



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Garbsen
Nord
Bundesautobahn A2**

von Betr.-km 237,989 bis Betr.-km 238,620

von Bau-km 0+994,000 bis Bau-km 1+636,908

Gemarkungen Schloß Ricklingen und Garbsen

26.10.2009

3330-31027-1-5 / A2



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1. Entscheidung	4
1.1 Feststellung des Planes	4
1.2 Planunterlagen	4
1.2.1 Festgestellte Planunterlagen	4
1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	6
1.3. Wasserrechtliche Erlaubnis	6
1.4 Nebenbestimmungen	8
1.4.1 Wasserrechtliche Belange	8
<u>1.4.1.1 Einleitung von Wasser</u>	8
<u>1.4.1.2 Unterhaltung der Anlagen</u>	8
<u>1.4.1.3 Anzeigepflicht</u>	8
<u>1.4.1.4 Anlage der Versickerungsanlagen</u>	8
<u>1.4.1.5 Einzureichende Unterlagen</u>	8
1.4.2 Abfallrechtliche Belange	8
<u>1.4.2.1 Entsiegelung</u>	8
<u>1.4.2.2 Schutzwall</u>	8
1.4.3 Land- und forstwirtschaftliche Belange	8
<u>1.4.3.1 Aufforstung zu naturnahen Waldbeständen</u>	8
<u>1.4.3.2 Entwicklung naturnaher Staudensäume</u>	9
<u>1.4.3.3 Forstliche Standortkartierung / Forstvermehrungsgutgesetz</u>	9
1.4.4 Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Habitatschutz	9
<u>1.4.4.1 Zeitliche Einschränkung von Rodungsmaßnahmen</u>	9
<u>1.4.4.2 Schutz von belebtem Oberboden</u>	9
<u>1.4.4.3 Anpflanzungen / Ansaaten</u>	9
<u>1.4.4.4 Entsiegelung vollständig versiegelter Flächen</u>	9
<u>1.4.4.5 Schutz wertvoller Lebensräume für Pflanzen und Tiere</u>	9
1.4.5 Denkmalschutzrechtliche Belange	10
<u>1.4.5.1 Sicherung archäologischer Fundstellen</u>	10
1.4.6 Belange der Leitungsträger	10
<u>1.4.6.1 Wasserver- und -entsorgung</u>	10
<u>1.4.6.2 Stromversorgung (20 kV- Kabel)</u>	10
1.4.7 Beteiligungspflichten	10
1.4.8 Änderungsvorbehalt	10
1.5 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	11
2. Sachverhalt	12
2.1 Beschreibung des Vorhabens	12
2.2 Verfahrensablauf	12
3. Begründung	12
3.1 Rechtsgrundlage	12
3.2 Nebenbestimmungen	12
3.3 Materiell-rechtliche Bewertung	12
3.3.1 Planrechtfertigung	12
3.3.2 Untersuchung alternativer Lösungen	13
<u>3.3.2.1 Standortwahl</u>	13
<u>3.3.2.2 Raumaufteilung der Erweiterungsfläche</u>	13
3.3.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	14
<u>3.3.3.1 Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung</u>	14
<u>3.3.3.2 Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG</u>	16

3.3.3.3 Gesamtbetrachtung	16
3.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung	16
3.3.4.1 Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG	16
3.3.4.2 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Schutz vor erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen; Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	18
3.3.4.3 Bewertung nach § 12 UVPG	18
3.3.5 Artenschutz	20
3.3.5.1 Rechtlicher Rahmen	21
3.3.5.2 Bestandserfassung	21
3.3.5.3 Beurteilung der Verbotstatbestände	21
3.3.6 Europäische Schutzgebiete: FFH- Verträglichkeit	22
3.3.7 Immissionsschutz	23
3.4 Stellungnahmen	23
3.4.1 Untere Naturschutzbehörde Region Hannover	23
3.4.2 Stadt Garbsen	24
3.4.3 Niedersächsische Landesforsten	24
3.5 Einwendungen	24
3.5.1 Beeinträchtigung durch Lärm	25
3.5.2 Beeinträchtigung durch Schadstoffe	25
3.5.3 Kompensation zerstörter Waldflächen	25
3.5.4 Standortwahl der Erweiterungsfläche	26
3.5.5 Privateinwendungen	26
Einwender Nr. 1	26
Einwender Nr. 2	26
Einwender Nr. 3	27
Einwender Nr. 4	29
Einwender Nr. 5	30
Einwender Nr. 6	30
Einwender Nr. 7	31
Einwender Nr. 8	31
Einwender Nr. 9	32
Einwender Nr. 10	32
3.6 Abwägungsergebnis	32
4. Rechtsbehelfsbelehrung	33
5. Hinweise	35
5.1 Hinweise zur Wasserrechtlichen Erlaubnis	35
5.1.1 Vorbehalt	35
5.1.2 Rechte Dritter	35
5.1.3 Duldungspflicht	35
5.2 Hinweis zum Denkmalschutz	35
5.3 Hinweis zum Anschluss des Schmutzwasserkanals an die bestehende Entwässerungsanlage	35
5.4 Konzentrationswirkung	35
5.5 Eigentumsverhältnisse, Enteignungsverfahren	35
5.6 Außerkrafttreten	36
5.7 Einsichtnahme	36
5.8 Hinweis zur Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses	36
5.9 Berichtigungen	36
5.10 Hinweis zu den verwendeten Abkürzungen	36

1. Entscheidung

1.1 Feststellung des Planes

Der von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover (nachfolgend RGB Hannover) im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland aufgestellte Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Garbsen Nord an der Bundesautobahn (BAB) 2 von Betr.-km 237,989 bis Betr.-km 238,620 in den Gemarkungen Garbsen und Schloß Ricklingen (Region Hannover) wird mit den unter Punkt 1.4 aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

1.2 Planunterlagen

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgenden Unterlagen:

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 18.12.2008	1	1:5000
6	Straßenquerschnitt vom 18.12.2009	1-2	1:50
6.1	Ermittlung der Bauklasse nach RStO 01 vom 12.12.2008, Durchfahrt zur BAB A2	1-2	
6.1	Ermittlung der Bauklasse nach RStO 01 vom 12.12.2008, Fahrgasse zu den Stellplätzen	1-2	
6.2	Querprofil vom 18.12.2008	1-2	1:200/200
7	Lageplan vom 18.12.2008, ersetzt durch Deckblatt 1A vom 15.06.2009	1-2	1:500
8	Höhenplan vom 18.12.2008	1	1:500/50
10	Bauwerksverzeichnis vom 18.12.2008 mit Vorblatt	5 Seiten	
12.2	Bestands- und Konfliktplan vom 18.12.2008	1-2	1:500
12.3.1	Übersichtslageplan Landespflegerische Maßnahmen vom 18.12.2008	1	1:5000
12.3.2	Landespflegerischer Maßnahmenplan vom 18.12.2008	1-2	1:500
12.3.3	Landespflegerische Maßnahmenblätter	15 Seiten	
13.2	Berechnungsunterlage zur wassertechnischen Untersuchung mit Vorblatt	11 Seiten	
14.1	Grunderwerbsplan vom 18.12.2008	1-2	1:500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis mit Vorblatt vom 12.12.2008	1-2	
15	Lageplan mit Ver- und Entsorgungsleitungen vom 18.12.2008	1-2	1:500

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 60 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und

Verkehr gekennzeichnet.

1.2.2 Nachrichtlich beigelegte Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
0	Merkblatt zur Planfeststellung	4 Seiten	
1	Erläuterungsbericht mit Vorblatt vom 18.12.2008	1-17	
1	Anlage zum Erläuterungsbericht: Berechnungsunterlage zur Schalltechnischen Untersuchung mit Übersichtskarte	6 Seiten	
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG mit Vorblättern und Inhaltsverzeichnis vom 18.12.2008	1-19	
2	Übersichtskarte vom 18.12.2008	1 Seite	1:25000
12.1	Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 18.12.2008 mit Vorblatt	52 Seiten	
12.4	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Vorblättern und Inhaltsverzeichnis	21 Seiten	
12.5	Fachbeitrag zur FFH- Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG mit Vorblättern und Inhaltsverzeichnis	12 Seiten	
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung mit Vorblatt	8 Seiten	

1.3. Wasserrechtliche Erlaubnis

Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Oberflächenwasser wird für die nachfolgend aufgeführten Einleitungsstellen erteilt:

Fläche	Gemarkung Flur Flurstück	Rechtwert Hochwert	Einleitungs- menge im Zu- lauf zur Ver- sickerungs- menge bei einem Bemes- sungsregen von 150 l/s ha l/s	Einleitungs- menge pro Jahr bei 750mm/a Niederschlag m ³ /a	Fläche A _u
Sickermulde 1	Schloß Ricklin- gen 5 19/11	35 37 378 58 09 960	10,3	513	684 m ²
Sickermulde 2	Schloß Ricklin- gen 5 19/11	35 37 493 58 09 978	62	3.082	4.109 m ²
Sickermulde 3	Schloß Ricklin- gen 5 19/11	35 37 380 58 09 960	4,1	203	270 m ²

Sickermulde 4	Schloß Ricklingen 5 19/11	35 37 638 58 09 989	4,4	220	293 m ²
Sickermulde 5	Schloß Ricklingen 5 19/11	35 37 634 58 10 023	4,5	224	299 m ²
Sickermulde 6	Schloß Ricklingen 5 19/11	35 37 505 58 10 049	99	4.970	6.627 m ²

1.4 Nebenbestimmungen

1.4.1 Wasserrechtliche Belange

1.4.1.1 Einleitung von Wasser

Es darf nur Niederschlagswasser aus der beantragten Maßnahme eingeleitet werden. Wasser, das durch den Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert wurde, darf nicht eingeleitet werden. Im Fall eines Ölunfalls oder der Ableitung anderer wassergefährlicher Stoffe auf dem Entwässerungsgebiet ist dafür zu sorgen, dass die Einleitung in die Gewässer verhindert wird. Beim Eintreten eines Schadensfalles ist die Untere Wasserbehörde sofort zu unterrichten.

1.4.1.2 Unterhaltung der Anlagen

Die Anlagen (Rohrleitungen, Kontrollschächte, Einleitungsbauwerke, Durchlässe, Staugräben) sind laufend zu unterhalten und in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.

1.4.1.3 Anzeigepflicht

Änderungen in Art und Menge des einzuleitenden Wassers, der Anlagen, des Betriebes und der Eigentumsverhältnisse sind der Unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.

1.4.1.4 Anlage der Versickerungsanlagen

Die Versickerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik (Arbeitsblatt A 138 der Abwassertechnischen Vereinigung) anzulegen. Der Abstand zu benachbarten, unterkellerten Gebäuden sollte mindestens das 1,5 fache der Baugrubentiefe der Gebäude betragen.

1.4.1.5 Einzureichende Unterlagen

Nach Abschluss des Verfahrens sind der Region Hannover, Fachbereich Umwelt, Team Gewässerschutz West, die Unterlage 7 (Lageplan 01) und Unterlage 13 (Wassertechnische Berechnung) einzureichen.

1.4.2 Abfallrechtliche Belange

1.4.2.1 Entsiegelung

Bei der Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen sind die Straßendecke und die Tragschicht vollständig aufzunehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

1.4.2.2 Schutzwall

Der geplante Schutzwall zwischen Parkplatzanlage und A2 ist aus den bei der Baumaßnahme anfallenden Sandmassen aufzubauen.

1.4.3 Land- und forstwirtschaftliche Belange

1.4.3.1 Aufforstung zu naturnahen Waldbeständen

In der Feldflur nördlich der Parkplatz- Anlage ist auf insgesamt 6,38 ha Ackerfläche ein naturnaher Waldbestand aufzuforsten. Vor der Bepflanzung ist eine Tiefenlockerung durchzuführen und im An-

schluss daran sind heimische Laubgehölze zu pflanzen. Im Übergang zur landwirtschaftlichen Nutzung ist ein Waldmantel aus Bäumen zweiter Ordnung, Sträuchern und einem Gras- und Staudensaum zu entwickeln.

Da ein Tiefenpflügen aufgrund der Schadstoffbelastung des Bodens nicht angezeigt ist, ist die Sicherung der Aufforstung auf einen Zeitraum von 5 Jahren auszudehnen.

1.4.3.2 Entwicklung naturnaher Staudensäume

Westlich der geplanten Parkplatz- Anlage sind auf 1,32 ha Ackerfläche naturnahe Staudensäume zu entwickeln.

1.4.3.3 Forstliche Standortkartierung / Forstvermehrungsgutgesetz

Vor der Aufforstung ist eine forstliche Standortkartierung durchzuführen. Das Forstvermehrungsgutgesetz ist zu beachten.

1.4.4 Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Habitatschutz

1.4.4.1 Zeitliche Einschränkung von Rodungsmaßnahmen

Gehölze dürfen ausschließlich in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 31. Januar bei Bäumen und Sträuchern mit Horsten und bis zum 28. Februar bei Bäumen und Sträuchern ohne Horsten gerodet werden.

1.4.4.2 Schutz von belebtem Oberboden

Der belebte Oberboden ist zu Beginn der Arbeiten von allen Bau- und Betriebsflächen unter Berücksichtigung der Belastbarkeitsgrenzen abzuschieben und außerhalb des Baubetriebes in Bodenmieten (Höhe maximal drei Meter) zwischen zu lagern. Die Mieten sind vor dem Befahren und vor Verunreinigungen zu schützen. Sämtliche Bodenarbeiten sind gem. DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Bodenarbeiten) durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Oberboden auf die zu begrünenden Flächen aufzubringen.

1.4.4.3 Anpflanzungen / Ansaaten

Der Schutzwall am südlichen Rand sowie der Geländestreifen am nördlichen Rand der Parkplatz- Anlage sind nach Abschluss der Bauarbeiten mit heimischen Gehölzen zu besetzen, siehe Maßnahmen G4 und G5.

Ferner sind nach Abschluss der Bauarbeiten 40 heimische Laubbäume (Hochstämme) auf den Grünflächen auf dem Gelände der Parkplatz- Anlage anzupflanzen (Maßnahme G6). Weiterhin ist auf den Grünflächen zur Ansaat von Landschaftsrasen eine Regelsaatgutmischung auszubringen (Maßnahme G7).

1.4.4.4 Entsiegelung vollständig versiegelter Flächen

Die nicht mehr benötigten Flächen im Bereich der Zufahrt (0,2 ha) sind zu entsiegeln.

1.4.4.5 Schutz wertvoller Lebensräume für Pflanzen und Tiere

Die Vegetationsbestände sind während der Baumaßnahme gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Teil 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) zu sichern. Es ist der gesamte Wurzelbereich vor dem Befahren zuschütten; dazu ist der Zaun in einem Abstand von 1,5 m zur Kronentraufe der Randbäume aufzustellen.

1.4.5 Denkmalschutzrechtliche Belange

1.4.5.1 Sicherung archäologischer Fundstellen

Archäologische Fundstellen, die durch das Vorhaben zerstört werden, sind im Vorfeld der Baumaßnahmen wissenschaftlich zu sichern und zu dokumentieren; für die Sicherung und Dokumentation unerwartet auftretender archäologischer Bodenfunde ist der archäologischen Denkmalpflege jeweils ein Zeitraum von bis zu drei Wochen einzuräumen. Im Übrigen gelten die Regelungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes.

1.4.5.2 Oberbodenabtrag

Der Oberbodenabtrag hat mit einem Hydraulikbagger mit zahnlosem, schwenkbarem Grabenlöffel nach Vorgaben der Archäologischen Denkmalpflege zu erfolgen.

1.4.6 Belange der Leitungsträger

1.4.6.1 Wasserver- und -entsorgung

Die Trassenführung für die Neuverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen zur Errichtung von Toilettenanlagen ist mit dem Wasserverband Garbsen – Neustadt a.Rbge. abzustimmen.

Soweit in diesem Trassenbereich Bäume gepflanzt werden sollen, ist die GW 125 „Baumpflanzungen im Bereich unterirdischer Versorgungsanlagen“ zu beachten.

1.4.6.2 Stromversorgung (20 kV- Kabel)

Das im Bereich der Parkflächen verlegte 20 kV- Kabel der Stadtwerke Garbsen ist weder mit Objekten noch mit Fundamenten oder Bäumen zu überbauen und eine Beschädigung des Kabels während der Bauausführung ist auszuschließen. Sofern eine Bebauung stattfinden muss, ist eine Umlegung des Kabels mit den Stadtwerken Garbsen abzustimmen.

1.4.7 Beteiligungspflichten

Beginn und Ende der Baumaßnahme sind dem **Wehrbereichskommando I – Lkdo S-H, G 45 – Verkehrsinfrastruktur, Niemannsweg 200, 24106 Kiel** anzuzeigen.

Der geplante Beginn der Erdarbeiten ist mindestens vier Wochen vorher schriftlich bei der **Unteren Denkmalschutzbehörde** der Region Hannover und beim **Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege**, Referat Archäologie, Scharnhorststr. 1, 30175 Hannover anzuzeigen, damit eine Beobachtung der Erdarbeiten stattfinden kann. Die Anzeigepflicht bezieht sich auf evtl. Rodungsarbeiten, den Oberbodenabtrag und auf alle in den Unterboden reichende Erdarbeiten.

1.4.8 Änderungsvorbehalt

Sofern keine einvernehmliche Lösung über den Anschluss des Schmutzwasserkanals für die zusätzliche Toilettenanlage zwischen der Antragstellerin und der Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage erzielt werden kann, hat die Antragstellerin anderweitig die Herstellung eines Anschlusses an die öffentliche Kanalisation sicherzustellen. Diesbezüglich bleibt die Änderung dieses Beschlusses vorbehalten.

1.5 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

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

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden soweit wie möglich berücksichtigt und haben Eingang in die Nebenbestimmungen gefunden.

2. Sachverhalt

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Tank- und Rastanlage Garbsen Nord an der Bundesautobahn A2 soll um eine Parkplatz- Anlage für den Schwerlastverkehr erweitert werden.

Westlich der bestehenden Tank- und Rastanlage sollen insgesamt 68 LKW-Stellplätze sowie ein 175 m langer Längsparkstreifen für den Schwerlastverkehr eingerichtet werden.

2.2 Verfahrensablauf

Aufgrund des Planfeststellungsantrages der Vorhabensträgerin vom 11.02.2009 wurde das Verfahren gemäß der Regelungen der §§ 17 -17e FStrG, 72 – 78 VwVfG durchgeführt.

- 12.02.2009 Einleitung des Verfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Dezernat 33 – Planfeststellung)
- 12.02.2009 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
- 21.02.2009 ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Garbsen durch Veröffentlichung in der Leinezeitung
- 04.03.2009 öffentliche Auslegung der Planunterlagen bei der Stadt Garbsen bis zum 06.04.2009
- 15.08.2009 ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins durch Veröffentlichung in der Leinezeitung
- 24.08.2009 Erörterungstermin in Garbsen

3. Begründung

3.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage dieser Entscheidung sind die §§ 17 bis 17e des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) sowie §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

3.2 Nebenbestimmungen

Die unter Punkt 1.4 verfügten Nebenbestimmungen sind notwendig zum Schutz von Natur und Landschaft, zur Sicherstellung des reibungslosen Ablaufs der Baumaßnahme sowie für die rechtskonforme Umsetzung der geplanten Maßnahme.

3.3 Materiell-rechtliche Bewertung

3.3.1 Planrechtfertigung

Durch den erheblichen Anstieg des Straßengüterverkehrs auf den Autobahn– Hauptachsen kommt es trotz der beträchtlichen Zahl der vorhandenen LKW- Parkplätze in den Abend- und Nachtstunden,

insbesondere von Montag bis Donnerstag, zu Engpässen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Es besteht daher ein erhebliches öffentliches Interesse an der Schaffung zusätzlichen Parkraums für den Schwerlastverkehr.

Auf nachdrückliche Forderung des Bundes soll der Engpass an LKW- Stellflächen im Raum Hannover schnellstmöglich gemindert werden.

3.3.2 Untersuchung alternativer Lösungen

3.3.2.1 Standortwahl

Die vorhandenen Stellplätze entlang der A2 sind nicht gleichmäßig verteilt, in der Region Hannover fällt das Stellplatzangebot geringer aus als im westlichen und östlichen Abschnitt der A2.

Annähernd gleichwertige Standortalternativen zur Tank- und Rastanlage Garbsen Nord für den Neubau einer ausschließlich für den Schwerverkehr bereitzustellenden Parkplatz- Anlage stehen unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Aspekte im zu betrachtenden Wirkungsraum der BAB A2 westlich von Hannover nicht zur Verfügung.

Der gewählte Standort für die Erweiterung von LKW- Stellflächen westlich von Garbsen ist am besten geeignet, weil eine optimale Verknüpfung mit der vorhandenen Rastanlage gewährleistet ist und daher der effektive Nutzen mit vertretbaren finanziellen Mitteln erreicht werden kann. Weiterhin wird eine Integration der Anlage in den Netzbestand der Rastanlage ermöglicht und der Standort kann bautechnisch hervorragend erschlossen werden.

In einem zweiten Schritt wird der Umbau und die Erweiterung sämtlicher bestehender Parkplatzanlagen entlang der A2 untersucht. Mittelfristig wird der Umbau von bestehenden Anlagen zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze durchgeführt und langfristig die mögliche Erweiterung dieser Anlagen untersucht.

3.3.2.2 Raumaufteilung der Erweiterungsfläche

Die Planfeststellungsbehörde hat von Amts wegen geprüft, ob der Flächenverbrauch im Norden der Parkplatzanlage zugunsten einer Verbreiterung des Pflanzstreifens oder der Errichtung eines Walles zur K341 hin reduziert werden kann, um die Sichtbeziehung zur Parkplatzanlage zu vermindern. Da die gemäß der "Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen, Ausgabe 1999 (VHRR)" vorgesehene Regelbreite der Trennfläche zwischen der Parkplatzanlage und der Richtungsfahrbahn Dortmund von 10,00 m einzuhalten ist, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, die gesamte Anlage um bis zu 3,00 m in südlicher Richtung zur BAB A 2 zu verschieben. Diese Verschiebung ist jedoch aus Sicherheitsgründen nicht möglich; die geringere Ablenkung der Fahrbahn in den Verschwenkungsbereichen an der Einfahrt zur Parkplatzanlage würde zu verkehrsfördernder Fahrweise durch überhöhte Geschwindigkeit animieren sowie aufgrund der erforderlichen Querneigungsverwindung zu einer vermehrten Fehleinschätzung der Kraftfahrer hinsichtlich der eigenen Geschwindigkeit führen.

Weiterhin wurde geprüft, ob durch einen Wegfall der Sickermulden Platz im Norden der Anlage geschaffen werden kann. Da die Entwässerung sicherzustellen ist, wurde der Ersatz der geplanten Sickermulde durch Sickerbecken überprüft. Um das auf der Parkplatzanlage anfallende Oberflächenwasser in ein Sickerbecken zu leiten, müsste die gesamte Anlage angehoben werden. Diese Anhebung würde zu erheblichen Kosten verursachen, zum anderen wären die LKW von der K341 aus

noch besser zu sehen als bei der geplanten Lösung. Zudem würde die Anlage von Sickerbecken zu einem erheblich gesteigerten Flächenverbrauch führen, der wiederum zu kompensieren wäre.

Ferner wurde geprüft, die aus Sicherheitsgründen an der Einfahrt zur Parkplatzanlage notwendige Verschwenkung der Fahrbahn wieder zurück zu verschwenken und somit ein Verschieben der gesamten Anlage nach Süden zu ermöglichen. Diese Lösung ist nicht praktikabel. Die Rück-Verschwenkung müsste in gleicher Länge wie die erste Verschwenkung ausgeführt werden, um die notwendigen Kurvenradien für LKW sicherzustellen. Hierdurch müsste der Parkstreifen für den Schwerlastverkehr nach Westen verschoben werden, was eine Verschiebung der nordwestlichen Fahrwege nach sich ziehen und hierdurch zu einem erhöhten Flächenverbrauch und somit zur weiteren Vernichtung von Wald führen würde.

Auch eine Änderung der Schräganordnung der Parkplätze würde zu einer Erweiterung der Fläche nach Westen und somit zu einem insgesamt erhöhten Flächenverbrauch führen und kommt daher nicht in Frage.

Die vorgelegte Planung der Antragstellerin stellt den optimalen Kompromiss hinsichtlich der größtmöglichen Anzahl von Stellplätzen und dem gebotenen Schutz von Natur und Landschaftsbild dar und ist somit nicht zu beanstanden.

3.3.3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

3.3.3.1 Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger nach § 3 Abs. 1 FStrG die Belange des Umweltschutzes zu beachten. Für Natur und Landschaft werden diese Belange in § 1 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatG) sowie §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) konkretisiert. Die in diesen Gesetzen enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen sind gegen die sonstigen Belange der Allgemeinheit abzuwägen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 der Planunterlagen) hat die Vorhabensträgerin im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde der Region Hannover den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Eingriffe beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Folgende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden getroffen:

- Zum Schutz von Brutvögeln werden die Rodungsmaßnahmen zeitlich eingeschränkt.
- Der belebte Oberboden wird zum Erhalt und der Wiederherstellung der Oberbodenfunktionen abgeschoben, zwischengelagert und nach Abschluss der Bauarbeiten auf die zu begrünenden Flächen wieder aufgebracht.
- Beeinträchtigungen während des Baubetriebes werden durch eine Sicherung der Vegetationsbestände vermieden.
- Der Wall südlich und der Grünstreifen nördlich der Parkplatz- Anlage werden zur Einbindung der Parkplatz- Anlage in die Umgebung mit Gehölzen besetzt.
- Zur Gliederung der Anlage werden Laubbäume gepflanzt und Landschaftsrasen gesät.

- Nicht mehr benötigte Flächen werden zur Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktion entsiegelt.
- Naturnahe Waldbestände werden aufgeforstet.

Die beantragte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 7 NNatG dar, die zu Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen sowie zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen.

Die festgestellte Planung einschließlich des landespflegerischen Begleitplans entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach §§ 1, 2 und 8 NNatG sowie § 19 BNatSchG.

Hiernach dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt nötig beeinträchtigen.

Somit ist zu prüfen, ob die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes am konkret vorgesehenen Standort durch Wahl einer anderen, den Planungszielen ebenfalls genügenden Planungskonzeption vermieden oder verringert werden könnten. Der Eingriffsminimierung wurde bei den Schritten zur Erarbeitung der beantragten Planung ordnungsgemäß Rechnung getragen. Der durch das Vorhaben verursachte Eingriff ist daher unter Berücksichtigung der vorgenannten, von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze nicht vermeidbar.

Nach § 10 NNatG hat der Verursacher eines Eingriffs, soweit erforderlich, die von dem Eingriff betroffenen Grundflächen so herzurichten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes zurückbleiben (Ausgleichsmaßnahmen). Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe können jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Für die geplante Neuversiegelung ist keine Entsiegelung in entsprechender Größenordnung möglich. Dieser mit dem Vorhaben verbundene Eingriff wäre daher unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege voringen (§ 11 NNatG).

Wie nachfolgend unter Punkt 3.3.3.2 ausgeführt, haben die Belange von Natur und Landschaft aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses an der Verwirklichung der Planungsziele trotz ihres anerkannten Gewichtes hier jedoch bei der Abwägung zurückzustehen, so dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind.

Da eingriffsbedingt nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben, sind gemäß § 12 NNatG vom Verursacher Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Diese mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) dargestellt. Der landespflegerische Begleitplan stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach §§ 10 und 12 NNatG kompensiert werden.

Alle Flächen, die von landschaftspflegerischen Maßnahmen betroffen sind, müssen zunächst von der Straßenbauverwaltung erworben werden. Andernfalls kann die Durchführung der Maßnahme gegen die Zahlung einer Entschädigung im Grundbuch dinglich gesichert werden. Hinweise auf künftige Eigentümer in den Maßnahmeblättern stellen lediglich Absichtserklärungen dar. Sie machen privatrechtliche Verhandlungen durch die Straßenbauverwaltung nicht entbehrlich. Auch die Unterhaltung bzw. Pflege der Flächen ist nach dem Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Ausführungsplanung noch zu regeln.

3.3.3.2 Naturschutzfachliche Abwägung nach § 11 NNatG

Wie oben ausgeführt erfordert § 11 NNatG eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Hierunter fallen auch die verkehrsbedingten Nutzungsansprüche, wie sie hier von dem Bauvorhaben gestellt werden. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 11 NNatG folgt aber, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist.

Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens haben auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffes begründen könnten. Wie ausgeführt, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein erhebliches öffentliches Interesse. Die Nutzungsansprüche des Verkehrs haben daher in der Abwägung ein höheres Gewicht als die nicht ausgleichbaren, aber kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. Dasselbe gilt für die ausgleichbaren Eingriffe. Die naturschutzrechtliche Abwägung nach § 11 NNatG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff zulässig ist.

3.3.3.3 Gesamtbetrachtung

Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 17 FStrG einstellen zu können und einen Ausgleich und Ersatz entsprechend den §§ 10 und 12 NNatG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausreichend kompensiert, so dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht zurückbleibt bzw. für die nicht ausgleichbaren Eingriffswirkungen ähnliche Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes wiederhergestellt werden.

3.3.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

3.3.4.1 Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVPG

Für den Neubau bzw. die Änderung einer Bundesfernstraße, zu der auch die Erweiterung einer Tank- und Rastanlage gehört, ist nach Nr. 14.3. der Anlage 1 zu § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. §§ 2 u. 3 ff. UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat insoweit die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt und hierzu insbesondere eine allgemein verständliche nicht technische Zusammenfassung gemäß § 6 Abs. 3 S. 2 UVPG vorgelegt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 3 VwVfG. Die Darstellungen in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht und im landschaftspflegerischen Begleitplan, sowie die allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG (Unterlagen 1, 12 und 1.a. der Planunterlagen) reichen aus, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu beurteilen. Der hierbei jeweils festgelegte Untersuchungsraum ist sachgerecht. Hinsichtlich der fachlich nicht zu beanstandenden Untersuchungsmethoden – und auch ihrer Auswahl sowie Anwendung im Rahmen weiterer Planunterlagen – wird auf Punkt 3.2. der Unterlage 1.a verwiesen.

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter darzustellen (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gemäß § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten, wobei neben den Unterlagen nach § 6 UVPG die behördlichen Stellungnahmen und die Äußerungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen sind. Nach § 11 Satz 4 UVPG kann die zusammenfassende Darstellung in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die Angaben der Vorhabensträgerin nach § 6 UVPG, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde überprüft. Im Ergebnis treffen die Aussagen in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1a) in vollem Umfang zu. 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 der Planunterlage 1.a. Bezug genommen (dort unter den Punkten 2 und 4).

Auf dieser Grundlage, ergänzt um die behördlichen Stellungnahmen sowie um Hinweise und Einwendungen Dritter, sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 S. 2 UVPG zu erwarten.

Menschen

Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich ca. 1,1 km von der geplanten Parkplatzanlage entfernt. Im betroffenen Bereich befinden sich folgende Freizeitmöglichkeiten: nördlich des Parkplatzes entlang der K 341 verläuft ein Radweg, nordöstlich befindet sich eine Windhundrennbahn, südlich der BAB A2 liegt das Naherholungsgebiet Blauer See mit Badesportmöglichkeiten, Campingplatz und westlich hiervon ein Golfplatz.

Pflanzen und Tiere

Insgesamt rund 2,2 ha Wald, Gehölz, Rasen und Graswege werden für die Parkplatzfläche in Anspruch genommen.

Durch die Rodung der Gehölze gehen Strukturen verloren, die für verschiedene Vogelarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Verbotstatbestände für Tiere (insbesondere Vögel und Fledermäuse) nach Naturschutzrecht sind jedoch nicht verwirklicht.

Boden und Wasser

Durch die Versiegelung von ca. 1,5 ha Boden werden die versickerungsfähigen Flächen sowie der Oberflächenabfluss und hierdurch evtl. die Grundwasserneubildungsrate reduziert.

Rund 0,8 ha Oberboden werden abgeschoben und später an anderer Stelle wiederverwendet.

Klima / Luft

Es sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Die klimatischen Ausgleichsleistungen der Landschaft im Plangebiet sind von nachrangiger Bedeutung. Angesichts des schwach reliefierten Geländes verbleibt die vorwiegend über Acker- und Grünlandflächen produzierte Kaltluft am Ort ihrer Entstehung und wirkt somit nicht als Frischluft für besiedelte Bereiche.

Landschaft

Ein landschaftsprägender Gehölzbestand geht durch Rodung der Waldfläche verloren.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Für die betroffene Fläche können frühgeschichtliche Funde nicht ausgeschlossen werden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Das Ziel dieser Betrachtung besteht nicht darin, alle diese denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen aufzuzeigen. Vielmehr sollen die Bereiche herausgestellt werden, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und vorhabensbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf. Ein Konfliktschwerpunkt, der sich aus der Überlagerung mehrerer hoher Bedeutungen und Empfindlichkeiten verschiedener Schutzgüter ergibt, ist die Rodung der Waldfläche und die anschließende Bodenversiegelung.

3.3.4.2 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Schutz vor erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen; Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung sowie Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen sind umfassend unter Punkt 3.3.3.1 dieses Beschlusses beschrieben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die dortigen Ausführungen sowie auf die unter Punkt 1.4.4 angeordneten Auflagen verwiesen.

3.3.4.3 Bewertung nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziff. 0.6.1.1. UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 08.06.1995, in: UPR 1995, 391).

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

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

Menschen

Das Schutzgut Mensch wird durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt. Eine Schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Lärmbelastung der nächstgelegenen Wohnbebauung durch die geplante Parkplatzanlage nicht verändert wird. Auch die Freizeitnutzung des durch die BAB A2 stark vorbelasteten Gebietes wird nicht nennenswert beeinträchtigt.

Pflanzen und Tiere

Der Gehölzverlust wird vollständig ausgeglichen durch Neuanlage naturnaher Waldbestände. Bislang ackerbaulich genutzte Flächen werden aufgeforstet. Am Rand der neuen Waldbestände wird ein gestufter Waldrand aufgebaut.

Tiere werden durch die Rodung des bestehenden Gehölzes insoweit nicht beeinträchtigt, als das die Rodungsarbeiten in der gesetzlich vorgegebenen Zeit durchgeführt werden und daher eine Störung brütender Tiere oder Vernichtung derer Gelege ausgeschlossen wird. Für die potenziell im betroffenen Bereich gehölz- und gebüschbrütenden Vogelarten bleiben in der Umgebung ausreichend geeignete vergleichbare Strukturen erhalten, wohin diese Arten erfolgreich ausweichen können, wenn sie im kommenden Frühjahr neue Brutreviere etablieren. Alle Arten wechseln ihre Lebensstätten regelmäßig und sind nicht im engeren Sinne standorttreu.

Weiterhin hat der Gehölzbestand für Fledermäuse keine nachweisbare Funktion als Winterquartier oder als Quartierstandort in den Sommermonaten. Der betrachtete Bereich hat unter diesem Gesichtspunkt keine Bedeutung für Fledermäuse. Auch in der Lebensraumfunktion als Jagdgebiet hat der Bereich insgesamt nur untergeordnete Bedeutung. Hier sporadisch jagende Fledermäuse können problemlos ausweichen und finden in der unmittelbaren Umgebung ausreichend gleichermaßen geeignete Strukturen als Jagdreviere.

Boden und Wasser

Um Beeinträchtigungen des Bodens durch Umlagerungen möglichst gering zu halten und um den Boden als Pflanzenstandort zu erhalten, wird der belebte Oberboden von den Bauflächen vor Baubeginn abgeschoben und außerhalb des Baubetriebs in Mieten zwischen gelagert. Der Boden wird vor dem Befahren durch Baufahrzeuge geschützt und nach Abschluss der Bauarbeiten auf die zur Begrünung vorgesehenen Flächen aufgebracht und angesät.

Das auf der Parkplatz- Anlage anfallende Oberflächenwasser wird auf der Fläche selbst versickert. Dazu werden breite Sickermulden angelegt. Die Mulden werden mit Oberboden angedeckt und angesät. Dadurch wird das versickernde Wasser zusätzlich gefiltert, bevor es in das Grundwasser gelangt.

Klima/Luft

Entlang der BAB A2 und der Kreisstraße K 341 beeinträchtigen Schadstoffeinträge aus dem Kfz-Verkehr die Luftqualität. Da die LKW, die die Parkplatzanlage nutzen werden, bereits die BAB A2 befahren, sind keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die Parkplatzanlage zu erwarten.

Landschaft

Bestimmende Elemente im Untersuchungsgebiet sind die Autobahn und die bestehende Tank- und Rastanlage. Die naturraumtypische Eigenart des Landschaftsbildes im Umfeld der geplanten Parkplatz-Anlage ist weitgehend zerstört. Natürlich wirkende Biotoptypen kommen nur noch in einem geringen

Anteil vor. Es überwiegen vom Menschen geprägte oder errichtete Elemente wie z.B. die Autobahn mit ihren Nebenanlagen, der Golfplatz und der Badesee sowie die landwirtschaftliche Nutzung.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Vor Baubeginn werden Suchgrabungen durchgeführt, um eventuelle frühgeschichtliche Funde sichern zu können.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Vor dem Hintergrund der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich durch den Eingriff bei selektiver Betrachtung – trotz der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen – z.T. erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bezogen auf einzelne Schutzgüter.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG sind auch eventuelle Wechselwirkungen, die sich zwischen den Schutzgütern ergeben können, in die Betrachtungen einzubeziehen. So ist zu berücksichtigen, dass sich ggf. die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig beeinflussen und potenzieren können. Allerdings sind Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen fachgesetzlich nicht vorgegeben.

Soweit der Eingriff erhebliche negative Umweltauswirkungen hervorruft, werden diese, sofern möglich, entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung aus § 10 NNatG ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen). Dort, wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich ist, erfolgt eine Kompensation durch geeignete Ersatzmaßnahmen, so dass die durch den Eingriff zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Auf die entsprechende Auseinandersetzung mit den Belangen des Naturschutzes wird verwiesen. Die Kompensationsbilanzierung kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine hinreichende Kompensation beeinträchtigter Werte und Funktionen erbracht wird. Aufgrund dieses Ergebnisses ist zunächst nicht erkennbar, dass nach erfolgter Kompensation negative Wechselwirkungen auftreten werden.

Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffsregelung nach § 7 ff. NNatG lediglich auf die Belange von Naturhaushalt und Landschaftsbild beschränkt; eine Kompensation findet folglich auch nur in diesem Rahmen statt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat hingegen einen erweiterten Ansatz, indem sie neben den Umweltmedien des Naturhaushalts weitere Schutzgüter wie Mensch und Kulturgüter einbezieht.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG sind neben der Abwägung nach § 11 NNatG (siehe Punkt 3.3.3.2) in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist nicht erkennbar, dass durch Wechselwirkungen eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter eintritt.

Nachteilige Auswirkungen auf die prüfungsrelevanten Umweltbelange, die nicht durch andere Maßnahmen weitestgehend kompensiert werden können, sind somit nicht ersichtlich. Nach alledem ist festzustellen, dass durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage das Maß der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen insgesamt nicht erheblich nachteilig beeinflusst wird. Insoweit stehen der Zulässigkeit des Vorhabens keine Bedenken entgegen.

Das Vorhaben wird deshalb insgesamt als umweltverträglich i.S.d. § 12 UVPG beurteilt.

3.3.5 Artenschutz

3.3.5.1 Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzrechts gerecht.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Punkt 3.3.3.3) – nach § 19 BNatSchG (= §§ 7-12 NNatG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

3.3.5.2 Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages kommen die folgend aufgeführten streng und europarechtlich geschützten (Vogel-) Arten auf den Flächen vor, die ggf. bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. kann ihr Vorkommen dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Fledermäuse: Abendsegler

Vögel: Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Buntspecht, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Zaunkönig, Zilpzalp, Baumpieper, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartenbaumläufer, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Grauschnäpper, Grünfink, Kleiber, Singdrossel, Star, Türkentaube, Wacholderdrossel, Wintergoldhähnchen, Mäusebussard

Pflanzen: Europarechtlich und streng geschützte Pflanzenarten sind im Zuge der Kartierung nicht nachgewiesen worden.

3.3.5.3 Beurteilung der Verbotstatbestände

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse ist unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen (Vermeidung der Verbotstat-

bestände/Sicherung günstiger Erhaltungszustände) als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

Fledermäuse:

Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG treten nicht ein. Weitergehende Maßnahmen für Fledermäuse werden nicht erforderlich.

Weder Individuen von Fledermäusen noch deren Lebensstätten sind direkt oder indirekt durch Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme betroffen.

Der Gehölzbestand hat für Fledermäuse keine nachweisbare Funktion als Winterquartier oder als Quartierstandort in den Sommermonaten. Der betrachtete Bereich hat unter diesem Gesichtspunkt keine Bedeutung für Fledermäuse.

Auch in der Lebensraumfunktion als Jagdgebiet hat der Bereich insgesamt nur untergeordnete Bedeutung. Hier sporadisch jagende Fledermäuse können problemlos ausweichen und finden in der unmittelbaren Umgebung ausreichend gleichermaßen geeignete Strukturen als Jagdreviere.

Der Verlust des Gehölzbestandes zieht keine erheblichen Beeinträchtigungen von Fledermäusen oder ihren Lebensstätten nach sich. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand von Fledermauspopulationen sind nicht zu erwarten.

Vögel:

Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG treten nicht ein. Weitergehende Maßnahmen für Vögel werden nicht erforderlich.

Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vögel mit Ausnahme des Mäusebussards sind in Deutschland und Niedersachsen weit verbreitet und im Bestand nicht gefährdet, somit kommt ein Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG für diese Arten nicht in Betracht. Zusätzlich wird durch die Bauzeitenregelung sichergestellt, dass keine brütenden Vogelarten im Plangebiet vorhanden sind und somit keine unmittelbare Betroffenheit der Lebensstätten eintritt. Alle Arten wechseln ihre Lebensstätten regelmäßig und sind nicht im engeren Sinne standorttreu.

Der Mäusebussard wurde im Untersuchungsgebiet als Nahrungsgast gesichtet. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird sich auch bei dem geplanten Ausbau der Tank- und Rastanlage nicht verschlechtern, weil es im ökologischen räumlichen Zusammenhang ausreichend geeignete Ausweichhabitate für die betroffenen Individuen gibt. Weiterhin ist in den Ausweichhabitaten nicht mit erheblichen Verdrängungseffekten von Individuen der gleichen Art oder anderen streng geschützten Arten zu rechnen.

3.3.6 Europäische Schutzgebiete: FFH- Verträglichkeit

Südlich der BAB A2 liegt die Leineaue. Sie ist als Flora- Fauna- Habitat (FFH)- Gebiet Nr. 90 „Aller, untere Leine, untere Oker“ Bestandteil des Schutzgebietssystems Natura 2000.

Die geplante Parkplatz- Anlage liegt nicht im FFH- Gebiet. Sie wird durch die vorhandene Autobahn, einen Golfplatz und das Naherholungsgebiet Blauer See von dem FFH- Gebiet getrennt; die räumliche Entfernung beträgt mindestens 320 m.

Zur Abklärung, ob das Natura 2000 – Gebiet durch das Bauvorhaben betroffen ist, wurde eine FFH-Vorprüfung durchgeführt. Diese Verträglichkeitsvorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass es durch das geplante Bauvorhaben für das FFH- Gebiet Nr. 90 weder einzeln noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu Beeinträchtigungen kommt.

Unter Berücksichtigung der maximal möglichen Intensitäten und Reichweiten der Wirkprozesse sind keine in dem Natura 2000- Gebiet vorkommenden wert gebenden Tier- und Pflanzenarten sowie keine wesentlichen Bestandteile und Erhaltungsziele betroffen; die Funktion und Bedeutung für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 bleibt uneingeschränkt erhalten.

3.3.7 Immissionsschutz

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

Die nächstgelegene Wohnbebauung befindet sich ca. 1,1 km entfernt. Aufgrund dieser Entfernung ist eine Beeinträchtigung durch Lärm von der Parkplatzanlage ausgeschlossen. Eine vorsorglich durchgeführte Berechnung für die nächstgelegenen Wohnhäuser in Garbsen und Schloß Ricklingen, in die neben der Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf die Parkplatzanlage auch die zusätzliche Lärmbelastung durch an- und abfahrende LKW eingeflossen ist, bestätigt diese Einschätzung.

3.4 Stellungnahmen

3.4.1 Untere Naturschutzbehörde Region Hannover

Die Untere Naturschutzbehörde der Region Hannover fordert, die Flächeninanspruchnahme durch den Verzicht auf den geplanten Schutzwall entlang der A2 zu reduzieren; stattdessen solle der Gehölzstreifen zwischen der K341 und der Parkplatzanlage verbreitert werden.

Der Wall dient zur Abschirmung der Ruhe suchenden LKW- Fahrer gegenüber der BAB. Um den Gehölzstreifen zwischen K341 und Parkplatz verbreitern zu können, müsste die gesamte Anlage in Richtung Autobahn verschoben werden. Eine Verschiebung der befestigten Flächen in Richtung Autobahn ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich; die geringere Ablenkung der Fahrbahn in den Verschwenkungsbereichen würde zu verkehrsgefährdender Fahrweise durch überhöhte Geschwindigkeit animieren sowie aufgrund der erforderlichen Querneigungsverwindung zu einer vermehrten Fehleinschätzung der Kraftfahrer hinsichtlich der eigenen Geschwindigkeit führen.

Soweit möglich, werden Randbäume zur K341 und zur bestehenden Anlage hin erhalten. Der zwischen K341 und Parkplatzanlage verbleibende Geländestreifen wird mit Gehölzen bepflanzt, die die Erweiterungsfläche zur freien Landschaft hin abschirmen und die Anlage in das Landschaftsbild einbinden. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die geplanten Anpflanzungen soweit wie möglich verhindert und darüber hinaus ausgeglichen. Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind ausreichend, der geplante Gehölzstreifen wird Sichtbeziehungen zwischen Parkplatzanlage und Radweg verhindern.

Eine weitere Berücksichtigung der Stellungnahme ist aus den o.g. Sicherheitsgründen nicht möglich.

3.4.2 Stadt Garbsen

Die Stadt Garbsen fordert, den zwischen Parkplatzanlage und Autobahn geplanten Wall nach Norden zwischen K341 und Parkplatzanlage zu verlegen, um Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu mindern. Es bestünde Flächenspielraum in den geplanten Längsparkstreifen beidseitig der Parallelfahrbahn. Weiterhin könnten die vorgesehenen Sickermulden nördlich der Anlage überplant und durch einen Graben mit Rückstaubecken ersetzt werden, um Spielraum bezüglich der Nordverschiebung des Walls zu erhalten.

Die gerügte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch die geplanten Anpflanzungen soweit wie möglich verhindert und darüber hinaus ausgeglichen. Die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind ausreichend, der geplante Gehölzstreifen wird Sichtbeziehungen zwischen Parkplatzanlage und Radweg verhindern. Zudem ist der Sichtschutz durch einen Gehölzstreifen mit Bäumen effektiver zu erreichen als mit einer bepflanzten Wallanlage. Da die Standsicherheit der Gehölze ansonsten nicht zu gewährleisten ist, muss auf eine Bepflanzung mit hohen Gewächsen im Kronenbereich des Walles verzichtet werden.

Der geplante Längsparkstreifen wird für Schwertransporte zwingend benötigt. Eine Verschiebung der befestigten Flächen in Richtung Autobahn ist zudem aus Sicherheitsgründen nicht möglich; die geringere Ablenkung der Fahrbahn in den Verschwenkbereichen würde zu verkehrsgefährdender Fahrweise durch überhöhte Geschwindigkeit animieren sowie aufgrund der erforderlichen Querneigungsverwindung zu einer vermehrten Fehleinschätzung der Kraftfahrer hinsichtlich der eigenen Geschwindigkeit führen.

Zur Frage der Raumaufteilung der Erweiterungsfläche und der Möglichkeit, einen Wall zur K 341 hin zu errichten, siehe Punkt 3.3.2.2.

Der von der Stadt Garbsen geforderte Sichtschutz zwischen Parkplatzanlage und K341 wird durch die gewählte Lösung am besten erreicht. Die geprüften Alternativen zur Errichtung von Sickerbecken erfordern eine Anhebung des Geländes, was wiederum zu einer erhöhten Sichtbarkeit der LKW von der K341 aus führt.

Weiterhin fordert die Stadt Garbsen eine Verlängerung des offenporigen Asphalts in Richtung Schloß Ricklingen. Hierzu siehe Punkt 3.5.1.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

3.4.3 Niedersächsische Landesforsten

Das Niedersächsische Forstamt Fuhrberg regt an, hinsichtlich der geplanten Neuanpflanzungen entlang der K 341 auf die Pflanzmaßnahmen zu verzichten und stattdessen die vorhandene Vegetation zu erhalten.

Soweit möglich, werden Randbäume zur K 341 und zur bestehenden Tank- und Rastanlage erhalten. Der zwischen K341 und der Parkplatzanlage verbleibende Geländestreifen wird mit Gehölzen bepflanzt. Hierdurch wird die Erweiterungsfläche zur freien Landschaft hin abgeschirmt und die Anlage in das Landschaftsbild eingebunden. Es wird ein möglichst dicht bepflanzter Geländestreifen geschaffen, was allein mit der vorhandenen Vegetation nicht zu erreichen ist.

3.5 Einwendungen

3.5.1 Beeinträchtigung durch Lärm

Einige Einwender erwarten durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage eine Steigerung der Lärmimmissionen in Garbsen sowie den Stadtteilen Schloß Ricklingen, Horst und Meyenfeld. Ferner sei der an- und abfahrende LKW- Verkehr störender als der fließende Verkehr auf der BAB A2. Wie unter Punkt 3.3.7 dargestellt, kann eine Erhöhung der Lärmbelastung der nächstgelegenen Wohnbebauung auch durch an- und abfahrende LKW allein aufgrund der Entfernung zur Erweiterungsfläche sicher ausgeschlossen werden. Folglich können auch keine Ansprüche auf Schallschutz gemäß der 16.BImSchV ausgelöst werden und somit besteht keine Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände oder offenporigen Asphalt anzuordnen. Da der Verkehr auf der Tank- und Rastanlage keine Verkehrszunahme auf der BAB A2 bedingt und ein Ausbau der BAB vorliegend nicht beabsichtigt ist, besteht keine Möglichkeit, in diesem Verfahren Schutzmaßnahmen gegen den Verkehrslärm der Autobahn anzuordnen.

Ferner werde die Naherholungsfunktion eingeschränkt. Gemäß Flächennutzungsplan liegen im Planbereich „Flächen mit geringer Vielfalt“ vor, die auch nach der Regionalen Raumordnung als Vorsorgegebiet für Landwirtschaft und nicht zur Erholungsnutzung ausgewiesen sind. Der Bereich wird zwar tatsächlich von den Anliegern zur Erholung genutzt, ist aber für die regionale oder überregionale Erholungsnutzung nicht bedeutsam.

Ein gesetzlicher Schutzanspruch gemäß 16. BImSchV besteht weder für ausgewiesene noch für faktische Naherholungsbereiche; dennoch ist die eventuelle Einschränkung der Naherholung in die Abwägung einzustellen. Aufgrund der Nähe zur BAB A2 besteht eine erhebliche Vorbelastung der umliegenden Naherholungsgebiete, die Erweiterung der Tank- und Rastanlage wird diese Immissionen insgesamt nur geringfügig verstärken. Das Interesse der Anwohner, dass ein bereits stark vorbelastetes Gebiet nicht mit weiteren Immissionen belastet wird, wiegt angesichts des öffentlichen Interesses an der Schaffung ausreichender Ruhemöglichkeiten für LKW- Fahrer geringer. Daher ist die geringfügige zusätzliche Belastung der Naherholungsgebiete aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses hinzunehmen.

Es wird eine hohe Gesamtlärmbelastung durch den Flughafen Langenhagen, durch Hubschrauberverkehr entlang der BAB 2 sowie die Bundesstraße 6 und den Mittellandkanal beklagt. Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.03.1996 (-4C 9/95-DVBl 1996, 916) ist jedoch der Umfang der Anspruchsberechtigung für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln, eine Summierung der unterschiedlichen Lärmquellen darf nicht vorgenommen werden. Eine Ausnahme ist möglich, sofern der Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht wird; die hierzu angenommenen Lärmwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden an der nächstgelegenen Wohnbebauung jedoch weit unterschritten.

3.5.2 Beeinträchtigung durch Schadstoffe

Die von den an- und abfahrenden LKW ausgehenden Schadstoffimmissionen werden in erster Linie auf der Parkplatzanlage selbst abgelagert. Die mit dem Luftstrom über den nördlichen Rand der Anlage hinausgehenden Schadstoffe werden auf den angrenzenden Grünstreifen, die geplante Gehölzpflanzung, die K341 und den Radweg eingetragen. Die vorgesehene Gehölzpflanzung sowie die nördlich der K341 neu anzulegenden Waldflächen werden die Filterfunktion des bisherigen Waldbestandes übernehmen.

3.5.3 Kompensation zerstörter Waldflächen

Durch die Erweiterung gehen 2,057 ha Eichenmischwald verloren. Um die Diskrepanz zwischen den alten zu rodenden Gehölzbeständen und den Neuanpflanzungen zu verringern, wird die dreifache Größe der Eingriffsfläche kompensiert. Diese Vorgehensweise erfolgt nach den Richtlinien zur Anwen-

dung der Eingriffsregelung beim Aus- und Neubau von Straßen und nach Festlegungen des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz sowie in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Forstamt.

3.5.4 Standortwahl der Erweiterungsfläche

In den Einwendungen wird die Notwendigkeit der Schaffung zusätzlicher Parkplätze am Standort Garbsen- Nord bezweifelt, es wird auf verschiedene Ausweichmöglichkeiten hingewiesen. Wie unter Punkt 3.3.2.1 ausgeführt, ist die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Garbsen Nord aufgrund der Anbindung zur vorhandenen Rastanlage sowie der Notwendigkeit von weiteren Parkplätzen besonders in diesem Bereich Hannovers die einzige vertretbare Lösung. Ferner werden entlang der BAB A2 sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft, weiteren Parkraum einzurichten. Die genannten Ausweichmöglichkeiten werden zusätzlich berücksichtigt.

3.5.5 Privateinwendungen

Einwender Nr. 1

Der Einwender ist anerkannter Naturschutzverein und rügt eine nachhaltige Beeinträchtigung der Naherholung sowie Wohnqualität der Dörfer Schloß Ricklingen, Horst und Meyenfeld. Die Lärmimmissionen des an- und abfahrenden LKW- Verkehrs seien deutlich höher und störender als gleichmäßig fließender Verkehr; die Orte unterlägen bereits jetzt schon einer erheblichen Lärmbelastung durch die B6, den Flugverkehr und die Bundesbahn. Ein wirksamer Lärmschutz zwischen der Rastanlage und der Burgstraße (K341) wird eingefordert. Der Lärmschutzwall müsse deutlich länger als die geplante Rastanlage ausgebaut werden, ferner wäre eine schallabsorbierende Lärmschutzwand zwischen Autobahn und Rastanlage denkbar. Hierzu siehe Punkt 3.5.1.

Zur Notwendigkeit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage am gewählten Standort siehe Punkt 3.5.4.

Ferner wird die hohe Lebensraumbedeutung des abzuholenden Waldes hervorgehoben. Zur Kompensation siehe Punkt 3.5.3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 2

Der Einwender ist anerkannter Naturschutzverein und beantragt die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens, da ein Verfahrensfehler vorläge. In der Bekanntmachung sei auf alle wesentlichen Bestandteile der Baumaßnahme hinzuweisen; dies sei insoweit nicht erfolgt, als in der Bekanntmachung kein Hinweis auf die Abholzung von Wald enthalten gewesen sei. Weiterhin seien Berufstätige von der Einsichtnahmemöglichkeit ausgeschlossen gewesen.

Dieser Argumentation kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die Tank- und Rastanlage Garbsen Nord nach Westen hin erweitert werden soll. Somit war für Ortskundige erkennbar, dass in Waldflächen eingegriffen werden muss. Es ist nicht möglich, sämtliche eventuell belastende Details einer Planung bereits in der öffentlichen Bekanntmachung zu erwähnen. Die Bekanntmachung erfüllt eine Anstoßfunktion und soll eventuellen Einwendern die Möglichkeit zur Einschätzung geben, ob sie von der geplanten Maßnahme in ihren Belangen betroffen sein könnten. Hierzu muss die Maßnahme möglichst prägnant beschrieben werden, Details können im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen nachgelesen werden. Da der NABU Einwen-

dungen zur Abholzung des Waldes erhoben hat, ist dokumentiert, dass die Anstoßfunktion der öffentlichen Bekanntmachung in dieser Hinsicht erzielt wurde.

Berufstätige wurden nicht von der Einsichtnahme ausgeschlossen. Die Planunterlagen wurden während der gesamten Dienststunden im Rathaus der Stadt Garbsen ausgelegt, so dass jedermann Gelegenheit hatte, diese einzusehen.

Die Wohnqualität des Stadtteils Schloß Ricklingen sei bereits jetzt durch erheblichen Lärm von den Flughäfen Langenhagen und Wunstorf, der Eisenbahnstrecke Wunstorf – Hannover sowie durch die Autobahn A2 beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung werde durch die geplante Maßnahme weiter verstärkt. Der Schutz des Waldes solle grundsätzlich Vorrang vor Verkehrsplanungen haben; ferner erfüllten Bäume an der Autobahn die Funktion, Dreck, Ruß und CO₂ zu filtern. Hierzu siehe Punkte 3.5.1 und 3.5.2.

Als Ausgleichsmaßnahme geplanter Wald könne keinen Ersatz darstellen, da nicht sichergestellt sei, dass die Neuanpflanzung den Wert des abgeholzten Mischwaldes jemals erreichen werde. Hierzu siehe Punkt 3.5.3.

Ferner würde der Lebensraum für Baumbrüter und geschützte Fledermausarten vernichtet. Wie aus Unterlage 12.1 der Planunterlagen zu ersehen ist, wurden umfangreiche faunistische Untersuchungen durchgeführt. Weiterhin wurden vorhandene Daten der Unteren Naturschutzbehörde, des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz sowie der Stadt Garbsen in die Auswertung einbezogen. Es wurde festgestellt, dass der Wald für Fledermäuse keine besondere Lebensraumbedeutung hat und auch für Vögel von untergeordneter Bedeutung ist. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden vollständig kompensiert.

Da der Bedarf für weitere Parkplätze nur nachts bestünde und tagsüber ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden seien, verweist der Einwender auf die Parkplätze an der Abfahrt Bad Nenndorf / Barsinghausen; dort seien nachts ausreichend Plätze vorhanden. Ferner sollten am Parkplatz Bückethaler Knick nach 18 Uhr die PKW- Parkplätze für LKW freigegeben werden. Hierzu siehe Punkt 3.5.4.

Dem Vorschlag, PKW- Parkplätze nachts für LKW freizugeben, kann aufgrund der Ausgestaltung der Plätze nicht gefolgt werden. PKW- Plätze weisen nicht die für LKW erforderlichen Radien auf und sind ferner nicht für die Belastung mit dem weitaus höheren Gewicht der LKW ausgelegt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 3

Der Einwender ist anerkannter Naturschutzverein und hält eine Gesamtplanung entlang der besonders frequentierten Autobahnabschnitte für notwendig. Diese Planung erfolgt bereits (siehe Punkt 3.3.2.1).

Der Ausgleich des Waldverlustes durch Neuanpflanzung wird angezweifelt; hierzu siehe Punkt 3.5.3.

Weiterhin seien Waldstreifen gerade an viel frequentierten Fernstraßen notwendig zur Filterung von Feinstaub, Dieselruß, CO₂ und radioaktiven Schadstoffen und hier notwendig als Lärmschutz für die Stadtteile Schloß Ricklingen, Horst, Garbsen Mitte und Altgarbsen. Die Stadt Garbsen sei ohnehin stark belastet (A2, B6, Kreis- und Landstraßen, südliche DB- Trassen, Hubschrauberverkehr entlang der A2) und sollte nicht durch die LKW- Parkplätze zusätzlich belastet werden. Die angrenzenden ländlichen Räume, die die Garbsener zur Naherholung nutzen, würden belastet. Flüsterasphalt solle bis zur Abfahrt Wunstorf / Luthe fortgeführt werden. Im engeren Siedlungsbereich und im Bereich des Na-

herholungsgebietes Garbsener Schweiz sollen Lärmschutzwände vorgesehen werden. Hierzu siehe Punkte 3.5.1 und 3.5.2.

Das Problem der falsch parkenden LKW werde nicht durch die Planung gelöst, es müssten gezielte Verkehrsprüfungen durchgeführt werden und LKW- Halteverbote festgesetzt werden. Diese Aufgabe liegt im Bereich der Straßenverkehrsbehörde und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Es besteht objektiv ein Bedarf an 1250 neuen LKW-Parkplätzen, dieser kann nur durch die Schaffung von Parkplätzen, nicht aber durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausgeglichen werden.

Für die Kompensationsflächen würden Offenlandräume vorgesehen, in denen bedrohte Arten wie Rebhühner und Feldlerchen vorkämen. Die übergeordneten Planungen (Regionales Raumordnungsprogramm, Forstlicher Rahmenplan, Landschaftsplan Garbsen) formulieren für diese Flächen das Ziel „Erweiterung des Waldanteils“. Durch die geplante Erweiterung gehen Waldlebensräume verloren, deren Funktionen möglichst in räumlicher Nähe zum Eingriff wiederhergestellt werden sollen. Dies wird durch Art und Lage der Maßnahmen wie vorgesehen erreicht. Um auch die Anforderungen der Offenland- Arten zu berücksichtigen, wurden im Umfeld der geplanten Waldlebensräume großflächige Saumstrukturen vorgesehen. Diese werden zu vielfältigen Lebensräumen entwickelt, die langfristig geeignete Strukturen für diese Vögel darstellen.

Entlang des für die Abholzung vorgesehenen Waldes seien Fledermausvorkommen geortet worden, die den Wald als Jagdhabitat und Leitfunktion für ihre Nahrungssuche entlang der Burgstraße in das Offenland nutzten. Es sei wichtig und zwingend erforderlich, dass eine Leitfunktion erhalten bleibe. Geländebegehungen und Auswertungen vorhandener Unterlagen kamen zu dem Ergebnis, dass dem zu rodenden Gehölzbestand für Fledermäuse keine nachweisbare Funktion als Winterquartier oder als Quartierstandort in den Sommermonaten zugeordnet werden kann; auch als Jagdgebiet hat der Bereich nur untergeordnete Bedeutung. Auf eine Funktion als Leitlinie lassen die Arten und Anzahl der Individuen nicht schließen; der westlich an die Erweiterungsfläche angrenzende Waldbestand zwischen K341 und A2 bleibt bestehen sowie die nördlich der K341 verlaufende Feldhecke. Der neu angelegte Wald wird sich als neu geschaffenes Verbindungselement entwickeln. Erhebliche Beeinträchtigungen von Fledermäusen oder ihren Lebensstätten oder Auswirkungen auf den Erhaltungszustand von Fledermauspopulationen sind nicht zu erwarten.

Nördlich der A2 sollen erhaltenswerte Binnendünen vorhanden sein. Nach Auskunft der Region Hannover liegen im Planbereich keine Binnendünen vor.

Eine Ausgleichsmaßnahme im Landschaftsschutzgebiet sei fragwürdig und im Grundsatz abzulehnen. Lediglich ein geringer Teil der gesamten Fläche liegt im Landschaftsschutzgebiet. Diese Stelle wurde gewählt, um vielfältige Saumstreifen auch im weiteren Umfeld des bestehenden Wäldchens zu etablieren und vielfältige Lebensräume zu entwickeln. Die Schutzzwecke des Landschaftsschutzgebietes stehen der Planung nicht entgegen (Vermehrung von Hochstaudensäumen als erklärtes Ziel).

In den Lärm- und Sichtschutzwall solle ein großvolumiges Betonrohr eingebaut werden, um Fledermäusen ein Winterquartier zu bieten. Die vorgeschlagene Schaffung von Winterquartieren ist nicht notwendig, da keine Beeinträchtigung von Winterquartieren stattfindet; zudem würde eine Schaffung von Winterquartieren in der Nähe zur BAB das Kollisionsrisiko erhöhen.

Die Ausgleichsmaßnahme A10 soll an die Ausgleichsmaßnahme A 9 angeglichen werden. Hierdurch würde Platz geschaffen für eine längere, schlankere LKW- Parkmöglichkeit. Durch diese Änderung wäre Platz vorhanden für einen großzügigen Lärmschutzwall. Der Wall solle mit Bepflanzung mindestens 5m hoch sein, um als Leitlinie für Fledermäuse zu dienen. Gegen diesen Vorschlag sprechen funktionale, verkehrliche, umweltbezogene und wirtschaftliche Gründe: die Entfernung zur Raststätte wäre zu groß, die Geschwindigkeiten würden sich bei einer längeren durchgehenden Fahrspur erhö-

hen, zur AS Wunstorf- Kohlenfeld würde nur noch der Mindestabstand eingehalten, der verbleibende Waldstreifen böte keinen nennenswerten Immissionsschutz, es müsste mehr Wald für die längere Fahrspur abgeholzt werden, die Nähe zu A2 und K341 bietet keinen Schutz und Rückzugsmöglichkeit für Tiere, ferner würden höhere Kosten entstehen durch weitere Toilettenanlagen, Grunderwerb, Flächeninanspruchnahme, Zaunlänge, Unterhaltungskosten, Verlagerung von Verkehrsregelungsanlage und Technikhäuschen.

Auf Ausgleichsmaßnahme A10 solle aus Gründen der Verkehrssicherheit verzichtet werden, da hierdurch Wildwechsel gefördert werden. Diese Bedenken teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, auch die Verkehrsbehörden haben keine Einwände gegen diese Maßnahme erhoben.

Der Waldsaum solle mit einer vorgelagerten Heckenstruktur heimischer Sträucher ergänzt werden. Vor der Heckenstruktur solle eine Ruderalfläche oder mesophiles Grünland als „Lerchenfenster“ für Feldlerchen und Rebhühner angelegt und gesichert werden. Diese Vorschläge werden bereits berücksichtigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht gefolgt wurde.

Einwender Nr. 4

Die Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage ist Eigentümerin der Flurstücke 19/10 (Nebengebäude) und 19/12 (Raststätte mit Hotel), Flur 5, Gemarkung Schloß Ricklingen sowie Flurstücke 1/176 und 1/179 (Tankstelle), Flur 1, Gemarkung Garbsen; die Betriebsrechte richten sich nach den öffentlich-rechtlichen Konzessionsverträgen vom 03.06. / 03.07.1998.

Umgestaltung der Zufahrt zum Hotel:

Die zu überplanende Teilfläche des Flurstücks 19/10 sei rechtzeitig vor Baubeginn von der Bundesstraßenverwaltung zu erwerben; nach Konzessionsvertrag bemesse sich die Entschädigung hierfür nach dem Verkehrswert der Teilfläche. Die Veränderungen seien von der Bundesstraßenverwaltung veranlasst und daher die Kosten gemäß Konzessionsvertrag von dieser zu tragen.

Die Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage werde Eigentümerin der neuen Zufahrt von den Hotelstellplätzen bis zur neuen Grundstücksgrenze, für die Einmündung von der Verkehrsfläche zu der neuen Zufahrt sei die Bundesstraßenverwaltung als Eigentümerin unterhaltspflichtig.

Der Antragsteller sagt zu, die o.g. Regelungen gemäß dem Konzessionsvertrag zu treffen.

Sicherstellung der Betriebsabläufe:

Die Einwenderin fordert eine uneingeschränkte Erreichbarkeit sämtlicher Servicebetriebe für alle Fahrzeuge sowie die Sicherstellung der Zufahrt zur Rastanlage und der Abfahrt auf die BAB. Ferner sei die Beschilderung für die bewirtschafteten Rastanlagen einschließlich der Zusatzbeschilderung nach § 33 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist zu jeder Zeit auch im Baustellenbereich aufrechtzuerhalten und müsse auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer zu erkennen sein, dies gelte auch für die wegweisende Beschilderung zu den Hotelstellplätzen. Da während der Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen die Tankstellen, Raststätten und das Motel weiter geöffnet bleiben, müssen während der gesamten Bauzeit ausreichend Stellplätze für alle Fahrzeugarten zur Verfügung stehen.

Gemäß dem Konzessionsvertrag ist die Behinderung der Anbindung an die Servicebetriebe so gering wie möglich zu halten, vorübergehende Behinderungen müssen aber von der Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage hingenommen werden. Da die Erweiterungsfläche hinter der bestehenden Anlage liegt, kommt es, wenn überhaupt, nur zu geringen Beeinträchtigungen im Bereich der durchge-

henden Fahrspur. Die Flächen von Tankstelle, Parkplatz, Motel und Raststätte werden während des Baus nicht in Anspruch genommen.

Ferner wird um Ausführung der Baumaßnahme in einzelnen Baustufen gebeten. Dieser Bitte wird nachgekommen. In der ersten Phase sollen voraussichtlich Schrägparkstände und Fahrgassen angelegt werden, in der zweiten Phase wird der Verkehr über die Fahrgasse Achse 10 zur Auffahrt geleitet und die neue Durchfahrgasse incl. Längsparkstreifen hergestellt.

Toilettenanlage:

Die Einwenderin erhebt Widerspruch gegen die Ausstattung der Erweiterungsfläche mit WC- Gebäuden. Es bestünde kein Bedarf für eine weitere Toilettenanlage, da die Rastanlage mit Toilettenanlagen ausgestattet sei. Die bestehenden Toilettenanlagen seien nicht ausgelastet und die Erweiterung der Parkplatzanlage schaffe keinen so großen zusätzlichen Bedarf, dass die Errichtung einer weiteren Anlage notwendig wäre. Erfahrungsgemäß würden nicht bewirtschaftete Sanitäranlagen auf Parkplatzanlagen keinen guten Hygienestandard aufweisen und seien häufig stark verschmutzt, optimale Sauberkeit werde im Sinne der Verkehrsteilnehmer im Raststätten- und Tankstellengebäude gewährleistet. Die Errichtung einer weiteren Toilettenanlage habe negative Auswirkungen auf den Pächter der Raststätte und Tankstelle, der von den Verkehrsteilnehmern für den schlechten Zustand der WC- Anlage verantwortlich gemacht werde. Für Verkehrsteilnehmer sei nicht ersichtlich, dass die Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage nicht für die abgesetzte WC- Anlage zuständig ist. Es würde ein erheblicher Standortnachteil im Vergleich zu Raststätten ohne abgesetzte WC- Anlage geschaffen.

Durch die Erweiterung um 68 LKW-Stellplätze sowie die Entfernung der Erweiterungsfläche zur bestehenden Tank- und Rastanlage in Höhe von 300m ist der Bedarf an zusätzlichen Toilettenanlagen gegeben. Der hygienische und technische Standard werden durch Vandalismus hemmende Elemente, automatisiert reinigende technische Anlagen sowie moderne Architektur und Bauweise angehoben. Die geplante Toilettenanlage ist ein zusätzliches Angebot wie bei der Neuanlage eines Parkplatzes, die übrigen Sanitäreinrichtungen (z.B. Duschen) werden weiterhin von der Betreibergesellschaft der Tank- und Rastanlage angeboten.

Anschluss an die Entwässerung:

Der Antragsteller sagt zu, die o.g. Regelungen gemäß dem Konzessionsvertrag zu treffen; siehe Punkt 5.3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht gefolgt wird.

Einwender Nr. 5

Der Einwender fordert als Einwohner von Schloß Ricklingen Investitionen in die Lärminderung auf dem betroffenen Teilstück der Autobahn. Der zunehmende Verkehr wäre für das Naherholungsgebiet Blauer See, den Golfplatz und die benachbarten Ortschaften Schloß Ricklingen, Horst und Meyenfeld weniger belastend, wenn zwischen der Abfahrten Garbsen und Wunstorf / Luthe offenporiger Asphalt aufgetragen würde. Hierzu siehe Punkt 3.5.1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 6

Die Einwenderin ist Gewerbetreibende im Naherholungsgebiet Blauer See und stellt eine massive Lärmbelastung durch den Straßenverkehr der BAB A2 fest. Sie hält die zusätzliche Erhöhung des Lärms durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage für nicht zulässig. Zum Schutz der Naherholungsgebiete der Garbsener und der Wohngebiete Horst und Schloß Ricklingen vor Verkehrslärm soll der zwischen Herrenhausen und der Abfahrt Garbsen geplante offenporige Asphalt auch im Abschnitt Garbsen bis Abfahrt Luthe aufgebracht werden. Der Erdwall auf der Seite des Blauen Sees soll mittels einer Lärmschutzwand erhöht werden. Hierzu siehe Punkt 3.5.1.

Ferner wird eine Reflektion des Schalls durch die geplanten Lärmschutzwände und Erdwälle in Richtung Südseite befürchtet. Die Lärmschutzwälle bestehen aus Bodenaufschüttungen mit einer überwiegenden Böschungsneigung von 1:1,5 sowie einem kontrollierten Bewuchs. Aufgrund ihrer groben Oberflächenstruktur und Böschungsneigung gelten die verbleibenden Schallreflexionen als gering und damit vernachlässigbar. Die gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Anlage 1 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90) anzuwendenden Berechnungsverfahren berücksichtigen keine Schallreflexionseigenschaften von Lärmschutzwallanlagen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 7

Der Einwender ist Eigentümer von Grundstücken, die für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Er erklärt sich mit einer Veräußerung der benötigten Flächen (Gemarkung Schloß Ricklingen, Flur 5, Flurstücke 58/5 und 58/6) einverstanden, sofern auch ein weiteres in seinem Besitz befindliches Grundstück (Gemarkung Schloß Ricklingen, Flur 5, Flurstück 42/3) angekauft wird. Für dieses Grundstück erwartet der Einwender eine erhebliche Verunreinigung mit Abfällen durch Parkplatznutzer und daraus resultierend erhebliche Kosten für die Abfallbeseitigung. Die Nutzung seines Eigentums sei bei Umsetzung der Planung nahezu unmöglich.

Das zusätzlich angebotene Grundstück liegt mittig im verbleibenden Gehölzbestand und wird daher von der Straßenbauverwaltung nicht benötigt. Eine Verschmutzung durch Benutzer der Parkplatzanlage ist lediglich mittelbar durch die bestehende Nutzung des Weges durch Prostituierte denkbar. Hier obliegt es dem Eigentümer, eine seinem Willen widersprechende Nutzung des Weges zu untersagen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 8

Der Einwender ist Einwohner Schloß Ricklingens und sieht sein Recht sowie das Recht seiner Kinder auf Leben, körperliche Unversehrtheit und Eigentum durch die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage beeinträchtigt. Die Planungen kämen nicht dem immissionsschutzrechtlichen Vermeidungsgebot insbesondere zur Vermeidung von Verkehrslärm nach, da keine Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohngebiete in den Ortsteilen Schloß Ricklingen und Horst vorgesehen seien. Ferner solle im Zusammenhang mit der Baumaßnahme eine Entlastung der o.g. Wohngebiete durch das Aufbringen von offenporigem Asphalt im Bereich zwischen den Anschlussstellen Garbsen und Wunstorf / Luthe erzielt werden. Hierzu siehe Punkt 3.5.1. Da die Grenzwerte der 16. BImSchV. deutlich unterschritten werden, kann eine Gesundheitsgefährdung des Einwenders und seiner Familie durch die Maßnahme sicher ausgeschlossen werden.

Angesichts sinkender Verkehrszahlen sowie zahlreicher Bauaktivitäten zur Raststättenerweiterung entlang der BAB A2 an anderer Stelle erscheint dem Einwender eine Erweiterung der Raststätte Garbsen

Nord derzeit weder geboten noch notwendig, insbesondere da ein naturnahes Waldstück überbaut wird. Hierzu siehe Punkt 3.5.4.

Der Einwender ist der Meinung, mit dem Stand der Bekanntmachung stünden dem Planungsträger noch keine konkreten Ausgleichflächen zur Verfügung. Hier irrt der Einwender dahingehend, dass in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen lediglich allgemein darauf hingewiesen wird, dass private Flächen als Ausgleichflächen benötigt werden. Auf konkrete Grunderwerbsunterlagen in den Planunterlagen wird jedoch bereits in der Bekanntmachung hingewiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 9

Die Einwender befürchten eine Lärmintensivierung für die Ortsteile Schloß Ricklingen, Horst, Meyenfeld, Garbsen– Mitte und Altgarbsen und beklagen die starke Vorbelastung Garbsens durch die B6, den Flughafen Langenhagen und die A2. Es wird eine Lärmschutzwand für die Nordseite, offener Asphalt bis Wunstorff- Luthé und eine Aufstockung der Anpflanzungen an der Ausfahrt Garbsen- Nord gefordert. Durch das An- und Abfahren der LKW entstehen vermehrt Immissionen, die das Hinterland belasten. Hierzu siehe Punkt 3.5.1.

Ferner wird die Abholzung des Waldes für nicht vertretbar gehalten, da der Wald der Filterung von Feinstäuben, Dieselruß, CO₂ und weiteren Schadstoffen diene. Hierzu siehe Punkt 3.5.2.

Weiterhin wird gerügt, die geplanten Ausgleichsmaßnahmen würden nicht ausreichen, da Neuanpflanzungen Jahrzehnte benötigen, um eine entsprechende Größe und Nutzen für die Umwelt zu erlangen wie der bestehende Wald. Hierzu siehe Punkt 3.5.3.

Zur Frage der Standortwahl der Erweiterungsfläche siehe Punkt 3.5.4.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwender Nr. 10

Der Einwender rügt die hohe Belastung Garbsens durch Lärm- und Schadstoffimmissionen der Verkehrswege Mittellandkanal, Bundesstraße 6 und BAB A2. Durch die geplante Abholzung des Waldbestandes würde diese Belastung verstärkt. Auf der Nordseite der A2 wird eine Lärmschutzwand gefordert sowie eine ausreichende Bepflanzung an der Ausfahrt Garbsen Nord. Ferner erfülle der Wald eine wichtige Filterfunktion hinsichtlich Lärm und Feinstaub. Hierzu siehe Punkte 3.5.1 und 3.5.2.

Im Zuge der A2 gäbe es ausreichend weitere Möglichkeiten für Parkplatzerweiterungen, die keine Wohngebiete beeinträchtigen; hierzu siehe Punkt 3.5.4.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

3.6 Abwägungsergebnis

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Garbsen Nord 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 Erweiterung der Tank- und Rastanlage liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum 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. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchtigung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf die Schaffung weiterer Parkplätze für den LKW- und Schwerlastverkehr müssen die Interessen der privaten Grundstückseigentümer, aber auch die Belange 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 Erweiterung der Tank- und Rastanlage 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.

4. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

5. Hinweise

5.1 Hinweise zur Wasserrechtlichen Erlaubnis

5.1.1 Vorbehalt

Die wasserrechtliche Erlaubnis (Punkt 1.3) steht unter dem Vorbehalt nach § 7 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG), d.h., dass nachträgliche Auflagen im Interesse des Wohls der Allgemeinheit gemacht werden können, wenn nachteilige Auswirkungen durch die Maßnahme festgestellt werden.

5.1.2 Rechte Dritter

Die Erlaubnis wird unbeschadet der Rechte Dritter und der nach sonstigen Rechtsvorschriften evtl. noch erforderlichen Genehmigungen erteilt.

5.1.3 Duldungspflicht

Gemäß § 61 NWG hat der Antragsteller die behördliche Überwachung der Anlagen, Einrichtungen und Vorgänge zu dulden, die für die Einleitung von Bedeutung sind. Der Antragsteller hat dazu, insbesondere zur Prüfung, ob die Anforderungen an die Einleitung eingehalten werden oder ob nachträgliche Anforderungen aufgrund § 7 NWG zu treffen sind, der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover oder einer von ihr beauftragten Stelle jederzeit Zugang zu den Abwasseranlagen zu ermöglichen und bei Überprüfungsmaßnahmen Unterstützung zu gewährleisten.

5.2 Hinweis zum Denkmalschutz

Für alle Erdarbeiten gelten die Bestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG ND) hinsichtlich unerwarteter Funde (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gem. § 14 DSchG ND).

5.3 Hinweis zum Anschluss des Schmutzwasserkanals an die bestehende Entwässerungsanlage

Der Anschluss des geplanten Schmutzwasserkanals für die zusätzliche Toilettenanlage wird gemäß der entsprechenden Regelung des bestehenden Konzessionsvertrags zwischen Antragstellerin und Betreiberin der Tank- und Rastanlage geregelt.

5.4 Konzentrationswirkung

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

5.5 Eigentumsverhältnisse, Enteignungsverfahren

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Werden Grundstücke durch das Vorhaben in Anspruch genommen, bedarf es hierzu im Grundsatz der Zustimmung des Eigentümers. Die Feststellung des Planes ersetzt nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer, die Grundstücke im Sinne des Antrages zu nutzen. Kommt keine Einigung zustande, muss zusätzlich ein förmliches Enteignungsverfahren nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz (NEG) außerhalb dieses Verfahrens durchgeführt werden.

Bei den getroffenen Entschädigungsregelungen wird nur eine Entschädigung dem Grunde nach festgestellt. Führen die Verhandlungen zwischen den Eigentümern und der Straßenbauverwaltung nicht zu einer Einigung, muss die Entschädigungshöhe durch ein gesondertes Verfahren – das so genannte Enteignungsverfahren nach dem NEG – festgesetzt werden.

5.6 Außerkrafttreten

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

5.7 Einsichtnahme

Dieser Beschluss nebst der festgestellten Pläne und Verzeichnisse wird nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen bei der Stadt Garbsen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Weiterhin können die Unterlagen beim RGB Hannover, Dorfstr. 17-19, 30519 Hannover, Telefon 0511/39936-241 und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76a, 30453 Hannover, Telefon 0511/3034-2219 eingesehen werden.

5.8 Hinweis zur Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

5.9 Berichtigungen

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

5.10 Hinweis zu den verwendeten Abkürzungen

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

Im Auftrag

van Cattenburg

Anlage:

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Die nachfolgend genannten Vorschriften sind in ihrer zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses.

16.BImSchV Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs	Bundestags- Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DIN 18915	Vegetationstechnik im Landschaftsbau: Bodenarbeiten
DSchG ND	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
FFH	Flora- Fauna- Habitat
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
RAS-LP 4 Bäumen,	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Teil 4: Schutz von Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RGB	Regionaler Geschäftsbereich
StVO	Straßenverkehrsordnung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz