenen Gewerbegebiet bleibt festzustellen, dass der vorhandene Zufahrtsweg erhalten bleibt und die Zufahrt durch die Baumaßnahme nicht in Anspruch genommen wird, so dass es nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt.

- 14.9 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheberinnen Beurteilungspegel von max. 46/39 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.
- 14.10 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 45/38 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.
- 14.11 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus des Einwanderhebers Beurteilungspegel von max. 40/33 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen. Daher erübrigt sich eine weitere Berechnung von Beurteilungspegeln an eventuell dort vorhandenen schutzwürdigen Außenwohnbereichen.
- 14.12 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass eine Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung zu dem Ergebnis geführt hat, dass an der Südseite des Wohngebäudes der Einwanderheber die maßgebenden Immissionsgrenzwerte im 1. und 2. Obergeschoss überschritten werden, so dass hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Aktiver Lärmschutz ist hier wirtschaftlich nicht zu vertreten, da in diesem Bereich nur an zwei Gebäuden mit insgesamt drei Gebäudeseiten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier der finanzielle Aufwand für eine Lärmschutzwand außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht. Hierzu wird noch einmal auf die ausführliche Begründung unter Nr. 11.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der baulichen Veränderungen an der Schlarper Straße weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Kosten für die Verlegung der B 241 und sämt-

licher sich daraus ergebender Folgemaßnahmen von der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – getragen werden. Eine Kostenbeteiligung der Anlieger ist nicht vorgesehen.

Die Zufahrt von der Schlarper Straße zum Flurstück 57/3 bleibt erhalten. Die Eintragung im Lageplan betrifft das östlich gelegene Nachbargrundstück.

- 14.13 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass auch das ausgebaute Dachgeschoss in die schalltechnische Berechnung einbezogen wurde; es wurden Beurteilungspegel von max. 48/41 dB(A) Tag/Nacht berechnet, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen. Bezüglich eventueller Unterschiede in den Beurteilungspegeln benachbarter Wohngebäude weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich diese durch die unterschiedliche Entfernung zur Straße, durch unterschiedliche Höhenverhältnisse oder durch Abschirmungen durch davor liegende Gebäude ergeben können. Zu den befürchteten verpuffungsähnlichen Lärmemissionen an den Trogenden ist festzustellen, dass dies nur bei Tunneln der Fall ist, aber nicht bei dieser Trogstrecke, da auch keine Schutzmauern an den Enden der Trogstrecke errichtet werden.
- 14.14 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 50/43 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen. Zu den Parkmöglichkeiten am Freibad stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Parkflächen dort erhalten bleiben, da die Inanspruchnahme dieser Flächen durch eine Stützmauer am Böschungsfuß der B 241n vermieden wird.

Zu den in der ergänzenden Anhörung vorgebrachten Bedenken zu der aktualisierten Verkehrsuntersuchung und den ermittelten Verkehrszahlen für die immissionsrechtliche Betrachtung ist ergänzend zu den Ausführungen unter Nr.11 dieses Planfeststellungsbeschlusses festzustellen:

Bei der Neuberechnung der Verkehrslärmimmissionen gemäß der ergänzend ausgelegten schalltechnischen Untersuchung wurden Prognose-Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Dezember 2008) für die Verlegung der B 241 im Raum Schlarpe-Uslar verwandt. Bei dieser durch Modellrechnungen ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastung wurden u. a. die folgenden Einflüsse berücksichtigt:

- die derzeitige Verkehrssituation nach den bisher stattgefundenen Verkehrsentwicklungen auf den bestehenden Verkehrsströmen und den dort im Jahr 2008 aktuell gezählten Verkehrsmengen
- die künftige Verkehrssituation aufgrund von allgemein zu erwartenden Entwicklungen (Szenarien) und den speziellen Auswirkungen durch die Bevölkerungsentwicklungen sowie durch Gewerbe- und Wohnansiedlungen
- die nach der Verlegung der B 241 zu erwartende Verkehrsumlagerung im betroffenen Straßennetz (im angewandten Netzfall wurden neben der vollständigen

Verlegung der B 241 auch als Ortsumgehung Uslar erhebliche Verkehrszunahmen durch großräumige Verkehrsumlagerungen berücksichtigt).

Die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung angewandte Methodik für die Ermittlung von Prognose-Verkehrsbelastungen durch Modellrechnungen ist plausibel. Das Verfahren wird bei größeren Straßenverlegungen und dem Neubau von Straßen angewandt. Es besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, an den Ergebnissen derartiger Untersuchungen zu zweifeln.

Das trifft auch für die angegebenen LKW-Anteile der Verkehrsprognose zu, die bei der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen berücksichtigt wurden.

Demzufolge besteht auch keine Notwendigkeit für eine Neuberechnung der Beurteilungspegel.

Die anlässlich des ersten Rammschlages für die Verlegung der B 241 zwischen Volpriehausen und Ellierode erwähnte Prognose-Verkehrsbelastung ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Möglicherweise handelt es sich hierbei um eine Fehleinschätzung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung für den betreffenden Abschnitt der verlegten B 241.

- 14.15 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass das Haus des Einwanderhebers fast 300 m von der B 241n entfernt liegt und die Immissionsgrenzwerte bereits an den Häusern, die an der Volperstraße wesentlich näher an der B 241n stehen, weit unterschritten werden, so dass eine Berechnung hier nicht erforderlich war.

Bezüglich eventueller Unterschiede in den Beurteilungspegeln benachbarter Wohngebäude weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich diese durch die unterschiedliche Entfernung zur Straße, durch unterschiedliche Höhenverhältnisse oder durch Abschirmungen durch davor liegende Gebäude ergeben können. Zu den befürchteten verpuffungsähnlichen Lärmemissionen an den Trogenden ist festzustellen, dass dies nur bei Tunneln der Fall ist, aber nicht bei dieser Trogstrecke, da auch keine Schutzmauern an den Enden der Trogstrecke errichtet werden.

Bezüglich möglicher Zufahrtsbehinderungen am Freibad weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese sich auf die Bauzeit beschränken und unvermeidlich sind. Der Geschäftsbereich Gandersheim hat jedoch zugesagt, den Zugang auch während dieser Zeit sicherzustellen (s. Nr. 4.7 dieses Beschlusses).

- 14.16 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass auch das Dachgeschoss in die schalltechnische Berechnung einbezogen wurde; es wurden Beurteilungspegel von max. 52/45 dB(A) Tag/Nacht berechnet, die deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

Bezüglich möglicher Zufahrtsbehinderungen am Freibad weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese sich auf die Bauzeit beschränken und unvermeidlich sind. Der Geschäftsbereich Gandersheim hat jedoch zugesagt, den Zugang auch während dieser Zeit sicher zustellen (s. Nr. 4.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

14.17 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus des Einwanderhebers Beurteilungspegel von max. 45/38 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen. Daher ist eine Ergänzung der lärmtechnischen Berechnung um den Außenwohnbereich auch nicht erforderlich.

14.18 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 48/41 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

Auf die Grundstücksinanspruchnahme von 16m² hat der Vorhabensträger verzichtet; die Grunderwerbspläne sind entsprechend geändert worden. Damit ist der Einwand bezüglich des Grunderwerbs erledigt.

14.19 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus des Einwanderhebers Beurteilungspegel von max. 45/38 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

14.20 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass an der Südseite des Hauses im 1. und 2.Obergeschoss und an der Ostseite im 2.Obergeschoss die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Aktiver Lärmschutz ist hier wirtschaftlich nicht zu vertreten, da in diesem Bereich nur an zwei Gebäuden mit insgesamt drei Gebäudeseiten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier der finanzielle Aufwand für eine Lärmschutzwand außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht. Hierzu wird noch einmal auf die ausführliche Begründung unter Nr. 11.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der baulichen Veränderungen an der Schlarper Straße weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Kosten für die Verlegung der B 241 und sämtlicher sich daraus ergebender Folgemaßnahmen von der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – getragen werden. Eine Kostenbeteiligung der Anlieger ist nicht vorgesehen.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Bereich des Grundstücks der Einwanderheberin keine Zu- und Abfahrten der B 241n vorgesehen sind, so dass sich keine nachteiligen Auswirkungen für die Zufahrt zum Grundstück ergeben. Die bisherige Grundstückszufahrt von der Schlarper Straße bleibt bestehen.

Bezüglich einer eventuellen Beeinträchtigung einer landwirtschaftlichen Pachtfläche, die im Übrigen von der Einwanderheberin nicht näher bezeichnet wurde und damit von der Planfeststellungsbehörde auch nicht beurteilt werden kann, weist die

Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es sich hier um eine Entschädigungsangelegenheit handelt, die privatrechtlich geregelt werden muss. Durch die Planfeststellung werden nur alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG).

Zu der von der Einwanderheberin bemängelten unzureichenden Information über das Planfeststellungsverfahren wird auf die Ausführungen unter Nr. 8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, wo der ordnungsgemäße Verfahrensablauf dargestellt ist.

- 14.21 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass an der Südseite des Hauses im 1. und 2. Obergeschoss und an der Ostseite im 2. Obergeschoss die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Aktiver Lärmschutz ist hier wirtschaftlich nicht zu vertreten, da in diesem Bereich nur an zwei Gebäuden mit insgesamt drei Gebäudeseiten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, so dass hier der finanzielle Aufwand für eine Lärmschutzwand außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht. Hierzu wird noch einmal auf die ausführliche Begründung unter Nr. 11.1 dieses Beschlusses verwiesen.
- 14.22 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 43/36 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.
- 14.23 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 53/46 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.
- 14.24 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 42/35 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.
- 14.25 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 43/36 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen, so dass auch durch einen Ausbau des Dachgeschosses die Immissionsgrenzwerte bei weitem nicht erreicht würden.
Im Übrigen ist festzustellen, dass in der schalltechnischen Berechnung nur vorhandene Gebäude und Gebäudeteile berücksichtigt werden können. Der Lärmschutz

für geplante Gebäude und Gebäudeerweiterungen ist als Bestandteil dieser Maßnahmen durch den betroffenen Bauherrn oder Baulastträger sicher zustellen. Hierzu ist auch auf die Nr. 25 der VLärmSchR 97 zu verweisen, wonach Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nicht erforderlich sind, wenn die bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst, bei landesrechtlich geregelten genehmigungsfreien Bauvorhaben, nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bauen noch nicht begonnen werden durfte.

14.26 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 39/32 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

14.27 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz auf folgendes hin:
Am Haus der Einwanderheberin wurden Beurteilungspegel von max. 57/49 dB(A) Tag/Nacht berechnet. Damit werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) nicht überschritten.

Zu dem der Einwanderheberin übersandten und von ihr bemängelten Querprofil ist zunächst festzustellen, dass dies fehlerhaft war. In den ausgelegten und nun festgestellten Planunterlagen sind die Angaben zu Lage und Abstand des Wohnhauses jedoch korrekt angegeben.

Das betreffende Wohngebäude Am Mühlensiek 1 liegt südlich der verlegten B 241. Die der neuen Bundesstraße nächstgelegene nördliche Hausfront verläuft nicht parallel, sondern im schrägen Winkel zur neuen Straßenachse (nach Süden weiter abrückend). Die schalltechnische Berechnung nimmt hier korrekterweise die Fahrstreifenachse als Bezugspunkt und nicht den nächstgelegenen Fahrbahnrand.

Je nach Lage des Immissionsortes an dieser Hausfront ergeben sich daher unterschiedliche Abstände zur neuen Straße. Nach dem Querprofil bei Bau-km 13+980 beträgt der Achsabstand rund 22 m. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde für das Wohngebäude bei Bau-km 13+978 ein Achsabstand von 22,60 m berücksichtigt. Für die Außenwände der hinter den Loggien gelegenen Räume ergeben sich größere Entfernungen zur neuen Straße und dadurch geringere Beurteilungspegel.

Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass bezüglich des maßgebenden Immissionsortes bei Balkonen und Loggien unter Nr. 10.7 (2) der VLärmSchR97 entsprechende Festlegungen erfolgt sind. Maßgebend ist danach die der Straße näher liegende Außenfassade des Gebäudes.

Es ist nahe liegend, dass sich für die hinter den Loggien gelegenen Räume wegen der größeren Entfernung zur Straße und durch die seitliche Abschirmung durch vorstehende Gebäudeteile geringere Beurteilungspegel ergeben werden. Die von der Einwanderheberin vermutete Erhöhung der Immissionspegel durch Mehrfachreflexion innerhalb der Loggien tritt nicht in Erscheinung, da diese Reflexionen nur durch sektional begrenzte Immissionen weiter entfernt liegender Schallquellen verursacht werden könnten. Die größere Entfernung hat jedoch nach dem vorgegebenen Be-

rechnungsverfahren maßgeblichen Einfluss auf die Höhe der Beurteilungspegel selbst. Die an der Außenfassade ermittelten Beurteilungspegel sind daher in jedem Fall höher, liegen aber, wie eingangs erwähnt, nicht über den zulässigen Immissionsgrenzwerten.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde zur Situation im Bereich Am Mühlensiek 1 darauf hin, dass keine Änderungen im Bereich der Gemeindestraße Am Mühlensiek und der vorhandenen Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet erforderlich sind. Durch die südliche Stützwand der B 241n mit dem als Brüstung aufstehenden geschlossenen Geländer wird eine nahezu vollständige Abschirmung erreicht. Diese 1,20m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 13+900 bis Bau-km 14+100 ist auch mit diesem Planfeststellungsbeschluss (Festgestellte Planunterlagen, Ziffer 6.5 der Unterlage 11.1) festgestellt worden. Die Höhe des gesamten Lärmschirmes beträgt in dem betroffenen Bereich rd. 6 m. Vom Obergeschoss des Gebäudes Am Mühlensiek 1 ist nur noch die nördliche Stützwand erkennbar; nicht jedoch die Straßenoberfläche.

Für das weiter entfernt liegende Wohngebäude Am Mühlensiek 3 ergeben sich durch den größeren Abstand zur B 241n und durch Abschirmungen des davor liegenden Gebäudes um rd. 5 dB(A) geringere Beurteilungspegel als am Gebäude Am Mühlensiek 1.

Bezüglich der Entschädigungsforderungen wird auf die Ausführungen unter Nr.13.4 dieses Beschlusses verwiesen. Zum offenporigen Asphalt verweist die Planfeststellungsbehörde auf Nr.11.2 dieses Beschlusses.

Zu den in der ergänzenden Anhörung vorgebrachten Bedenken zu der aktualisierten Verkehrsuntersuchung und den ermittelten Verkehrszahlen für die immissionschutzrechtliche Betrachtung ist ergänzend zu den Ausführungen unter Nr.11 dieses Planfeststellungsbeschlusses festzustellen:

Bei der Neuberechnung der Verkehrslärmimmissionen gemäß der ergänzend ausgelegten schalltechnischen Untersuchung wurden Prognose-Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Dezember 2008) für die Verlegung der B 241 im Raum Scharpe-Uslar verwandt. Bei dieser durch Modellrechnungen ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastung wurden u. a. die folgenden Einflüsse berücksichtigt:

- die derzeitige Verkehrssituation nach den bisher stattgefundenen Verkehrsentwicklungen auf den bestehenden Verkehrsströmen und den dort im Jahr 2008 aktuell gezählten Verkehrsmengen
- die künftige Verkehrssituation aufgrund von allgemein zu erwartenden Entwicklungen (Szenarien) und den speziellen Auswirkungen durch die Bevölkerungsentwicklungen sowie durch Gewerbe- und Wohnansiedlungen
- die nach der Verlegung der B 241 zu erwartende Verkehrsumlagerung im betroffenen Straßennetz (im angewandten Netzfall wurden neben der vollständigen Verlegung der B 241 auch als Ortsumgehung Uslar erhebliche Verkehrszunahmen durch großräumige Verkehrsumlagerungen berücksichtigt).

Die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung angewandte Methodik für die Ermittlung von Prognose-Verkehrsbelastungen durch Modellrechnungen ist plausibel. Das Verfahren wird bei größeren Straßenverlegungen und dem Neubau von Straßen angewandt. Es besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, an den Ergebnissen derartiger Untersuchungen zu zweifeln.

Das trifft auch für die angegebenen LKW-Anteile der Verkehrsprognose zu, die bei der Berechnung der Verkehrslärmimmissionen berücksichtigt wurden.

Demzufolge besteht auch keine Notwendigkeit für eine Neuberechnung der Beurteilungspegel.

Die anlässlich des ersten Rammschlages für die Verlegung der B 241 zwischen Volpriehausen und Ellierode erwähnte Prognose-Verkehrsbelastung ist für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar. Möglicherweise handelt es sich hierbei um eine Fehleinschätzung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung für den betreffenden Abschnitt der verlegten B 241.

14.28/

14.29 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass am Haus der Einwanderheberinnen Beurteilungspegel von max. 49/42 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzen für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

14.30 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass am Gebäude Am Mühlensiek 1 Beurteilungspegel von max. 57/49 dB(A) Tag/Nacht und am Gebäude Am Mühlensiek 3 Beurteilungspegel von max. 51/44 dB(A) berechnet wurden, womit die zulässigen Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) nicht überschritten werden.

14.31 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus des Einwanderhebers Beurteilungspegel von max. 47/40 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

14.32 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus der Einwanderheber Beurteilungspegel von max. 56/49 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen.

14.33 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass am Haus des Einwanderhebers Beurteilungspegel von max. 56/49 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden. Damit werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) nicht überschritten.

Dies trifft auch für die Loggien und Außenwohnbereiche zu, für die es keine besonderen Berechnungsmethoden gibt. Zur Beurteilung ist hier der für den Tag ermittelte Beurteilungspegel an der Fassade des betreffenden Stockwerks maßgebend.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde zur Situation im Bereich Am Mühlensiek 5 darauf hin, dass keine Änderungen im Bereich der Gemeindestraße Am Mühlensiek und der vorhandenen Zufahrtstraße zum Gewerbegebiet erforderlich sind.

Bezüglich der vom Einwanderheber während der ergänzenden Auslegung vorgebrachten Bedenken weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich die Einwendungen auf die Änderungen in den Planunterlagen beziehen mussten, da die öffentliche Auslegung der gesamten Planunterlagen bereits 2005 stattgefunden hat und die Einwendungsfrist dafür bereits im Jahr 2005 ablief.

Durch die öffentliche Auslegung der gesamten Planunterlagen sowie durch die nun erfolgte ergänzende Auslegung konnten sich auch alle Anwohner umfassend über die geplanten Baumaßnahmen informieren; auf die Ausführungen zum Verfahrensablauf unter Nr.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zur Zurückweisung der vorgetragenen Bedenken zur vorgesehenen Linienführung verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nr. 9 und insbesondere Nr. 9.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses, wo ausführlich Notwendigkeit der Baumaßnahme und gewählte Variante begründet werden.

Zur Zurückweisung allgemein gehaltener Bedenken zu der FFH-Richtlinie wird auf die Ausführungen unter Nr.10.1 dieses Beschlusses verwiesen. Auch der Landkreis Norderheim hat als zuständige untere Naturschutzbehörde bestätigt, dass der Zulassung und Umsetzung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegenstehen.

14.34 Zur Zurückweisung der vorgetragenen Bedenken zur vorgesehenen Linienführung verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nr. 9 und insbesondere Nr. 9.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses, wo ausführlich Notwendigkeit der Baumaßnahme und gewählte Variante begründet werden.

14.35 Bezüglich der Einwendungen und Forderungen zum Lärmschutz verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nr. 11 einschließlich Unternummern (insbesondere Nr. 11.1) dieses Planfeststellungsbeschlusses, wo ausführlich der Lärmschutz behandelt wurde.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass am Gebäude Schachtstraße 23 auf der Südseite nur im 1. Obergeschoss der Taggrenzwert und im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss der Nachtgrenzwert überschritten wird, so dass hier ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht. Die Nachberechnung des neu erstellten Gebäudes östlich von dem Gebäude Schachtstr.23 hat ergeben, dass hier nur an der Südseite im 1.OG der Nachtgrenzwert um 2,1 db(A) überschritten wird, so dass auch hier ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach besteht. Weiterer aktiver Lärmschutz ist

hier nicht zu vertreten, da in diesem Bereich nur an diesen beiden Gebäuden die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird noch einmal auf die ausführliche Abwägung zu aktivem/passiven Lärmschutz unter Nr.11.1 dieses Beschlusses verwiesen.

- 14.36 Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen zum Lärmschutz darauf hin, dass an der der B 241n nächstgelegenen nördlichen Seite der Hotelanlage Beurteilungspegel von max. 51/44 dB(A) Tag/Nacht berechnet wurden, die weit unter den Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) liegen. An dem wesentlich weiter entfernt liegenden Hotelbereich werden die Immissionsgrenzwerte daher trotz der höheren Lage auch weit unterschritten.
- 14.37 Die Einwanderheberin fordert eine angemessene Entschädigung für die Inanspruchnahme ihres Grundstücks und erwartet eine frühzeitige Verhandlungsaufnahme vor Baubeginn.
Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht stattgegeben werden konnte. Es ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs.1 Satz 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art nicht die Festsetzung der Entschädigung.
Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, eine bestimmte Entschädigung zu leisten. Das NEG regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen.
Die Straßenbauverwaltung wird jedoch Entschädigungsverhandlungen frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme aufnehmen.
- 14.38 Der Einwanderheber erhebt Bedenken bezüglich der Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Nutzfläche, insbesondere befürchtet er langfristig Mindereinnahmen, das Entstehen von Splitterflächen, Zerstörung von bestem Ackerland, Flurschäden und längere und steilere Zufahrten durch die veränderte Wegführung. Außerdem weist er auf die festgeschriebene Milchquote hin.
Die Bedenken waren zurückzuweisen.
Es ist zunächst festzustellen, dass für den Bau der B 241n aus dem Flurstück 6 der Flur 5 1403 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt und 2728 m² von insgesamt 1,8 ha erworben werden sollen und aus dem Flurstück Nr. 43 der Flur 6 855 m² vorübergehend für den Straßenbau benötigt und 2621 m² von 3,86 ha insgesamt erworben werden sollen. Dazu werden 3546 m² aus dem Flurstück Nr. 43 für die Ersatzmaßnahme E 17.1 benötigt.

Die Inanspruchnahme der betreffenden Flurstücke ist für den Bau der B 241n unvermeidlich. Zur Notwendigkeit der Baumaßnahme und zu der nun festgestellten Trassenführung verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nr. 9 und 9.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Zur Notwendigkeit der Ersatzmaßnahme E 17 wird zum einen auf das mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmte naturschutzfachliche Gesamtkonzept verwiesen, zum anderen auf die Ausführungen unter Nr. 10 dieses Planfeststellungsbeschlusses, wo u. a. auch die Notwendigkeit des 5 bzw. 10 m breiten Heckensystems der Maßnahme E 17 begründet wurde.

Weiter ist grundsätzlich festzustellen, dass es sich bei der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen um eine Entschädigungsangelegenheit handelt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 Nr. 2 VwVfG). Dazu gehört als Beziehung privatrechtlicher Art weder die Gestellung von Ersatzland noch die Festsetzung der Entschädigung. Dem Träger der Straßenbaumaßnahme kann deshalb durch einen Planfeststellungsbeschluss nicht auferlegt werden, Ersatzland zur Verfügung zu stellen. Das NEG regelt, dass für die Inanspruchnahme von Eigentum eine Entschädigung zu leisten ist. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach den Erhebungen, die der Gutachterausschuss der Katasterverwaltung ermittelt. Für die unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum sowie die Festsetzung der Entschädigung im Nichteinigungsfall hat der Gesetzgeber das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde kann hierzu keine Regelungen treffen. Im Entschädigungsverfahren werden auch Regelungen zu möglicherweise entstehenden Schäden für verbleibende Restflächen, für Ertragsausfälle bei vorübergehender Inanspruchnahme und für an landwirtschaftlichen Flächen gebundene Quotenregelungen getroffen.

Verschlechterungen der Zufahrtsbedingungen für die landwirtschaftlich genutzten Grundstücke sind von der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, da die neuen Wirtschaftswege entlang dieser Grundstücke überwiegend auf Geländehöhe geführt werden sollen. Die Grundstückszufahrten von diesen Wirtschaftswegen werden in vorhandener Breite und Befestigungsart wieder hergestellt. Auch bezüglich der neuen Wirtschaftswegeführung sind Verschlechterungen nicht erkennbar. Von der Ortslage Gierswalde ergeben sich für die Zufahrt zu den verbleibenden Restflächen keine längeren Wegstrecken als bisher. Zwischen den Bauwerken US 4 und US 5 wird der durch die B 241n überbaute Wirtschaftsweg in Parallellage wieder hergestellt, so dass die beiden Flurstücke des Einwanderhebers verbunden bleiben. Die bessere Befestigung der neuen Wirtschaftswege könnte zu einer Verkürzung der Anfahrtszeit führen. Wirtschaftliche Nachteile sind daher nicht erkennbar.

Abschließend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass in den ausgelegten und jetzt auch festgestellten Unterlagen die Daten der Grundeigentümer, Flächengrößen und die Darstellung des Wegenetzes enthalten sind.

14.39 Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks für den Bau der B 241n.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Die Inanspruchnahme der betreffenden Flurstücke ist für den Bau der B 241 n unvermeidlich; sie werden nahezu vollständig überbaut. Zur Notwendigkeit der Bau- und zu der nun festgestellten Trassenführung verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Nr. 9. u. 9.1 dieses Beschlusses.

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

Zu der beantragten Nachkartierung von Flora und Fauna auf dem Grundstück verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Zusage des Geschäftsbereichs Gandersheim (s. Nr. 4.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

15. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Verlegung der B 241 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 241 liegt 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 an der alten B 241 in den Ortsdurchfahrten 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 241 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 241 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.

16. Hinweise

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Gandersheim, Stiftsfreiheit 3, 37581 Bad Gandersheim, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Uslar 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.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Obergericht, 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 Obergericht 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 Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover zu richten.

Im Auftrage

Dr. Wetzig

Anlage

Abkürzungen

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung/Fundstelle</u>
16.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung) vom 12.06.1990(BGBl.I,S.1036)
22.BImSchV	22.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, VO über Immis-sionswerte für Schadstoffe in der Luft vom 11.09.2002 (BGBl.I,S.3626)
24.BImSchV	24.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung-24.BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl.I, S.172)
32.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Ma-schinenlärmschutzverordnung) vom 06.03.2007 (BGBl.I, S.261)
33.BImSchV	33.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO zur Vermin-derung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004 (BGBl. I S.1612)
AE	Ausgleich + Ersatz
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 in der Fassung vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193), zuletzt geän-derd durch Gesetz vom 12.12.2007 (BGBl I S. 2873)
BVerWG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S.201)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 28.06.2007 (BGBl. I S.1206), zuletzt geän-derd durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2574)
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 Randbebau-ung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005

Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz – und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NEG	Niedersächsisches Entfeignungsgesetz 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, zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2573)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VLärmSchR97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Ausgabe 1997 –(allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VktBl. S. 434)
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)

Alle Gesetze und Verordnungen in der derzeit gültigen Fassung