



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 7, Streckenabschnitt
AD Salzgitter - AS Seesen;
Verkehrseinheit (VKE) 2: südl. AS Bockenem - südl. AS
Seesen von Betr.-km rd. 208,0 bis Betr.-km rd. 221,0 in
den Gemarkungen Ortshausen, Bornum, Klein-Rhüden,
Bornhausen, Bilderlahe und Engelade**

30.07.2010

-3327-31027-05/08-A 7-



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

Bereich	Inhalt	Seite
A	Feststellender und genehmigender Teil	4
1	Planfeststellung	4
1.1	Festgestellte Planunterlagen	4
1.2	Unterlagen, die der Planfeststellung nicht bedürfen	6
2	Nebenbestimmungen	7
2.1	Belange der Leitungsträger	7
2.2	Abfallrechtliche Belange	7
2.3	Land- und forstwirtschaftliche Belange	8
2.4	Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Habitatschutz	10
2.5	Belange der Wasserwirtschaft	11
2.5.1	Allgemein	11
2.5.2	LK Hildesheim	12
2.5.3	RRB 6	12
2.6	Lärmschutz	12
2.6.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	12
2.6.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen	13
2.6.3	Sonstige Auflagen zum Lärmschutz	13
2.7	Baudurchführung	14
2.8	Bodenfunde	14
2.9	Belange der Rastanlagenbetreiber	14
2.10	Sonstiges	15
2.11	Änderungsvorbehalte	15
3	Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmen, Zulassungen	15
3.1	Wasserrechtliche Genehmigung	15
4	Vereinbarungen und Zusagen	21
4.1	Vereinbarungen	21
4.2	Zusagen	21
5	Entscheidungen über Einwendungen	23
6	Nachrichtliche Hinweise	23
B	Begründender Teil	24
7	Verfahrensablauf	24
8	Planrechtfertigung und Begründung der Umbaumaßnahme	25
8.1	Planungsvarianten	27
9	Immissionsschutz	31
9.1	Lärm	31
9.1.1	Berechnungsverfahren	35
9.1.2	Betroffene Ortschaften	37
9.1.2.1	Rhüden	37
9.1.2.2	Bilderlahe	38
9.1.2.3	Engelade	40
9.1.2.4	Bornhausen	41
9.1.2.5	Bornum	41
9.1.2.6	Ortshausen	43
9.1.3	Einwendungen und Forderungen zur EG-Umgebungslärmrichtlinie	44
9.1.4	Lärmschutz für die Naherholungsgebiete	44
9.1.5	Sonstige Einwendungen zum Lärmschutz	45
9.2	Luftschadstoffe	46
9.2.1	Einwendungen zu Luftschadstoffen	48
10	Umweltverträglichkeitsprüfung	48
10.1	Zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG	48
10.2	Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Schutz	51
10.3	Bewertung nach § 12 UVPG	52

11	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	58
11.1	Allgemeine Belange	58
11.1.1	Rechtsgrundlagen, landschaftspflegerische Begleitplanung	58
11.1.2	Anforderungen nach § 15 Abs. 5 BNatSchG	60
11.1.3	Gesamtbetrachtung	60
11.2	Besonders geschützte nationale Bereiche	60
11.3	Europäische Schutzgebiete; FFH-Verträglichkeit	61
11.3.1	Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Planungsraum	62
11.4	Artenschutz	63
11.4.1	Rechtlicher Rahmen	63
11.4.2	Bestandserfassung/Relevanzprüfung	63
11.4.3	Beurteilung der Verbotstatbestände	64
11.4.4	Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstatbestände	68
11.5	Weitere Einwendungen zum Naturschutz	68
12	Belange der Wasserwirtschaft	70
12.1	Entwässerungsplanung	70
12.2	Weitere Einwendungen zur Wasserwirtschaft	74
12.2.1	RRB 6	74
12.2.2	Landkreis Goslar	76
13	Belange der Landwirtschaft und Agrarstruktur	76
13.1	Allgemeines	76
13.2	Wegenetz	77
13.2.1	Allgemein	77
13.2.2	Bauwerk 2103	78
13.2.3	Bauwerk 3043/3046	78
13.2.4	Wirtschaftsweg RRB 1	79
13.2.5	Wirtschaftsweg RRB 2	79
13.3	Vorübergehende Beeinträchtigungen	80
13.4	Ersatzland, Restflächenübernahme, Ablösebeträge	80
13.5	Ersatzzahlung gemäß BNatSchG	81
13.6	Weitere Einwendungen zu Landwirtschaft und Agrarstruktur	81
14	Belange der Nachbarschaft und des Immissionsschutzes	84
15	Eigentum/Wertminderungen/Entschädigungen	85
16	Einzeleinwendungen	86
16.1	Einwendungen grundsätzlicher Art	86
16.2	Einwendungen zu Immissionsschutzfragen und Eingriffen in private Flächen	86
16.3	Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen	87
16.4	Sonstige Stellungnahmen und Einwendungen	95
17	Gesamtabwägung	96
18	Hinweise	96
C	Rechtsbehelfsbelehrung	98
Anlage 1	Abkürzungsverzeichnis	99

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Planfeststellungsverfahren für den

**Sechsstreifiger Ausbau der BAB A 7, Streckenabschnitt AD Salzgitter - AS Seesen;
Verkehrseinheit (VKE) 2: südl. AS Bockenem - südl. AS Seesen von Betr.-km rd. 208,0
bis Betr.-km rd. 221,0 in den Gemarkungen Ortshausen, Bornum, Klein-Rhüden, Born-
hausen, Bilderlahe und Engelade**

A Feststellender und genehmigender Teil

1. Planfeststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718) der aus den unter Ziff. 1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Ordnernr	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
3	1	Übersichtslageplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1D	1:5000
3	1	Übersichtslageplan vom 07.04.2010 (Deckblatt)	2D(1), 3D(1)	1:5000
4	1	Übersichtshöhenplan vom 23.05.2008	1	1:5000/500
4	1	Übersichtshöhenplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	2D, 3D	1:5000/500
6	1	Straßenquerschnitt vom 23.05.2008	2-5	1:50
6	1	Straßenquerschnitt vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1D	1:50
6.1	1	Querprofile vom 23.05.2008	1-7	1:200
6.1	1	Querprofil vom 12.10.2009 (Deckblatt)	8D-10D	1:200
7	1	Lageplan vom 23.05.2008	1	1:1000
7	1	Lageplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	2D-9D, 12D	1:1000
7	1	Lageplan vom 07.04.2010 (Deckblatt)	10D(1), 11D(1), 13D(1)- 16D(1)	1:1000

8	2	Höhenplan vom 23.05.2008	1-9, 11-13	1:1000/100
8	2	Höhenplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	10D, 14D-16D	1:1000/100
8.1	2	Höhenplan vom 23.05.2008	1-5	1:1.000/100
10	2	Bauwerksverzeichnis mit Vorblatt vom 07.04.2010 (Deckblatt)	45 Seiten	
11.1	3	Zusammenstellung der Gebäudeseiten und der Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen vom 12.10.2009 (Deckblatt)	Nr. 8.3, Tabelle 3	
12.3.1	4	Landschaftspflegerischer Übersichtslageplan (Deckblatt) vom 12.10.2009	1D-3D	1:5.000
12.3.2	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 23.05.2008	1, 6, 9, 11, 12, 16, 21	1:1.000
12.3.2	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	2D-5D, 7D, 8D, 10D, 13D-15D, 17D-19D	1:1000
12.3.3	4	Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei vom 12.10.2009 (Deckblatt)	S 01-E 18, 43 Seiten	
12.5	5	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 12.10.2009 (Deckblatt)	S. 1-46	
13.3	6	Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1D	1:5000
13.3	6	Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 07.04.2010 (Deckblatt)	2D(1), 3D(1)	1:5000
14.1	6	Grunderwerbsplan vom 23.05.2008	1, 6, 9, 12, 16, 17, 21	1:1.000
14.1	6	Grunderwerbsplan vom 12.10.2009 (Deckblatt)	2D-5D, 7D, 8D, 11D, 15D, 19D	1:1000
14.1	6	Grunderwerbsplan vom 07.04.2010 (Deckblatt)	10D(1), 13D(1), 14D(1), 18D(1)	1:1000
14.2	6	Grunderwerbsverzeichnis mit Vorblatt vom 07.04.2010 (Deckblatt)	1-18 (Hi), 1-28 (GS)	

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

1.2 Unterlagen, die der Planfeststellung nicht bedürfen

Die nachstehend aufgeführten Unterlagen sind nachrichtlich beigelegt und bedürfen nicht der Planfeststellung.

Nr. der Unterlage	Ordner	Bezeichnung der Planunterlagen	Blatt-Nr.	Maßstab
1	1	Erläuterungsbericht vom 07.04.2009 (Deckblatt)	1-65	
1 a	1	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1-31	
1 b	1	Kurzfassung der FFH-Verträglichkeits-Prüfung vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1-10	
2	1	Übersichtskarte vom 23.05.2008 Übersichtskarte vom 12.10.2009	1 2D	1:100.000 1:25.000
9	2	Kurzfassung Streckengutachten vom 08.07.2004	22 Seiten	
11.1	3	Schalltechnischer Erläuterungsbericht vom 12.10.2009 (Deckblatt)-Tabelle 3 festgestellt-	1-26	
11.2	3	Lageplan Schalltechnische Untersuchung vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1D-6D	1:2000
11.3	3	Berechnungsunterlagen vom 12.10.2009 (Deckblatt)	Tabelle 1-8	
11.LuS	3	Luftschadstofftechnisches Gutachten mit Anhang A 3 vom April 2007	68+6 Seiten	
12.1	4	Landschaftspflegerischer Erläuterungsbericht, Teil I+II vom 12.10.2009 (Deckblatt)	109+116 Seiten	
12.2	4	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 12.10.2009	1D-3D	1:5.000
12.4	5	FFH-Verträglichkeitsprüfung Nette und Sennebach vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1-68,2aD, 3aD,3bD	1:5000
12.6	5	Umweltverträglichkeitsstudie vom März 2005	137 Seiten 26 Pläne	
13.1	6	Wassertechnischer Erläuterungsbericht vom 07.04.2010 (Deckblatt)	1-21, 1D,2D,3D	1:200
13.2.1- 13.2.6, 13.2.8	6	Wassertechnische Berechnungsunterlagen vom 12.10.2009 (Deckblatt)	1-3, 1-54, 1-18, 1-15, 1-18, 1-2, 1-2	

2. Nebenbestimmungen

2.1 Belange der Leitungsträger

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Ausführungsplanung mit den betroffenen Versorgungs- und Leitungsträgern (Deutsche Telekom AG, E.ON Avacon AG, Harz-Energie, Kabel Deutschland) sowie dem Ausbau- und Unterhaltungsverband Nette die erforderlichen Maßnahmen (z. B. Schutzvorkehrungen und Leitungsverlegungen) abzustimmen. Die Stellungnahmen der Vorgenannten sind zu beachten. Der Baubeginn ist rechtzeitig anzuzeigen.

2.2 Abfallrechtliche Belange

2.2.1 Allgemein

Die „Vollzugshilfe zu den Anforderungen an das Aufbringen und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden“ der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Boden (LABO) zu § 12 Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) ist ebenso wie die Verordnung über das Bodenplanungsgebiet Harz im Landkreis Goslar (BPG-VO), veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 20/2005 für den Landkreis Goslar zu beachten. Dies gilt einerseits für Bodenmaterial, welches aus dem Planbereich in andere Bereiche verbracht wird (z.B. Oberboden, Verwertung von Überschussboden) und andererseits für Bodenmaterialien, die von außerhalb in den Planbereich eingebracht werden (z.B. für landschaftsbauliche Erfordernisse). Die diesbezüglichen Unterlagen (Untersuchungsergebnisse, Entsorgungsbelege etc.) sind der unteren Bodenschutzbehörde unaufgefordert vorzulegen.

2.2.2 LK Goslar

Anfallender Bodenaushub ist soweit möglich im zugehörigen Streckenabschnitt zu belassen. Anfallendes Überschussbodenmaterial, welches nicht auf denselben Flächen eines Teilgebietes verwertet wird, darf nur in Gebieten mit gleicher oder höherer Bodenbelastung auf- oder eingebracht werden; der Entsorgungsweg ist frühzeitig mit dem Landkreis Goslar abzustimmen. Welche Belastungen in dem überplanten Gebiet vorliegen, kann aus den vom Landkreis Goslar übersandten Kartenausdrügen entnommen werden.

Die Regelungen der Verordnung über das Bodenplanungsgebiet Harz im Landkreis Goslar (BPG-VO), veröffentlicht im Amtsblatt für den Landkreis Goslar Nr.20 aus 2005 sind zu beachten. Die Bodenbewegungen sind in einer zu fertigenden Aufstellung nachvollziehbar darzustellen. Eine Verschlechterung der Bodenbelastung ist auch bei Belassen vor Ort zu vermeiden.

Bezüglich der Verwertung von Bankettmaterial, das erfahrungsgemäß Schadstoffbelastungen aufweist, sind, soweit vorhanden, konkrete Untersuchungsergebnisse der Bodenschutzbehörde vorzulegen und die Genehmigung der unteren Bodenschutzbehörde ist einzuholen.

Sollten bei Erdarbeiten aufgrund ihres Aussehens, ihrer Konsistenz oder ihres Geruchs auffällige Materialien (z.B. Verfärbungen, Fremdstoffe, etc.) angetroffen werden, ist die untere Bodenschutzbehörde (LK Goslar, Tel.: 05321/76685) unverzüglich zu informieren. Auf deren Anweisung sind die Arbeiten in diesem Bereich bis zur Abstimmung mit ihr zu unterbrechen und der auffällige Bereich gegen direkten Kontakt und Niederschlagswassereintritt abzudecken (z.B. mit einer Folie). Es ist möglichst flächensparend mit dem Boden umzugehen.

Unvermeidbare Abfälle, wie z.B. Verpackungsmaterial, Bauschutt und Baustellenabfälle, sind entsprechend den §§ 4, 5 und 6 KrW-/AbfG einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzu-

führen und zu diesem Zweck nach § 5 Abs.2 Satz 4 KrW-/AbfG von ihrer Entstehung an voneinander und von anderen Abfällen getrennt zu halten, so weit dies für ihre Verwertung erforderlich ist.

Nicht verwertbare Abfälle sind gemeinwohlverträglich zu beseitigen.

Das bei der Aufnahme von Wegen und Straßen anfallende Material ist als Abfall nach den vorstehenden Grundsätzen zu entsorgen. Dabei ist vorab festzustellen, ob kohlenteeerhaltige Bitumengemische, die als gefährlicher Abfall einzustufen sind, anfallen werden. Bitumengemische sind ab einem Grenzwert von 40 mg/kg PAK kohlenteeerhaltig.

2.2.3 LK Hildesheim

Der unteren Bodenschutzbehörde ist rechtzeitig mitzuteilen, ob die Altablagerungen Müllkippe Bornum und Ehemalige Kiesgrube von den Erdarbeiten berührt werden. Bei den Bauarbeiten anfallendes Bodenmaterial ist der ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Alle Unterlagen (Untersuchungsergebnisse, Entsorgungsbelege etc.) sind der unteren Bodenschutzbehörde vorzulegen. Entsprechende Hinweise für das Bauunternehmen sind in die Baubeschreibung aufzunehmen.

2.3 Land- und forstwirtschaftliche Belange

2.3.1 Allgemein

Vor Baubeginn ist der Zustand land- und forstwirtschaftlicher Flächen dauerhaft oder vorübergehend zur Bauausführung in Anspruch zu nehmender Flächen und Wirtschaftswege gemeinsam mit den jeweiligen Eigentümern und Unterhaltungspflichtigen in Augenschein zu nehmen und zu dokumentieren.

Vor und nach der Inanspruchnahme ist ein landwirtschaftlicher Sachverständiger, der von der Landwirtschaftskammer Niedersachsen benannt werden sollte, zum Zwecke der Beweissicherung für Entschädigungsansprüche einzuschalten. Gleiches gilt für die wegen Leitungsverlegungen o. Ä. dauernd zu beschränkenden Flächen.

Sämtliche benutzte Wege und Gräben sind nach der Inanspruchnahme zumindest wieder in den o. g. anfangs dokumentierten Zustand zu versetzen.

Diese Beweissicherungs- und Wiederherstellungspflicht gilt auch für die Wendehämmer, sofern sie beansprucht werden.

Die Ersatzwege sind auf ihre Befahrbarkeit zu überprüfen und notfalls auf Kosten des Vorhabensträgers für die vorgesehene Nutzung herzurichten; die Tragfähigkeit der im Zuge der Bauausführung zu befahrenden Wege und Bauwerke ist vor Baubeginn entsprechend den Anforderungen des Baustellenverkehrs zu verstärken.

Die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Wege ist mit den jeweiligen Wegeeigentümern rechtzeitig abzustimmen; die Benutzung von Wirtschaftswegen in der Bauphase ist auch mit den Feldinteressentschaften abzustimmen. Die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen ist auf das absolut notwendige Maß zu beschränken und so schonend wie möglich vorzunehmen; die gesetzlichen Bestimmungen zum Boden- und Naturschutz sind zu beachten. Die Verunreinigung dieser Flächen durch Baumaterial hat zu unterbleiben.

Ergänzend zu der Schutzmaßnahme S 02 hat der Vorhabensträger bezüglich der Rekultivierung von Baustelleneinrichtungen folgendes zu beachten:

Während der Bauphase in Anspruch genommene Flächen sind in Abstimmung mit den Grundeigentümern und/oder Pächtern und – soweit gewünscht – in Zusammenarbeit mit den landwirtschaftlichen Fachdienststellen ordnungsgemäß zu rekultivieren. Ggf. fehlender Mutterboden ist durch standortange-

passtes Material zu ersetzen. Die Bodenfruchtbarkeit ist wiederherzustellen. Die Rekultivierungsarbeiten sind von einem erfahrenen Bauunternehmen durchzuführen. Für den Fall des Fehlschlages sind die Betroffenen zu entschädigen.

Bei den vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Arbeitsstreifen, Baustraße, Baustelleneinrichtungsf lächen) ist auf dem vom Mutterboden befreiten Unterboden auf einen Geotextil eine ca. 0,4 – 0,6 m mächtige Tragschicht aus Sand aufzubringen, welche vor der Rekultivierung wieder zu entfernen ist.

Durch Bauaktivitäten entstandene Bodenverdichtungen sind nach Abschluss der Bauarbeiten fachgerecht zu beseitigen. Der Mutterboden ist in der Zeit der seitlichen Lagerung zu pflegen und zu begrünen.

Der durch die Baumaßnahme anfallende Boden ist getrennt der Schichtung nach zu entnehmen und zu lagern und so auch wieder einzubringen (Mutterbodenschutz). Beim Wiedereinbau ist eine Aufdüngung vorzunehmen. Im ersten Anbaujahr sollte eine Pionierpflanze zum Anbau kommen, damit eine gute Bodengare wieder aufgebaut werden kann.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen im Planungsgebiet ist - auch während der Bauzeit - sicherzustellen. Die Wege und vorhandenen Anlagen sind während der Bauzeit in ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Verdrängte oder unterbrochene Wegebeziehungen sind rechtzeitig wiederherzustellen.

Ein Konzept, aus dem die Zeitpunkte der Vollsperrungen der A 7-Querungen hervorgehen, ist rechtzeitig mit den landwirtschaftlichen Interessenvertretungen abzustimmen, um die Befahrbarkeit bzw. Erreichbarkeit der Flurstücke bei vorübergehender, zeitversetzter Sperrung von Bauwerken oder Wegen jederzeit zu gewährleisten.

Die neu anzulegenden oder wiederherzustellenden Wirtschaftswege und Wendehämmer sind nach den zum Zeitpunkt der Bauausführung gültigen Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau herzustellen. Die Seitenstreifen sind befahrbar zu befestigen. Soweit vorhabensbedingt geänderte Flurstücksgrenzen entstehen, sind die Wirtschaftswege entsprechend anzupassen.

Der Vorhabensträger hat durch das Bauvorhaben tangierte bekannte oder im Zuge der Bauausführung aufgefundene Be- und Entwässerungseinrichtungen und Rohrleitungen in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern so wieder herzustellen bzw. anzuschließen, dass eine ordnungsgemäße Be- und Entwässerung landwirtschaftlicher Flächen auch während der Bauzeit gewährleistet ist. Durch die Baumaßnahme verdrängte landwirtschaftliche Be- und Entwässerungsanlagen sind fachgerecht der neuen Situation anzupassen.

Die Neuvermessung und Grenzpunktsicherung ist durch das zuständige Katasteramt bzw. einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur durchzuführen.

Vorhandene Grenzsteine sind zu sichern und nach Abschluss der Baumaßnahme ordnungsgemäß wieder herzustellen. Sobald durch die Baumaßnahme Grenzen verschoben werden, sind neue Grenzsteine zu setzen.

2.3.2 Einzelauflagen

Der Horbeck-Durchlass ist während des Baues zu sichern und ggf. anzupassen bzw. zu verlegen. Aufgrund der Verlängerung des Durchlasses mit der damit einhergehenden Vergrößerung der Reibungsverluste im Durchlass sind notwendige Baumaßnahmen zur ausreichenden Dimensionierung und damit Verbesserung der Durchlässigkeit im Rahmen der Ausführungsplanung vor Ort mit Unterhaltungspflichtigem und Eigentümer abzustimmen (GLL Northeim, FI Kl. Rhüden).

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind bezüglich der Ertüchtigung des westlichen Grabenbettes am Durchlass nördlich des Bauwerks 3039a vor Ort mit Unterhaltungspflichtigem und Eigentümer evtl. notwendige Baumaßnahmen abzustimmen (FI Kl.Rhüden).

Im Rahmen der Ausführungsplanung sind bezüglich der Erneuerung der Regenwasserleitung am Bauwerk 2097 südlich der Wirtschaftswegunterführung vor Ort mit der FI Bilderlahe evtl. notwendige Baumaßnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit abzustimmen (FI Bilderlahe).

Sollte im sich südlich anschließenden Abschnitt VKE 1 AS Seesen – AS Echte das Bauwerk südlich des Brückenbauwerks 2090 wegfällen, muss zur Sicherstellung der Rübenabfuhr in diesem Bereich eine geeignete Wendemöglichkeit für den landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen werden (Landwirtschaftskammer Nds.).

Die wegen des Wegfalls der Wirtschaftswegeverbindung (BW 2103) zu erstellenden Wegeverbindungen (BW-Verz.: 68, 69) sind gemäß RLW 1999 für hohe Beanspruchung auszubauen (Landwirtschaftskammer Nds.).

Die Rampen zum Brückenbauwerk 3039a sind abweichend von Nr. 48 Bauwerksverzeichnis entsprechend der Brückenbreite von 6m dem Brückenbauwerk anzupassen, damit vor der Brücke nicht ein Nadelöhr entsteht (Landwirtschaftskammer Nds.).

Die Wendeplätze BW-Verz. Nr. 33 und 35 und der Wirtschaftsweg BW-Verz. Nr. 24 sind gemäß RLW 1999 für hohe Beanspruchung auszubauen (Landvolk Hildesheim).

Zum Schutz der Wassergewinnungsanlage auf dem Flurstück 297/6 Flur 2 ist vor Beginn der Ausführungsarbeiten eine Beweissicherung durchzuführen. Durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen ist die Wassergewinnung und Wasserqualität zu sichern; die Wassertransportleitung von der Wassergewinnungsanlage zur Hofstelle darf nicht behindert werden (Landvolk Hildesheim).

2.4 Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Habitatschutz

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.

Vor Beginn der Bauarbeiten sind die Bäume und sonstigen Strukturen, in denen sich Brut- und Aufzuchtstätten für Fledermäuse befinden könnten, auf Besiedlung zu überprüfen. Ggf. sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen.

Die Baustraße als Zufahrt zum Arbeitsstreifen westlich der A 7 nördlich von Bilderlahe (Flurstück 1/23) ist so zu führen, dass das Vorkommen der Büschelnelke nicht beeinträchtigt wird. Dazu ist die Zufahrt zum Arbeitsstreifen über die ehemalige PWC-Anlage zu führen; im Arbeitsstreifen ist eine temporäre Wendeanlage einzurichten.

Die 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.

Für die Bauphase ist eine Umweltbaubegleitung einzurichten. Dabei ist insbesondere die Herrichtung der Maßnahmenflächen und die Einhaltung der Hinweise in den Maßnahmenblättern (Unterlage 12.3.3) zu überwachen (Monitoring).

§ 40 BNatSchG ist zu beachten. In der 10-jährigen Übergangsfrist sollten soweit wie möglich bereits gebietsheimische Gehölzarten verwendet werden. Saatgut sollte grundsätzlich gebietsheimischen Ursprungs sein.

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.

2.5 Belange der Wasserwirtschaft

2.5.1 Allgemein

Wassergefährdende Stoffe (z.B. Fette, Öle, Treibstoffe) sind während der Bauzeit so zu lagern und zu verwenden, dass sie weder in oberirdische Gewässer noch in das Grundwasser gelangen. Beim Lagern und Abfüllen derartiger Stoffe sind die Bestimmungen der §§ 101 ff. NWG und §§ 62 ff. WHG sowie die Verordnung über Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen wassergefährdender Stoffe (VAwS) zu beachten.

Des Weiteren ist sicherzustellen, dass keine Baumaterialien (z.B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt etc.) von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder aus Vorratsbehältern in die Gewässer bzw. in das Grundwasser gelangen können.

Die Abschwemmung freigelegten Bodens mit Ablauf in die Vorfluter ist während der Bauzeit zu vermeiden. Die Anlage von Absetzbecken ist vorzusehen. Diese sind so zu betreiben, dass keine Abschwemmungen erfolgen können.

Die neu erstellten Gewässer und Verrohrungen sind so zu erstellen, zu unterhalten und zu erhalten, dass der ordnungsgemäße Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist. Die Ablaufbauwerke sind mit Absperrvorrichtungen zu versehen, die (temporär) einen vollständigen Verschluss herstellen können. Die im Zuge der Bauausführung aufzustellenden Detailpläne sind mit den unteren Wasserbehörden abzustimmen.

Die Regenrückhaltebecken (RRB) sind in ihrem Volumen und in ihrer Funktion durch regelmäßige Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen dauerhaft zu erhalten. Die Gängigkeit der Drosselung und der Notabschieberungen ist dauerhaft sicherzustellen. Die Ein-, Aus- und Überläufe sind so zu gestalten, dass keine Folgeschäden an den Uferböschungen entstehen können.

Die Standsicherheit der Regenrückhaltebecken und der Regenbehandlungsanlagen ist zu gewährleisten.

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

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

2.5.2 LK Hildesheim

Schadensfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich der Feuerwehr - Einsatzleitstelle Hildesheim, Tel.: 05121-3080 oder der zuständigen Polizeidienststelle zu melden.

Nach Abschluss der Arbeiten sind Zeichnungen zu fertigen mit allen Entwässerungseinrichtungen und Gewässern. Entsprechende Unterlagen sind der Unteren Wasserbehörde des LK Hildesheim vorzulegen.

2.5.3 RRB 6

Gemäß Bodengutachten (Kokemüller u. Partner/2004) zum RRB 6 ist der anliegende Boden abzudichten (Beckensohle und die Böschung), um eine Durchsickerung des Stauwassers und einen möglichen Hangrutsch zu vermeiden. Die Erdarbeiten müssen den Witterungsverhältnissen angepasst werden und im Bedarfsfall muss ein Drainagesystem zur Grundwasserabsenkung bzw. Wasserhaltung vorgesehen werden. Im Zuge der Ausführungsplanung ist ein detailliertes Baugrundgutachten mit genauen Angaben zur Bauausführung zu erstellen, um die Standsicherheit des RRB 6 und der Böschungen, wie oben ausgeführt, zu gewährleisten.

Die Leistungsfähigkeit der Abableitung aus dem RRB 6 ist für den größten Abfluss aus dem RRB 6 zu bemessen und die Leistungsfähigkeit ist bis zur Einleitung in die Nette zu gewährleisten.

Es ist sicherzustellen, dass die unterhalb des RRB 6 liegenden für Natur und Landschaft wertvollen Flächen der Aktion Naturland nicht beeinträchtigt werden.

2.6 Lärmschutz

2.6.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Im Bereich Bilderlahe Nord wird die vorhandene Lärmschutzwand zwischen Betriebs-km 219+380 und Betriebs-km 220+025 auf 8m und im Bereich Bilderlahe Süd von Betriebs-km 219+980 bis Betriebs-km 220+184 ebenfalls auf 8m erhöht und verlängert. Auf die entsprechenden Darstellungen in den Planunterlagen wird verwiesen. Die Lärmschutzwände und -wälle müssen spätestens bis zur Verkehrsfreigabe des sechsstreifigen Ausbaus fertig gestellt sein.

Im Ausbaubereich ist als Fahrbahnbelag ein Splittmastixasphalt (SMA) mit einem Korrekturwert von -2,0 dB/A vorzusehen. Von Betriebs-km 208+800 bis Betriebs-km 214+750 und von Betriebs-km 218+500 bis Betriebs-km 221+900 ist ein offenporiger Asphalt einzubauen. Hierdurch wird der Emissionspegel gegenüber dem SMA um weitere 3,0 dB/A gesenkt.

Dem Vorhabensträger wird aufgegeben, die aktiven Schallschutzmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen lärmindernden Straßenoberflächen nach dem jeweiligen Stand der Technik mit der für den offenporigen Asphalt in das Verfahren eingebrachten Pegelminderung von 5 dB/A sowie mit der für den Splittmastixasphalt eingebrachten Pegelminderung von 2 dB/A gegenüber der Bezugsdecke der RLS-90 (nicht geriffelter Gussasphalt) herzustellen.

Die Kontrolle der akustischen Wirksamkeit des offenporigen Asphalts hat nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erfolgen.

Die lärmindernde Wirkung des offenporigen Asphalts ist durch Kontrollen nach sechsjähriger Liegezeit sowie bei längerer Liegezeit in einem zweijährigen Turnus und ggf. durch Ersatz der Deckschicht dauerhaft sicherzustellen.

Auf der Grundlage der Kontrolle hat der Vorhabensträger regelmäßig auch eine Prognose über die akustische Wirksamkeit bis zur nächsten turnusmäßigen Überprüfung zu erstellen und bei negativer Prognose für diese Zeit einen zusätzlichen Prüfungstermin oder die Erneuerung der Straßenoberfläche vor Ablauf von zwei weiteren Jahren vorzusehen.

2.6.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der in Planunterlage 11.2 rot gekennzeichneten und in der Zusammenstellung der Gebäudeseiten und der Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen (Tabelle 3 unter Punkt 8.3 der Unterlage 11.1.) aufgeführten Gebäude haben aufgrund § 42 Abs. 1 und 2 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) neben den mit diesem Beschluss festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an diesen Gebäuden.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in diesen Gebäuden ergeben sich aus der nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG erlassenen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) und sind zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem betroffenen Eigentümer außerhalb dieser Planfeststellung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

Hinweis:

Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß nicht ausreichend ist bzw. die angenommene Lage und Größe des Außenwohnbereiches mit den tatsächlich vorzufindenden Gegebenheiten übereinstimmt und bei vorgefundenen Abweichungen eine Neuberechnung ergibt, dass es auch bei neuer Lage oder Größe des Außenwohnbereiches zu einer Grenzwertüberschreitung käme.

2.6.3 Sonstige Auflagen zum Lärmschutz

Zur Reduzierung der impulsartigen Lärmbelastung sind an den Übergängen von Fahrbahnen in Brückenbereichen regelgeprüfte lärmgeminderte Fahrbahnübergänge einzusetzen (vgl. Nationales Verkehrslärmschutzpaket II vom 27.08.2009)

2.7 Baudurchführung

Im Einzugsbereich des FFH-Gebietsvorschlages „Nette-Sennebach“ sind ausschließlich lärmarme Baumaschinen und –fahrzeuge zu verwenden.

Bei Unfällen oder Leckagen möglicherweise austretende Schadstoffe sind unverzüglich aus Boden oder Gewässern zu beseitigen.

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.

Bei der Errichtung der Lärmschutzwände darf der vorhandene Bewuchs nur in unbedingt notwendigem Umfang entfernt werden. Einzelheiten sind bei den erforderlichen Begehungen mit den bauausführenden Firmen und den Eigentümern abzustimmen. Entfernter Bewuchs ist nach Abschluss der Arbeiten zu ersetzen.

2.8 Bodenfunde

2.8.1 Allgemein

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

2.8.2 LK Goslar

Beim RRB 3 kreuzt die A 7 den Zainer Bach. In diesem Bereich ist aufgrund von Funden die mittelalterliche Siedlung Zain zu lokalisieren. Da bei den Erdarbeiten mit dem Auftreten historischer Funde oder Befunde zu rechnen ist, ist vor Beginn der Baumaßnahmen der gefährdete Abschnitt zu sichern und zu dokumentieren.

Ansprechpartner sind das Nds. Landesamt für Denkmalpflege – Arbeitsstelle Montanarchäologie, Bergtal 18, 38640 Goslar, Tel.: 05321/317-488 oder 05321/317-487, Fax: 05321/319-072 und die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Goslar, Tel.: 05321/76-649.

2.9 Belange der Rastanlagenbetreiber

Im Zuge der Ausführungsplanung ist bei Aufstellung des Bauablaufzeitenplanes spätestens 3 Monate vor Baubeginn zu berücksichtigen, dass die Ein- und Ausfahrten der bewirtschafteten T+R-Anlagen Harz Ost- und Westseite von der/auf die A 7 und die Zu- und Abfahrten zum/vom Autohof Seesen/Rhüden über die Anschlussstelle Rhüden und die B 82 möglichst zu jedem Zeitpunkt für alle Fahrzeugarten, ggf. durch Behelfsein- und ausfahrten bzw. eine Behelfsbrücke im Zuge der B 82 über die A 7 benutzt werden können.

Bezüglich der im Bauwerksverzeichnis aufgeführten und zur Entsorgung der T+R-Anlagen Harz vorhandenen Abwasserleitung, die angepasst werden muss, ist sicherzustellen, dass die gesamte Ver- und Entsorgung während der Bauzeit möglichst uneingeschränkt rund um die Uhr gewährleistet ist.

2.10 Sonstiges

Erforderlich werdende Anordnungen verkehrsregelnder Maßnahmen nach § 45 Abs.1 Nr. 1 i.V.m. § 45 Abs. 6 STVO während der Neuerrichtung der Überführungsbauwerke im LK Hildesheim sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten beim FD 206 –Straße und Verkehr-, Heinrichstr.21, 31127 Hildesheim, Fax-Nr. 05121/309-7859, zu beantragen. Der entsprechende Antrag ist vom beauftragten Bauunternehmen mindestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich einzureichen. Ungeachtet der Genehmigungspflicht nach § 45 STVO ist vor Beginn der Arbeiten in jedem Fall die Zustimmung der Wegeigentümer bzw. der Straßenbulasträger einzuholen.

Bei der Dimensionierung der zu verlängernden Unterführungsbauwerke sind die vor dem Ausbau bestehenden lichten Höhen einzuhalten. Im Zuge der Ausführungsplanung ggf. erforderlich werdende Anpassungen der querenden Straßen und Wege sind mit dem jeweiligen Baulastträger einvernehmlich abzustimmen.

Dem Vorhabensträger wird aufgegeben, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit während der Bauarbeiten, die hierzu erforderlichen Maßnahmen mit der zuständigen Polizeidienststelle sowie der zuständigen unteren Verkehrsbehörde abzustimmen. Die während der Zeit des Baus an den Überführungsbauwerken erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die zuständigen Verkehrsbehörden außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens. Entsprechende Anträge sind rechtzeitig vor Baubeginn bei diesen Straßenverkehrsbehörden zu stellen.

Dem Vorhabensträger wird aufgegeben, Beginn und Ende der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando I – LKdo S-H, G 45 -Verkehrsinfrastruktur, Niemansweg 220, 24106 Kiel, anzuzeigen.

Vor Bauausführung ist die genaue Ausbauplanung der Anbindung der Zufahrt zum RRB 6 an die Gemeindestraße Kirschenallee mit der Stadt Seesen abzustimmen. Es ist sicherzustellen, dass das auf der Zufahrt anfallende Niederschlagswasser nicht auf die Gemeindestraße Kirschenallee oder ihre vorhandenen Entwässerungseinrichtungen abgeleitet wird.

2.11 Änderungsvorbehalte

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

3. Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmen, Zulassungen

3.1 Wasserrechtliche Genehmigung

3.1.1 Einleitungserlaubnis

Im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde (§ 19 WHG) wird die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 8 ff WHG, 4 ff NWG erteilt, das im Planbereich nach Ausführung des Vorhabens anfallende Oberflächenwasser (an einigen Einleitungsstellen abweichend von der Unterlage 13.2.7) wie folgt einzuleiten:

Nr. der Einleitungsstelle	Rechtswert Hochwert	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungsmenge $r_{15;n=1} = 115$ l/sha) l/s	Niederschlags- abfluss (bei 880 mm/a) m³/a
1	2	3	4			5	6
1.2	R:3579320 H:5761470	Straßenbegleitender Graben der L 497	Bornum	5	410/15	Qr = 6,6 l/s	512 m³/a
1.3	R:3579250 H:5761440	Straßenbegleitender Graben der L 497	Bornum	2	261/12	Qr = 11,0 l/s	852 m³/a
1.4	R:3579310 H:5761440	Bornumer Bach Gewässer 2. Ordnung	Bornum	5	277/5	Qr = 17,7 l/s	1 371 m³/a
1.5	R:3579205 H:5761390	Bornumer Bach Gewässer 2. Ordnung	Bornum	5	297/2	Qr = 32,3 l/s	2 494 m³/a
1.6	R:3579095 H:5761110	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	5	452/5	Qr = 8,7 l/s	672 m³/a
1.7	R:3579045 H:5760850	Straßenbegleitender Graben der L 594	Bornum	5	411/5	Qr = 36,2 l/s	2 793 m³/a
1.8	R:3579100 H:5760770	Straßenbegleitender Graben der L 594	Bornum	5	411/5	Qr = 17,3 l/s	1 339 m³/a
1.9	R:3579100 H:5760740	Straßenbegleitender Graben der L 594	Bornum	5	411/5	Qr = 20,0 l/s	1 546 m³/a
1.10	R:3579030 H:5760855	Straßenbegleitender Graben der L 594	Bornum	5	411/5	Qr = 24,4 l/s	1 883 m³/a
1.11	R:3578705 H:5760095	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornum	6	535/5	Qr = 7,1 l/s	552 m³/a
1.12	R:3578765 H:5760070	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornum	8	383/13	Qr = 6,1 l/s	472 m³/a
2.2	R:3578530 H:5759375	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	476/5	Qr = 29,2 l/s	2 256 m³/a
2.3	R:3578430 H:5759355	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	476/5	Qr = 50,9 l/s	3 929 m³/a
2.4	R:3578520 H:5759355	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	476/5	Qr = 28,0 l/s	2 160 m³/a
2.5	R:3578415 H:5759345	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	476/5	Qr = 17,1 l/s	1 321 m³/a
2.6	R:3578465 H:5758930	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	485/12	Qr = 4,4 l/s	337 m³/a
2.7	R:3578400 H:5758930	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	485/12	Qr = 7,1 l/s	546 m³/a
2.8	R:3578475 H:5758915	Graben zum Hagenbach Gewässer 3. Ordnung	Bornum	6	482/5	Qr = 6,3 l/s	486 m³/a
2.9	R:3578390 H:5758895	Hagenbach Gewässer 2. Ordnung	Bornum	6	550/7	Qr = 22,4 l/s	1 727 m³/a
2.10	R:3578470 H:5758850	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges	Bornum	6	485/12	Qr = 12,8 l/s	991 m³/a
2.11	R:3578450 H:5758420	Graben Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	17	13	Qr = 20,8 l/s	1 609 m³/a
2.12	R:3578450 H:5758410	Graben Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	17	13	Qr = 10,4 l/s	802 m³/a
3.1 RRB 3	R:3578560 H:5757275	Zainerbach Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	13	8	Qr = 74,2 l/s	58 432 m³/a
3.2	R:3578785 H:5757295	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	16	48	Qr = 31,6 l/s	2 443 m³/a
3.3	R:3578725 H:5757280	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	16	1	Qr = 4,6 l/s	352 m³/a
3.4	R:3578783 H:5757280	Zainerbach Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	16	47	Qr = 5,1 l/s	394 m³/a

Nr. der Einleitungsstelle	Rechtswert Hochwert	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungsmenge $r_{15,n=1} = 115$ l/sha) l/s	Niederschlagsabfluss (bei 880 mm/a) m³/a
1	2	3	4			5	6
4.1 RRB 4	R:3578790 H:5756635	Ahlerbach Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	13	27	Qr = 8,9 l/s	20 416 m³/a
4.2	R:3578879 H:5756591	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	15	1	Qr = 23,4 l/s	1 808 m³/a
4.3	R:3578818 H:5756630	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	1	Qr = 4,6 l/s	356 m³/a
4.4	R:3578885 H:5756575	Ahlerbach Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	2	Qr = 27,6 l/s	2 130 m³/a
4.5	R:3578820 H:5756615	Ahlerbach Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	2	Qr = 6,3 l/s	490 m³/a
4.6	R:3578845 H:5756045	Graben zur Horbeck Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	38	Qr = 2,4 l/s	183 m³/a
4.7	R:3578795 H:5756030	Graben zur Horbeck Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	13	40	Qr = 2,7 l/s	209 m³/a
4.8	R:3578845 H:5756045	Graben zur Horbeck Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	38	Qr = 3,3 l/s	258 m³/a
4.9	R:3578795 H:5756030	Graben zur Horbeck Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	13	40	Qr = 2,9 l/s	222 m³/a
4.10	R:3578795 H:5755745	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	32	Qr = 56,4 l/s	4 359 m³/a
4.11	R:3578740 H:5755790	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Klein- Rhüden	14	42	Qr = 11,0 l/s	849 m³/a
5.1 RRB 5	R:3578210 H:5754850	Schildau Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	12	13	Qr = 41,3l/s	78 056 m³/a
5.2	R:3578485 H:5754890	Wegbegleitender Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	14	12	Qr = 49,5 l/s	3 826 m³/a
5.3	R:3578445 H:5754945	Wegbegleitender Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	14	76	Qr = 8,9 l/s	689 m³/a
5.4	R:3578425 H:5754740	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	14	67	Qr = 23,8 l/s	1 839 m³/a
5.5	R:3578370 H:5754780	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	12	15	Qr = 14,8 l/s	1 142 m³/a
5.6	R:3578370 H:5754600	Schildau Gewässer 2. Ordnung	Bornhausen	12	29	Qr = 10,4 l/s	800 m³/a
5.7	R:3578325 H:5754670	Schildau Gewässer 2. Ordnung	Bornhausen	12	18	Qr = 9,1 l/s	702 m³/a
5.8	R:3578375 H:5754580	Schildau Gewässer 2. Ordnung	Bornhausen	12	29	Qr = 15,1 l/s	1 163 m³/a
5.9	R:3578326 H:5754651	Schildau Gewässer 2. Ordnung	Bornhausen	12	18	Qr = 27,3 l/s	2 110 m³/a
5.10	R:3578210 H:5753945	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	18	Qr = 23,5 l/s	1818 m³/a
5.11	R:3578145 H:5754030	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	18	Qr = 7,3 l/s	567 m³/a
5.12	R:3578215 H:5753940	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	18	Qr = 12,2 l/s	941 m³/a
5.13	R:3578145 H:5754022	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	18	Qr = 24,8 l/s	1 914 m³/a

Nr. der Einleitungsstelle	Rechtswert Hochwert	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungsmenge $r_{15,n=1} = 115$ l/sha) l/s	Niederschlags- abfluss (bei 880 mm/a) m³/a
1	2	3	4			5	6
5.14	R:3578130 H:5753160	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	32	Qr = 41,4 l/s	3 197 m³/a
5.15	R:3578070 H:5753200	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	31	Qr = 10,0 l/s	771 m³/a
5.16	R:3578130 H:5753150	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	30	Qr = 16,8 l/s	1 298 m³/a
5.17	R:3578075 H:5753195	Graben Gewässer 3. Ordnung	Bornhausen	13	31	Qr = 6,9 l/s	536 m³/a
6.1 RRB 6	R:3577900 H:5752010	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	18/3	Qr = 22,7 l/s	28 776 m³/a
6.2	R:3578110 H:5752430	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	8/25	Qr = 19,8 l/s	1 533 m³/a
6.3	R:3578015 H:5752465	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	8/6	Qr = 8,2 l/s	635 m³/a
6.4	R:3578110 H:5752416	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	8/17	Qr = 8,8 l/s	679 m³/a

6.5	R:3578015 H:5752455	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	8/6	Qr = 12,6 l/s	972 m³/a
6.6	R:3578030 H:5751775	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	85/1	Qr = 43,0 l/s	3 169 m³/a
6.7	R:3577970 H:5751810	Straßenbegleitender Graben der Kirschallee Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	85/4	Qr = 2,2 l/s	162 m³/a
7.1 RRB 7	R:3577975 H:5751130	Nette Gewässer 2. Ordnung	Bilderlahe	3	55/6	Qr = 8,0 l/s	18 040 m³/a
7.2	R:3578040 H:5751760	Straßenbegleitender Graben der Kirschallee Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	17/7	Qr = 2,2 l/s	160 m³/a
7.3	R:3577976 H:5751796	Straßenbegleitender Graben der Kirschallee Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	2	17/4	Qr = 3,1 l/s	226 m³/a
7.4	R:3577965 H:5751135	Nette Gewässer 2. Ordnung	Bilderlahe	3	55/6	Qr = 68,9 l/s	5 077 m³/a
8.1 RRB 8	R:3577865 H:5750935	Nette Gewässer 2. Ordnung	Bilderlahe	4	4	Qr = 5,6 l/s	13 552 m³/a
8.2	R:3577995 H:5751060	Nette Gewässer 2. Ordnung	Bilderlahe	4	10/1	Qr = 24,1 l/s	1 776 m³/a
8.3	R:3577885 H:5751070	Nette Gewässer 2. Ordnung	Bilderlahe	4	6	Qr = 12,5 l/s	922 m³/a
9.1 RRB 9	R:3577860 H:5750475	Straßenbegleitender Graben der AS Seesen Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	4	1	Qr = 12,8 l/s	17 512 m³/a
9.2	R:3577830 H:5750585	Straßenbegleitender Graben der AS Seesen Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	4	1	Qr = 6,4 l/s	475 m³/a

Nr. der Einleitungsstelle	Rechtswert Hochwert	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungsmenge $r_{15;n=1} = 115$ l/sha) l/s	Niederschlags- abfluss (bei 880 mm/a) m³/a
1	2	3	4			5	6
9.3	R:3577830 H:5750585	Straßenbegleitender Graben der AS Seesen	Bilderlahe	4	1	Qr = 6,1 l/s	447 m³/a
9.4	H:3577855 R:5750440	Mulde Ausfahrt Seesen Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	4	1	Qr = 172,5 l/s	12 715 m³/a
9.5	H:3577832 R:5750248	Graben zur Nette (verrohrt) Gewässer 3. Ordnung	Eingelade	6	8	Qr = 10,6 l/s	779 m³/a
9.6	H:3577769 R:5750243	Graben Gewässer 3. Ordnung	Eingelade	6	8	Qr = 97,7 l/s	7 197 m³/a
9.7	H:3577831 R:57502548	Graben zur Nette (verrohrt) Gewässer 3. Ordnung	Eingelade	6	8	Qr = 5,0 l/s	368 m³/a
9.8	H:3577769 R:5750242	Graben Gewässer 3. Ordnung	Eingelade	6	8	Qr = 97,0 l/s	7 150 m³/a
9.9	H:3577795 R:5750040	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Engelade	6	40	Qr = 10,7 l/s	792 m³/a
9.10	H:3577745 R:5750050	Straßenbegleitender Graben (verrohrt) Gewässer 3. Ordnung	Engelade	6	40	Qr = 158,5 l/s	11 678 m³/a
9.11	H:3577793 R:5750030	Straßenbegleitender Graben eines Wirtschaftsweges Gewässer 3. Ordnung	Engelade	6	37	Qr = 10,8 l/s	795 m³/a
9.12	H:3577742 R:5750038	Straßenbegleitender Graben (verrohrt) Gewässer 3. Ordnung	Engelade	6	37	Qr = 161,2 l/s	11 884 m³/a
10.1 Mulde	H:3577905 R:5750525	Straßenbegleitender Graben der AS Seesen Gewässer 3. Ordnung	Bilderlahe	4	1	Qr = 19,5 l/s	1 584 m³/a

3.1.2 Nebenbestimmungen

3.1.2.1 Aufschiebende Bedingung

Die Ableitung des Oberflächenwassers aus dem RRB 6 über die Einleitungsstelle 6.1 in die straßenbegleitende Mulde der Gemeindestraße „Kirschenallee“ darf erst dann vorgenommen werden, wenn hierfür die schadlose Aufnahme und Beseitigung des anfallenden Oberflächenwassers sichergestellt ist (z.B. durch Neuerstellung eines Entwässerungsgrabens, hydraulische Ertüchtigung durch Nachprofilierung der vorhandenen Mulde, Nachweis der Erosionssicherheit des Grabenprofils).

Entsprechende Maßnahmen sind rechtzeitig vorher mit der unteren Wasserbehörde des Landkreises Goslar abzustimmen. Ein eventuell erforderliches wasserrechtliches Zulassungsverfahren ist rechtzeitig (mind. 9 Monate) vor dem Vorhabensbeginn beim Landkreis Goslar einzureichen.

3.1.2.2 Auflagen

1. Während der Bauausführungen ist der schadlose Wasserabfluss der Gewässer zu jeder Zeit sicherzustellen.

2. Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch die Bauarbeiten sowie durch die eingesetzten Baumaschinen sind auszuschließen. Während der Baumaßnahmen sind die eingesetzten Baumaschinen und Fahrzeuge gegen Kraftstoff- und Ölverluste zu sichern, diesbezüglich sind sie arbeitstäglich zu überprüfen.
3. Bei den Bauausführungen dürfen keine wassergefährdenden auswasch- oder auslaugbaren Materialien als Baustoffe verwendet werden, da hierdurch Beeinträchtigungen auf das Grundwasser und der Gewässer zu besorgen sind. Insbesondere sind Einträge von Zement- und Mörtelschlämmen in die fließende Welle zu vermeiden.
4. Die Baustelleneinrichtungen (auch Flächen zur Bodenlagerung) sind außerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Nette und der Gewässerrandstreifen von 5 m (gemessen ab der tatsächlichen Böschungsoberkante) anzuordnen.
5. Bei Hochwassergefahr sind die Gerätschaften sofort aus den überschwemmungsgefährdeten Bereichen heraus zu nehmen.
6. Bei erforderlichen Wasserhaltungsmaßnahmen sind Trübungen bzw. Beeinträchtigungen in den Gewässern zu vermeiden, gegebenenfalls sind z. B. mobile Absetzbecken vorzusehen.
7. Für die Erstellung der geplanten Berme in der Schildau im Bereich des Unterführungsbauwerkes sind rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn der uWB des Landkreises Goslar die Ausführungspläne zur Zustimmung vorzulegen.
8. Die Einleitungsbereiche sowie die Einleitungs-/Ablaufrohre sind im Bereich der aufnehmenden Vorfluter den vorhandenen Böschungen bzw. dem vorhandenen Gelände anzupassen. Im Ausmündungsbereich sind Böschungen und Sohlen der aufnehmenden Vorfluter mit unvermörtelten Wasserbausteinen gegen Aus- und Umspülungen zu sichern. Hierbei darf der vorhandene Abflussquerschnitt jedoch nicht eingeengt werden, d. h. Bodenaushub entsprechend Steineinbau.
9. Durch die Bauarbeiten angegriffene Böschungsbereiche von Gewässern sind wieder standfest herzustellen und mit einer geeigneten Grassamenmischung zu begrünen.
10. Die Einleitungsstellen in die aufnehmenden Vorfluter sind ordnungsgemäß zu unterhalten, um die schadlose Wasserabführung zu gewährleisten.
11. Die Rückhaltebecken und Regenbehandlungsanlagen sind entsprechend den Regeln der Technik zu betreiben und zu warten.
12. Die Drosselorgane bei den Ablaufwerken der Regenrückhaltebecken sind vor unbefugtem Zugriff zu sichern.
13. Bei den Gewässerkreuzungen ist die Tiefenlage der Entwässerungsleitungen mind. 1,00 m zwischen vorhandener Gewässersohle und Außenkante Entwässerungsleitung einzuhalten.
14. Die Gewässerquerungen sind durch Merksteine, Hinweisschilder o. ä. dauerhaft zu kennzeichnen.

15. Baubeginn und Fertigstellung der Maßnahmen mit Einleitungsbeginn in die Vorfluter sind den unteren Wasserbehörden mitzuteilen.

3.1.3 Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde bzw. die untere Wasserbehörde behält sich vor, weitere Auflagen zu erteilen, falls nachteilige Auswirkungen eintreten oder erkennbar werden.

4. Vereinbarungen und Zusagen

4.1 Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Seesen, der Stadt Bockenem, den Landkreisen Goslar und Hildesheim und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach den zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarungen.

4.2 Zusagen

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

4.2.1 Stadt Seesen

Im Bereich der Querkreuzung der Abwasserdruckleitung DA 355 (BW Verz. Nr. 72) mit dem Ablaufgraben des RRB 5 und im Bereich der Querkreuzung der Abwasserleitung DN 200 (BW Verz. Nr. 73) mit dem Ablaufgraben des RRB 5 wird im Rahmen der Ausführungsplanung die Überdeckung geprüft und ggf. eine Verrohrung vorgenommen (s. auch Deckblatt Unterlage 7 Bl. 10 D (1) und Unterlage 10 Nr.67). Die Ausführungsplanungen für beide Querkreuzungen werden mit der Stadt Seesen abgestimmt.

Über die planfestgestellte Verlegung des Rechteckdurchlasses in der Gemeindestraße Kirschenallee wird in einem gesonderten Verfahren ein Gestattungsvertrag zwischen dem Bund und der Stadt Seesen geschlossen.

Die Ausführungsplanung zur Unterführung des Radweges (BW 2103) wird mit der Stadt Seesen abgestimmt. Es wird abweichend vom Bauwerksverzeichnis ein Profil gewählt, welches die erforderlichen Abmessungen auch für die Unterhaltungsfahrzeuge besitzt; des Weiteren wird eine Beleuchtungsanlage installiert.

4.2.2 Landkreis Goslar

Sobald dem Vorhabensträger die überarbeiteten gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebietsgrenzen für Nette und Schildau vom LK Goslar vorliegen, werden diese bei der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt (die neu ermittelte, beabsichtigte Festlegung für die Schildau und die Nette ist in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt; die Planunterlagen wurden entsprechend geändert).

4.2.3 Stadt Bockenem

Die Unterhaltungskosten der neu angelegten Gehwege und für den von der A 7 abgewandten Teil des Erdwalles werden mit der Stadt Bockenem über eine gesonderte Vereinbarung geregelt.

4.2.4 Nds. Landesamt für Verbraucherschutz u. Lebensmittelsicherheit

Die Hinweise „Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 5/96, S.205-208 Kreuzungsbauwerke bei Fließgewässern-Gestaltungsvorschläge für Durchlässe, Brücken, Verrohrungen und Düker“ werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Durchlassbauwerke bzw. Durchlässe sind mit den Bestandshöhen am Zu- und Ablauf vorgesehen.

4.2.5 Nds. Forstamt Liebenburg

Der Hinweis, bei den Neuanpflanzungen, insbesondere in Waldnähe, Pflanzgut heimischer Herkunft gemäß Forstvermehrungsgesetz zu verwenden, wird im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt.

4.2.6 Leitungsträger

Im Zuge der Ausführungsplanung, möglichst 12 Monate, jedoch spätestens 6 Monate vor dem Baubeginn wird ein abgestimmter Bauablaufzeitenplan aufgestellt unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Versorgungs- und Leitungsträger (Dt. Telekom AG, E.ON Avacon AG, Harz-Energie, Kabel Deutschland).

4.2.7 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Das Merkblatt über Hecken und Feldgehölze, die aus landwirtschaftlicher/phytosanitärer Sicht nicht ausgewählt werden sollten, wird bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden bezüglich der Unterhaltungspflege der Ersatzmaßnahme E 17 die Forderungen der Landwirtschaftskammer Niedersachsen zu Mahd und Düngung in Absprache mit der Aktion Naturland geprüft und möglichst in die Unterhaltungspflege aufgenommen.

4.2.8 Nds. Landvolk – Bezirksverband Braunschweig –

Auf den zu erneuernden Brücken der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege über die A 7 wird die Befahrung mit Fahrzeugen mit einer Achslast bis zu 40 to gewährleistet.

Die Ersatzbrücke für die abzureißende Überführung der B 82 (BW 3038) wird mit 7,0m Breite so dimensioniert, dass eine Befahrung mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen gewährleistet ist.

Bezüglich der vorübergehenden Inanspruchnahme der vorhandenen Wendehämmer in der Gemarkung Klein Rhüden, Flur 13 Flurstück 20 und 34 und Flur 14 Flurstück 26 hat der Vorhabensträger zugesagt, während der Baumaßnahme in Abstimmung mit den Eigentümern ggf. erforderliche Wendeanlagen zu seinen Lasten zu erstellen und nach Beendigung der Baumaßnahme ordnungsgemäß zurückzubauen.

4.2.9 Landvolk Hildesheim

Die Durchmesser der Wendepunkte BW-Verz. Nr. 33 und 35 werden gemäß den Änderungen im Bauwerksverzeichnis unter Berücksichtigung des § 32d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung auf 25 m vergrößert und bituminös befestigt (s. auch Einzelaufgabe unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Ausgleichsmaßnahme A 14 – Uferrandstreifen am Bornumer Bach und am Hagenbach – werden, ggf. auch abweichend vom überarbeiteten Maßnahmenblatt, die Uferrandstreifen mit geeigneter Ansaatmischung fachgerecht angelegt und mindestens einmal jährlich gemäht.

Geplante Maßnahmen und Ersatzlandregelungen werden im Rahmen der Flurbereinigung mit dem Amt für Landentwicklung Hannover abgestimmt.

4.2.10 FI Bornum

Die Kosten der Durchlassverlängerung am Hagenbach (BW-Verz. Nr. 45) inkl. der Ablösung einer erhöhten Bau- und Unterhaltungslast an die FI Bornum werden vom Vorhabensträger übernommen.

4.2.11

Der Wirtschaftsweg und die vorhandene Wendeanlage westlich der A 7 bei Km 217+000 im Bereich des Arbeitsstreifens werden während der Bauzeit aufrechterhalten.

4.2.12 BUND

Die Anlage von Benjeshecken zur Vernetzung der Landschaft auf den Kompensationsflächen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung geprüft.

4.2.13

Um das RRB 9 wird ein Rundweg gemäß der Richtlinien für den ländlichen Wegebau-DWA-A 904 erstellt, so dass die Befahrung für die Rübenabfuhr ohne Einschränkung möglich ist.

5. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit auch aus den nachfolgend genannten Gründen zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusagen des Maßnahmeträgers Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Die Einwender werden aus Datenschutzgründen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht namentlich genannt, sondern sämtliche Einwendungen werden anonym behandelt. Eine Zuordnung der vergebenen Ziffern zum jeweiligen Einwender ist über eine Schlüsseliste möglich, die den auslegenden Kommunen vorliegt.

6. Nachrichtliche Hinweise

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

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 außerhalb dieses Verfahrens durchgeführt werden (vgl. NEG).

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt. Die Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen. Die in dem Bauwerksverzeichnis enthaltenen Kostenregelungen im Hinblick auf die Ver- und Entsorgungsleitungen haben keine rechtsbegründende Wirkung. Die darin angesprochenen Einzelfragen sowie die Fragen der Baudurchführung und Kostentragung sind in Form von Vereinbarungen zu klären, soweit sie einer Regelung bedürfen.

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 im Sinne einer optimalen Erschließung sowie der Herbeiführung günstiger Planformen der landwirtschaftlichen Nutzflächen dienen.

B Begründender Teil

7. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim, bei mir am 26.06.2008 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Das Planfeststellungsverfahren wurde am 23.07.2008 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger örtüblicher Bekanntmachung vom 19.08.2008 bis 18.09.2008 öffentlich zu jedermanns Einsicht bei der Stadt Seesen und der Stadt Bockenem ausgelegt. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind nach öffentlicher Bekanntmachung gem. § 73 Abs. 6 VwVfG, am 09, 10. und 11.06.2009 in Seesen erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Teilnehmern am Erörterungstermin auf Anforderung zugesandt wurde.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurden vom Vorhabensträger Verbesserungen beim Lärmschutz sowie bei der Wasserrückhaltung vorgenommen. Des Weiteren wurden einige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verlegt sowie zusätzliche Wendepunkte für die Landwirtschaft eingeplant. Die geänderten Planunterlagen wurden dann vom 05.01.2010 bis zum 04.02.2010 wiederum bei der Stadt Seesen und der Stadt Bockenem öffentlich ausgelegt. Zu den daraufhin eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurde eine Stellungnahme des Geschäftsbereiches Ganders-

heim eingeholt. Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins konnte gemäß § 17a Nr. 5 FStrG verzichtet werden. 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.

8. Planrechtfertigung und Begründung der Umbaumaßnahme

Die Gesamtbaumaßnahme sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AD Salzgitter und der AS Göttingen im Zuge der A 7 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft hat, im vordringlichen Bedarf - Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen - enthalten. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich. Allerdings stellt der Verkehrsbedarf nur einen von vielen Belangen dar, die bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde abzuwägen sind.

Aus den Gesetzesmaterialien ergibt sich für die Frage des Bedarfs jedoch, dass der Gesetzgeber die Verwaltung und die Gerichte gesetzlich an die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen binden wollte. Da über den Bedarfsplan bereits aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen entschieden wird, sollen weitere zeitraubende Prüfungen und Nachweise entfallen. Dadurch hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass die Bedarfsplanung nicht mehr ausschließlich das Instrument der Finanzplanung ist und als solches nur haushaltsrechtliche Wirkungen mit der Folge erzeugt, dass die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan für die Frage des Bedarfs nur indizielle Bedeutung hat. Stattdessen ist mit der Aufnahme in den Bedarfsplan über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen, nämlich den Bedarf für die Maßnahme, abschließend entschieden.

Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße diese in ihrer Leistungsfähigkeit so zu unterhalten oder zu erweitern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für Anforderungen an den überörtlichen Verkehr zugrunde zu legen. Die Bundesautobahnen dienen dem weiträumigen Verkehr und müssen im Zuge der europäischen Integration auch den Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten aufnehmen.

Die A 7 verläuft in Richtung Süden von Hamburg über Hannover nach Kassel. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes und die Hauptachse des nationalen und internationalen Nord-Süd-Verkehrs im östlichen Niedersachsen. Zusätzlich verbindet sie Verdichtungsräume und Oberzentren (z.B. Hannover, Kassel, Göttingen) und hat durch die Verknüpfungen mit der A 2 bei Hannover und mit der A 38 südlich von Göttingen eine wichtige Verteilerfunktion für die in Ost-West-Richtung verlaufenden Hauptverkehrswege in der Bundesrepublik Deutschland. Folglich weist § 17e Abs. 1 FStrG i.V.m. der hierzu ergangenen Anlage dem Planungsabschnitt zwischen Göttingen und Salzgitter eine besondere Dringlichkeit zu und sieht zur Vorhabensbeschleunigung gemäß § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO einen verkürzten Rechtsweg mit erst- und letztinstanzlicher Entscheidung des BVerwG anstelle des sonst üblichen zweistufigen Klageweges vor.

Entsprechend ihrer infrastrukturellen Bedeutung ist die A 7 stark belastet. Im vorliegenden Abschnitt haben Verkehrszählungen folgende Belastungen ergeben:

Zählstelle 3927/0202 (AD Salzgitter - AS Bockenem):

Zählung 2000: 61.411 KFZ/Tag LKW-Anteil tags: 17,8% LKW-Anteil nachts: 32,2%

Zählstelle 4026/0204 (AS Bockenem – AS Seesen):
Zählung 2000: 69.166 KFZ/Tag LKW-Anteil tags: 19,9% LKW-Anteil nachts: 35,9%

Für die Zukunft sind folgende Belastungen zu erwarten:

Zählstelle 3927/0202 (AD Salzgitter - AS Bockenem):
Prognose 2015 84.000 KFZ/Tag LKW-Anteil tags: 20,4% LKW-Anteil nachts: 40,7%

Zählstelle 4026/0204 (AS Bockenem – AS Seesen):
Prognose 2015 83.000 KFZ/Tag LKW-Anteil tags: 21,2% LKW-Anteil nachts: 42,4%

Der Querschnitt der Autobahn reicht bereits heute nicht mehr aus, den Verkehr reibungslos abzuwickeln. Infolgedessen kommt es in diesem wie auch in den anderen Planungsabschnitten der A 7 oft zu Staubildungen und zu erhöhten Unfallzahlen. So wurden z. B. im Jahr 2001 allein 340 Verkehrsunfälle zwischen dem AD Salzgitter und der AS Seesen gemeldet. Bei Verkehrsunfällen muss der Autobahnverkehr häufig über Umleitungsstrecken abgewickelt werden. Dann kommt der Verkehr im nachgeordneten Straßennetz regelmäßig zum Erliegen.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit der A 7 soll durch einen sechsstreifigen Ausbau wieder hergestellt und durch die beabsichtigte Grunderneuerung von Fahrbahnober- und -unterbau den hohen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Durch diese Maßnahmen werden nicht nur die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs deutlich verbessert und die umliegenden Straßen von Umleitungs- und Schleichverkehren entlastet. Die Umweltbelastungen werden durch flüssigere Verkehrsabläufe reduziert und die verkehrliche Situation wird im Hinblick auf das Unfallgeschehen entschärft. Insgesamt ist von einer deutlichen Steigerung der Verkehrsqualität auszugehen.

Wie oben bereits ausgeführt, ergibt sich die Notwendigkeit zum sechsstreifigen Ausbau der A 7 aus ihrer heutigen Belastung und der prognostizierten Zunahme der KFZ-Verkehre. Sowohl die derzeitigen als auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen können von einem vierstreifigen, zweibahnigen Querschnitt nicht mit der gebotenen Sicherheit und Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die Ermittlung der Verkehrsprognosebelastung 2015 beruht auf der Verkehrszählung 1995 in Verbindung mit den Prognosefaktoren (1995-2015) des Ingenieur-Büros Heusch/Boesefeld vom 24.02.1999. Es wurde hierbei für jedes Jahr von einer Steigerung der Verkehrsbelastung ausgegangen. Auf Grundlage der Ergebnisse der allgemeinen Verkehrszählungen aus den Jahren 2000 und 2005 wurden die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2020 mit dem Ergebnis aktualisiert, dass sich geringere Verkehrsmengen als für das Prognosejahr 2015 ergeben. Auf die Ausführungen der Planunterlage 1, Ziffer 2.2., wird ergänzend verwiesen. Außerdem wurden aufgrund der in diesem Verfahren zahlreich erhobenen Forderungen nach Ausweitung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 mit dem Verkehrsmodell Niedersachsen ermittelt. Das Verkehrsmodell wurde u.a. anhand der Ergebnisse der Verkehrszählung 2005 kalibriert. Außerdem wurde die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 berücksichtigt.

Da die Verkehrszählung 2005 geringere Verkehrsbelastungen gegenüber der Verkehrszählung 1995 ausweist, fallen die Verkehrsbelastungen für die Verkehrsprognose 2025 durch den geringeren Basis-DTV, die Berücksichtigung der Netzzusammenhänge und aktueller Entwicklungsprognosen daher geringer aus als in der Verkehrsprognose 2015. Auch die LKW-Anteile gehen in der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 auf 15,5 % tags im Abschnitt Bockenem-Seesen zurück, nachts entspricht der LKW-Anteil den Zahlen aus der Verkehrsprognose 2015. Der Vorhabensträger legt seiner Planung gleichwohl die für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen zu Grunde, die auch in die schalltechnische Untersuchung eingeflossen sind. Damit wird sichergestellt, dass bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen das höchstmögliche Schutzniveau erreicht wird.

Die Planrechtfertigung ist unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2025, wie sich auch aus folgendem ergibt, gegeben. Entscheidungserheblich für die Festlegung der Regelquerschnitte von Autobahnen sind Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs. Sie werden maßgeblich durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen bestimmt. Die Planung von Verkehrswegen ist an den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen und dem aktuellen Stand der Technik auszurichten. Verbindliche Grundlage ist ein umfangreiches technisches Regelwerk, das laufend aktualisiert wird. Zur Beurteilung der Zulässigkeit und Notwendigkeit des Ausbauvorhabens hat die Planfeststellungsbehörde deshalb die aktualisierten Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herangezogen.

Um die Einheitlichkeit von Autobahnen mit vergleichbarer Netzfunktion und Verkehrsbedeutung zu gewährleisten, werden sie nach Entwurfsklassen für Autobahnen (EKA) auf der Grundlage ihrer raumordnerischen und verkehrlichen Bedeutung unterschieden und entworfen. Straßenkategorie und EKA legen die Merkmale sowie die Grenz- und Richtwerte für die Entwurfs- und Betriebselemente fest und führen so zu unterschiedlichen Streckencharakteristiken. Entsprechend ihrer herausgehobenen Verkehrsbedeutung ergibt sich für die A 7 im zu betrachtenden Planungsraum nach diesen Maßstäben eine Zuordnung in die EKA 1. Bei Verkehrsstärken zwischen DTV 60.000 Kfz/24h bis 100.000 Kfz/24h ist nach den aktuellen Erkenntnissen ein sechsstreifiger Querschnitt geboten, um eine angemessene Verkehrsqualität auf Autobahnen der EKA 1 zu erreichen.

Die Verkehrsbelastung im Planungsabschnitt liegt nach Ergebnissen der Verkehrszählungen seit 1995 durchgängig über 60.000 Kfz/24h, so dass unabhängig von den differierenden Prognosewerten für 2015, 2020 und 2025 bereits aufgrund der aktuellen Verkehrsbelastung ein sechsstreifiger Ausbau geboten ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass Autobahnen im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so gestaltet sein sollen, dass die Streckencharakteristik über weite Streckenanteile möglichst gleich bleibt. Auf zusammenhängenden Netzabschnitten mit gleich bleibender Verbindungsfunktion ist der gewählte Regelquerschnitt (RQ) im Interesse der Verkehrssicherheit deshalb beizubehalten. Zwischen den Verknüpfungen der A 7 mit der A 38 (AD Drammetal) und der A 39 (AD Salzgitter) ist für 2020 mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 56.600 Kfz/24h und 79.400 Kfz/24h zu rechnen. Die höchsten Verkehrsmengen sind im Bereich Göttingen-Northeim zu erwarten. Im weiteren Streckenverlauf ist die Verkehrsbelastung bis zur AS Seesen rückläufig und steigt danach über das AD Salzgitter hinaus wieder an. Ein durchgehender sechsstreifiger Ausbau der A 7 auch in diesem Abschnitt ist daher unter dem Aspekt einer einheitlichen Streckencharakteristik im zusammenhängenden Netzabschnitt geboten.

8.1 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung auch in Betracht kommende andere Varianten eingestellt. Die beantragte Vorzugsvariante des Vorhabensträgers ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste im Hinblick auf Lage und Ausgestaltung – auch aus Umweltgesichtspunkten.

Zu berücksichtigen sind nur die im Einzelfall in Betracht kommenden günstigen Varianten zum beantragten Vorhaben, sofern sie sich nach Lage der Dinge in Bezug auf die betroffenen Belange aufdrängen.¹ Kommen Planungsalternativen in Betracht, ist ein gestuftes Vorgehen bei der Sachverhaltsermittlung im Sinne einer ersten Vorprüfung statthaft. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der Planerarbeitung "nach Lage der Dinge" nur so genau und vollständig sein, dass es eine erste vorauswählende Entscheidung auf der Grundlage grober Bewertungskriterien zulässt. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.² Dieser Planungsverlauf spiegelt wider, dass die Planung als ein Prozess der

¹ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, DVBl. 1987, 573 ff.; BVerwG, NVwZ 1993, 887 ff.

² ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B I-11/92, juris Leitsatz 3.

fortschreitenden Sachverhaltsermittlung und -bewertung von normativen Vorgaben gesteuert wird, die ihrerseits rechtlich nicht abschließend vorgegeben sind und daher im Rahmen der eingeräumten Gestaltungsfreiheit eigenverantwortlich gewählt werden dürfen.³ Die richtige Auswahl der Planungsvariante hängt nicht davon ab, dass ein Überwiegen der für die das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange feststeht; die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bereits dann eingehalten, wenn die einander widerstreitenden Belange sogar gleichwertig sind.⁴

Wie bei jeder Straßenbaumaßnahme auf vorhandener Trasse sind auch beim sechsstreifigen Ausbau der A 7 im Planungsabschnitt Alternativen bei der Linienführung nur innerhalb sehr enger Grenzen möglich. Als Zwangspunkte in technischer, wirtschaftlicher oder naturschutzrechtlicher Hinsicht waren bei der Wahl der Ausbaukonzeption folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- die vorhandene Trassierung,
- der Anschluss an das AD Salzgitter,
- die AS Rhüden und Seesen,
- der Anschluss der PWC-Anlage Bornum,
- die vorhandene Bebauung bzw. Bauleitplanung der Stadt Seesen und der Stadt Bockenem,
- die vorhandenen Lärmschutzanlagen im Bereich Bilderlahe,
- die Unter- und Überführungen der kreuzenden Straßen und Wirtschaftswege,
- der Fahrbahnquerschnitt am Beginn und Ende des Streckenabschnitts,
- die weitestgehende Ausnutzung des vorhandenen Autobahnflurstücks, um den Eingriff in private Flächen zu minimieren,
- die Landschaftsschutzgebiete und anderen in naturschutzrechtlicher Hinsicht wertvollen Flächen.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte sind von der Straßenbauverwaltung folgende Ausbauvarianten untersucht worden:

Variante 1: Nullvariante

Beim Verzicht auf den Ausbau der A 7 ergäben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsraumes und es würden auch keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Der Status quo bliebe erhalten. Allerdings würden auch die unzutraglichen verkehrlichen Verhältnisse nicht verbessert und die Nutzungskonflikte nicht abgebaut. Diese Missstände blieben vielmehr bestehen bzw. nähmen weiter zu. Dies gilt insbesondere für die Gefährdungen und Belastungen der Verkehrsteilnehmer sowie der Anwohner im Hinblick auf die Umleitungs- und Schleichverkehre. Durch die im Anhörungsverfahren verschiedentlich geforderten verkehrslenkenden und -beruhigenden Maßnahmen (Temporeduzierungen) kann das Verkehrsaufkommen weder reduziert noch besser bewältigt werden. Vielmehr würden die Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz verlagert. Auch die derzeit ungünstige Lärmbelastung der umliegenden Bebauung würde nicht verbessert werden.

Variante 2: Symmetrische Verbreiterung

Die Lage der Fahrbahnachse bliebe bei dieser Variante unverändert. Beidseitig würde jeweils ein zusätzlicher Fahrstreifen angelegt, so dass die erforderliche Verbreiterung ca. 3,00 m in beide Richtungen betrüge. In Folge der vorhandenen flach auslaufenden Böschungen ließe sich der relativ schmale Verbreiterungstreifen auf weiten Strecken innerhalb des bestehenden Autobahnflurstücks durch Verwendung steilerer Böschungsneigungen oder Stützkonstruktionen unterbringen, so dass der Geländeverbrauch auf ein Minimum beschränkt werden kann. Die vorhandenen Unterführungsbau-

³ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11/92, juris Rn. 25.

⁴ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 121.

werke ließen sich zum großen Teil erhalten bzw. verlängern, so dass nur an den Überführungsbauwerken größere Baufelder eingeplant werden müssen.

Variante 3: Einseitige Verbreiterung

Bei der einseitigen Verbreiterung würde ein äußerer Fahrbahnrand erhalten bleiben und der verbreiterte Querschnitt zur anderen Seite hin entwickelt. Zunächst würde eine Richtungsfahrbahn auf drei Fahrstreifen vom bestehenden äußeren Fahrbahnrand aus nach innen verbreitert, einschließlich Erstellung eines neuen (versetzten) Mittelstreifens. Anschließend würde die andere Richtungsfahrbahn auf drei Fahrstreifen verbreitert, wobei der Hauptfahrstreifen (teilweise) und der Standstreifen außerhalb der vorhandenen Trasse erstellt würde. Die Versetzung einer Richtungsfahrbahn wäre mit massiven Eingriffen in den Straßenseitenraum verbunden.

Variante 4: Voll einseitige Verbreiterung

Bei der einseitig abgesetzten Verbreiterung würde in einem ersten Ausbauschnitt eine neue dreistreifige Richtungsfahrbahn neben den vorhandenen Fahrbahnen gebaut, so dass der Verkehr auf den bestehenden Fahrbahnen wie bisher ungestört abgewickelt werden könnte. In der zweiten Ausbaustufe würde dann der Verkehr auf die neue Fahrbahn umgeleitet, die bestehenden alten Fahrbahnen würden abgebrochen und durch die zweite Richtungsfahrbahn ersetzt. Der erforderliche Flächenbedarf für diese Lösung wäre erheblich.

Variante 5: Kombination der Varianten 2 bis 4

Die Kombination dieser Verbreiterungsmöglichkeiten innerhalb des relativ kurzen Streckenabschnittes der A 7 wäre in trassierungs- und bautechnischer Hinsicht mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, weil die zu wählenden Trassierungselemente sehr groß sein müssten. Um die Verbindung zwischen den Verbreiterungsvarianten herzustellen, wären entsprechend lange Streckenabschnitte erforderlich (ca. 1,0 - 2,0 km). Ein spontaner Wechsel zwischen den Verbreiterungsvarianten wäre nicht möglich. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen könnten nur zu einem geringen Teil in den Ausbau der Autobahn einbezogen werden.

Variante 6: Umnutzung des Standstreifens

Die Umnutzung des Standstreifens (und damit ein Verzicht auf den Anbau weiterer Fahrbahnen) als dritten Fahrstreifen führt zu nicht hinnehmbaren Reduzierungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, da der fließende Verkehr bei Unfällen, durch liegengebliebene Fahrzeuge oder durch den Betriebsdienst unmittelbar behindert wird. Zudem sind verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich (dauerhafte Temporeduzierung auf 100 km/h, LKW-Überholverbot), die sich nachteilig auf einen zügigen Verkehrsfluss auswirken. Wegen ihrer offensichtlichen Nachteile hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit hat der Vorhabensträger diese Variante nicht weiter verfolgt.

Bewertung

Die A 7 steht als Infrastruktureinrichtung mit zahlreichen Randbedingungen und Zwangspunkten in einem Wirkungszusammenhang. Eine trassennahe Bebauung, die naturräumliche Umgebung, verkehrliche Verflechtungen und die weiteren o. g. Zwangspunkte waren bei der Variantenwahl zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin hat zu Recht davon abgesehen, die Varianten 1 und 6 wegen ihrer offensichtlichen Nachteile näher zu untersuchen, zumal das Planungsziel – die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit auf der A 7 – mit diesen Planalternativen offensichtlich nicht erreicht werden kann. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen müssen nur so weit untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 14. November 2002, Az.: 4 A 15.02, in: BVerwGE 117, 149 (160)). An der eindeutigen Vorzugswürdigkeit der Varianten 1 und 6 fehlt es aufgrund der o. g. Umstände schon offensichtlich.

Die verbleibenden untersuchten Ausbauvarianten der A 7 unterscheiden sich hinsichtlich des erforderlichen Grunderwerbs, ihrer Auswirkungen auf den Naturhaushalt und der Baukosten stark. Während bei dem symmetrischen Ausbau Grunderwerb nur in verhältnismäßig geringem Umfang erfor-

derlich ist, stellt eine einseitige und auch die voll einseitige Verbreiterung einen erheblichen Eingriff in den Straßenseitenraum und die benachbarten privaten Flächen dar. Der freie Raum an der Autobahntrasse reicht nicht aus, um auf dem eigenen Gelände der durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung vertretenen Bundesrepublik Deutschland diese Form der Verbreiterung nach einer Seite zu verwirklichen. Es müssten deshalb in erheblichem Umfang Flächen dazugekauft werden. Selbiges gilt für Variante 5. Die symmetrische Verbreiterung kann demgegenüber entlang der Strecke an beiden Seiten überwiegend auf Flächen der Bundesrepublik Deutschland erfolgen.

Auch aus landschaftspflegerischer und naturschutzfachlicher Sicht bietet die durchgehende symmetrische Lösung Vorteile, da bei einem symmetrischen Ausbau der ohnehin stark vorbelastete Straßenseitenraum überplant wird und die geringsten Beeinträchtigungen der Umwelt zu erwarten sind. Ein auch nur teilweise-asymmetrischer Ausbau (Varianten 3-5) würde wegen der damit verbundenen größeren Eingriffe in Natur und Landschaft und der weitreichenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes umfangreichere naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen als ein symmetrischer Ausbau erfordern. Auch für die besonderen Schutzgebiete (Natura 2000) im Einzugsbereich der A 7 und die hier lebenden schützenswerten Arten ergeben sich bei symmetrischem Ausbau aufgrund der dabei verursachten geringfügigsten Beeinträchtigungen gegenüber einem einseitigen Ausbau die geringsten Nachteile.

Von Einwendern im Bereich Bornum wurde aus Lärmschutzgründen ein einseitiger östlicher Ausbau gefordert. Dem steht jedoch entgegen, dass im Bereich der östlich von Bornum gelegenen PWC-Anlage ein einseitiger Ausbau nur mit erheblichen Umbaumaßnahmen mit neuen naturschutzfachlichen Eingriffen möglich wäre. Auch wäre eine nachfolgende symmetrische Verschwenkung zur Minimierung des Eingriffes im Bereich des Drögenberges kaum möglich, so dass im Bereich des Drögenberges unter Berücksichtigung der Geländemorphologie und der hohen Bodenklassen hohe Vegetationsverluste, Flächeninanspruchnahmen und Bodenbewegungen verursacht würden, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu vermeiden ist. Der symmetrische Ausbau wurde daher unter Berücksichtigung der verschiedenen Gesichtspunkte (Eingriffminimierung, Zwangspunkte durch vorhandene Anlagen und Einrichtungen, Bauablauf, Wirtschaftlichkeit) in Abstimmung mit den Fachbehörden festgelegt und ist aufgrund des oben Genannten nicht zu beanstanden. Hinsichtlich der Lärmbelastung ergäbe sich im Übrigen kein nennenswerter Vorteil.

Auch mit Blick auf die Bauzeit und die Baukosten ist keine Variante gegenüber der symmetrischen Verbreiterung eindeutig vorzugswürdig. Vielmehr weisen die Varianten 3-5 massive spezifische Nachteile auf, die der Variante 2 nicht anlasten. Die einseitige Verbreiterung wäre in drei Bauphasen zu erstellen, wodurch sich zudem die Verkehrsführung in der Bauzeit schwierig gestalten würde. Die vorhandenen Entwässerungsanlagen im Mittelstreifen müssten bei dieser Lösung erneuert werden. Die Unterführungsbauwerke müssten bei einseitigen Ausbauvarianten neu erstellt werden. Die Bauzeit und die Baukosten erhöhten sich dadurch gegenüber der symmetrischen Verbreiterung erheblich. Gegen die voll einseitige Verbreiterung sprechen die damit verbundene erhebliche Flächeninanspruchnahme und die zusätzlichen Kosten. Dies gilt auch für die Variante 5. Bereits die Notwendigkeit, die AS'en Rhüden und Seesen in diesem Fall komplett umbauen zu müssen, macht die gesteigerte Kostenlast deutlich. Da überdies die vorhandenen Entwässerungsanlagen nur zu einem geringen Teil in den Ausbau der Autobahn einbezogen werden könnten, ergäben sich weitere Nachteile in wirtschaftlicher Hinsicht. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben sich zudem eindeutig für den symmetrischen Ausbau der A 7 ausgesprochen.

Unter Berücksichtigung vorgenannter Aspekte ist Gegenstand des Planfeststellungsantrags der sechsstreifige Ausbau der A 7 entsprechend Variante 2. Lediglich im Bereich Bilderlahe am Bauende der VKE 2 ist ein einseitiger Ausbau in östlicher Richtung geplant. Dies ermöglicht die Erhaltung und Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand im Bereich der Ortslage Bilderlahe. Außerdem ergeben sich dadurch Vorteile für die westlich angrenzende Netteaue auf, da hier die trassenbegleitenden Gehölze mit Pufferfunktion erhalten werden können.

Die symmetrische Verbreiterung ist daher sowohl aus der Sicht des Umweltschutzes als auch in wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Hinsicht die annehmbarste Lösung. Privates Grundeigentum und in naturschutzrechtlicher Hinsicht schutzwürdige Bereiche werden bei dieser Bauweise am wenigsten beeinträchtigt. Darüber hinaus entstehen hierbei die geringsten Baukosten. Für die Anwohner der betroffenen Ortschaften wird trotz der näher an der Bebauung verlaufenden Trasse eine Verbesserung der bestehenden Situation durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen eintreten.

9. Immissionsschutz

9.1 Lärm

Die festgestellte Planung entspricht dem Optimierungsgebot in §§ 41 und 50 BImSchG, wonach bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hieraus ergibt sich, dass Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (aktiver Lärmschutz). Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage jedoch einen Entschädigungsanspruch gegen den Träger der Straßenbaulast, sofern beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen bestimmte Immissionsgrenzwerte überschritten werden (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Dieser Anspruch umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der beeinträchtigten baulichen Anlage (passiver Lärmschutz). Aufgrund § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG besteht ein Entschädigungsanspruch auch für den verlärmten Außenwohnbereich. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen außerdem schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Auch diesem Anspruch genügt die festgestellte Planung in bestmöglicher Weise. Bei der Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 sind die Auswirkungen durch Verkehrslärm in die Abwägung eingeflossen.

Die unvermeidbare Lärmbelastung hält sich innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens. Insgesamt sind die Auswirkungen auf besiedelte, dem Wohnen dienende Bereiche durch Verkehrslärm, auch in den Bereichen, in denen die Grenzwerte überschritten werden, bei der festgestellten Planung nicht als kritisch anzusehen.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind die §§ 41 und 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Die Änderung einer Straße ist gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV u. a. dann wesentlich, wenn die Straße – wie hier – um einen durchgehenden Fahrstreifen baulich erweitert wird. Für die Beurteilung der Lärmsituation von Wohngebäuden an Autobahnen sind nach der 16. BImSchV Tages- und Nachtpegel maßgebend. Die Beurteilung der Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche richtet sich ausschließlich nach dem Tagespegel. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch Straßen hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs, ab.

Die gesetzlich vorgegebene Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV beruht auf der gesetzlichen Ermächtigung in § 43 BImSchG und verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in der Anlage 1 wiederum auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Die RLS-90 bauen auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthalten zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z. B. ständigen Wind

aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht diesen gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen.

Die maßgebenden Gebietsnutzungen wurden von der Vorhabensträgerin in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt. Sie basieren gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Eintragungen der Flächennutzungspläne bzw. letztlich der aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs.1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt. Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabensträgerin für die A 7 zugrunde. Danach ist für den Prognosehorizont 2015 mit einer Verkehrsbelastung DTV von 83.000 Kfz/Tag zu rechnen; die Lkw-Anteile werden bei 21,2 % tags und 42,4 % nachts liegen (s. Nr. 8 dieses Beschlusses, auch zur Forderung nach einer aktualisierten Verkehrsprognose).

Für die Fahrbahnen sind im gesamten Planungsabschnitt lärmindernde Fahrbahnbeläge vorgesehen. Die Korrekturwerte für die gewählten Deckschichten betragen - 2 dB/A bei SMA und - 5 dB/A bei OPA (hinsichtlich des Einsatzes von OPA entspricht dies dem nach § 41 Abs. 1 BImSchG maßgebenden Stand der Technik, vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2002 des BMVBW vom 26.03.2002). Nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) gibt es verschiedene Möglichkeiten, Straßenoberflächen so zu erstellen, dass dauerhafte Pegelminderungen von - 2 dB/A bzw. - 5 dB/A erreicht werden. Diese sind in der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV bzw. in der Tabelle 4 der RLS-90 sowie in den ARS 14/1991, 5/02 und 8/04 aufgeführt. Eine Möglichkeit besteht darin, die Fahrbahnoberfläche mit Splittmastix ohne Absplittung zu erstellen, eine andere Möglichkeit besteht darin, offenporige Asphaltdeckschichten mit Kornaufbau 0/8 zu verwenden. Durch Umsetzung der mit diesem Beschluss festgestellten Planung und die Auflagen zum Lärmschutz (s. o. unter Punkt 2.6) ist sicher gestellt, dass eine dauerhafte Lärminderung von - 2 dB/A bei SMA und - 5 dB/A bei OPA eintreten wird.

Im Einzelnen legt § 2 der 16. BImSchV für die unterschiedlichen Gebietsnutzungen die folgenden Immissionsgrenzwerte fest:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime		
57 dB/A (Tag)	47 dB/A (Nacht)	
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete		
59 dB/A (Tag)	49 dB/A (Nacht)	
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete		
64 dB/A (Tag)	54 dB/A (Nacht)	
Gewerbegebiete		
69 dB/A (Tag)	59 dB/A (Nacht)	

Um in den betroffenen Ortschaften an der A 7 die Immissionsgrenzwerte am Tage und überwiegend auch in der Nacht einzuhalten, werden mit diesem Beschluss neben dem Einsatz von OPA (Betr.-km 208+800 bis 214+750 und Betr.-km 218+500 bis 221+900) zwischen Betr.-km 219+380 und Betr.-km

220+184 auf der Westseite der A 7 die unter Nr. 8.1 Tabelle 4 der Planunterlage 11.1 beschriebenen und in den Planunterlagen 7 und 11.2 zeichnerisch dargestellten Lärmschutzwände mit bis zu 8m Höhe angeordnet. Durch diese aktiven Schallschutzmaßnahmen können im Bereich der Ortschaften Bilderlahe und Engelade die Tagesgrenzwerte nach der 16. BImSchV an allen untersuchten Wohngebäuden und Außenwohnbereichen eingehalten werden. In allen anderen Ortschaften werden die Tagesgrenzwerte auch ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.

Trotz der Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen durch die Erhöhung der Lärmschutzwand in Bilderlahe sowie der Ausdehnung des offenporigen Asphalts auch im Bereich Bornum und Rhüden sowie der Verlängerung über Engelade hinaus kommt es in den Ortschaften Ortshausen, Bornum, Bilderlahe und Engelade zu Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Hier wird den Anspruchsberechtigten passiver Schallschutz dem Grunde nach zugestanden. Auf die Nebenbestimmung unter Nr. 2.5 dieses Beschlusses und die Planunterlage 11.1. (Tabelle 3 unter Nr. 8.3 des schalltechnischen Erläuterungsberichts „Fassaden und Stockwerke mit Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach“) wird insoweit verwiesen.

Das von der Vorhabensträgerin gewählte und planfestgestellte Schallschutzkonzept entspricht den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

Das BVerwG hat in ständiger Rechtsprechung anerkannt, dass ein Schallschutzkonzept, das mit aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend die Einhaltung der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet und zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte auf passiven Schallschutz verweist, nicht fehlerhaft ist (grundsätzlich hierzu: BVerwG, Urt. vom 03.03.2004, Az.: 9 A 15/03). Dies gilt in besonderem Maße, wenn dadurch die bisherige Lärmsituation wesentlich verbessert wird. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dabei an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen (vgl. BVerwGE 110, 370 [381ff.] = NVwZ 2001, 71). Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet (vgl. BVerwGE 110, 370 [388] = NVwZ 2001, 71). Eine vorhandene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss dabei grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden. Die Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung (§ 41 Abs. 2 BImSchG) sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung, wobei die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen können bzw. müssen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. BVerwG, Urt. vom 24.9.2003, Az.: 9 A 69/02, in: NVwZ 2004, 340). Ein Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (vgl. BVerwG, Urt. vom 09.01.2006, Az. 9 B 21/05 [juris Rdnr. 19] m. w. N.). Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt (BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003, Az.: 9 B 42.03; BayVGh, Urt. vom 23.02.2007, Az.: 22 A 01.40089).

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde von den Anwohnern der betroffenen Ortschaften und von den Städten Seesen und Bockenem ein umfassendes Lärmschutzkonzept und die Einhaltung aller Tages- und Nachtgrenzwerte gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Im Vorfeld der der Planfeststellung zugrunde liegenden schalltechnischen Untersuchung wurden verschiedene Konzepte aktiver Schallschutzmaßnahmen untersucht, u. a. Schutzmaßnahmen, die aus-

reichenden Schutz in Form der Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht nur am Tag, sondern auch in der Nacht bieten.

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung sowie die Gegenüberstellung der Kosten sind detailliert in der Tabelle 8, Unterlage 11.3 wiedergegeben, die den nun planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt ist.

Zum Zeitpunkt 2015 ist von einem Scheitelpunkt bezüglich der Verkehrsentwicklung auf der A 7 auszugehen, die sich in maximalen Geräuschemissionen widerspiegelt. Für den Zeitraum nach 2015 bis 2025 wird ein Rückgang der Verkehrsbelastungen prognostiziert.

Der Ansatz der Prognosewerte 2025 würde zu einer geringeren Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen sowie zu einer geringeren Zahl von Gebäuden mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen und erfolgte deshalb nicht.

Daraus folgt auch, dass der unter diesen Voraussetzungen (Prognosewerte 2025) gewählte Schallschutz im Zeitraum 2015 (= voraussichtliches Jahr der Fertigstellung) bis 2025 zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht ausreichen würde.

Zur Sicherstellung eines jederzeit ausreichenden Schallschutzes an den durch die zu erwartenden Geräuscheinwirkungen betroffenen schutzwürdigen Nutzungen kamen die auf Basis der Prognosewerte 2015 erarbeiteten Varianten zum Tragen.

Die nun festgestellte Variante, die nach sorgfältiger Abwägung durch Gegenüberstellung der schalltechnischen Wirksamkeit, der verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sowie der Herstellungskosten zur Aufnahme in die Planfeststellung ausgewählt wurde, geht von einer Einhaltung der Immissionsgrenzwerte am Tage und von einer weitestgehenden Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der Nacht aus, der mittels Abschnitten mit offenporigem Asphalt im Bereich der Ortslagen und einer Lärmschutzwand mit 8 m Höhe (ab 6 m um 45° zur Fahrbahn abgekröpft) in Bilderlahe erreicht werden soll.

Durch den Rückgang der Verkehrsbelastung auf der A 7 und die damit verbundene Reduktion der Verkehrslärmemissionen und durch die nun festgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Jahr 2025 weniger schutzwürdige Nutzungen durch eine verbleibende Überschreitung des Immissionsgrenzwertes betroffen als zum Zeitpunkt 2015; die Anzahl der betroffenen Gebäude reduziert sich von 27 auf 4 Gebäude. Damit ist mit den jetzt festgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen ein weitestgehender Vollschutz erreicht. Die im Zeitraum 2015 bis 2025 verbleibenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden durch passive bzw. zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen abgedeckt.

Des Weiteren ist hier zu berücksichtigen, dass zurzeit, ohne den sechsstreifigen Ausbau der A 7 in diesem Abschnitt an 333 Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten wird, so dass es durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 verbunden mit den nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der heutigen Situation kommen wird.

Bezüglich der Abwägungsentscheidungen zu den einzelnen Varianten wird auf die nachstehenden Ausführungen unter Nr. 9.1.2 zur Lärmsituation in den einzelnen Ortsteilen verwiesen.

Das vorliegende Schallschutzkonzept stellt einen Kompromiss aus technischer Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und effektivem Schallschutz dar.

Vor dem Hintergrund der sich durch die im Rahmen des Ausbaues der A 7 spürbar verbessernden Geräuschesituation werden die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend erachtet.

Mit dem vorgelegten Planungskonzept, mit dem durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Tagesgrenzwerte (einschließlich der Außenwohnbereiche) und auch überwiegend die Nachtgrenzwerte

eingehalten werden und zur Einhaltung der verbleibenden Nachtwertüberschreitungen auf passiven Schallschutz verwiesen wird, hält sich die Vorhabensträgerin innerhalb des ihr zustehenden Planungsermessens. Insgesamt ist mit der Planungsvariante eine wesentliche Verbesserung der momentanen Lärmsituation verbunden.

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.

Zu der Lärmschutzsituation der einzelnen Ortsteile wird ergänzend auf die Ausführungen unter Nr. 9.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

9.1.1 Berechnungsverfahren

Nach § 43 BImSchG und der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort nach dem in den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) beschriebenen Verfahren und mit den dort genannten Parametern berechnet werden. Damit ist ausgeschlossen, an die Stelle der Berechnung – wie im Verfahren gefordert – eine Messung des Lärmpegels treten zu lassen. Eine Berechnung erfolgt auch vor dem Hintergrund, dass die bereits zum heutigen Zeitpunkt im Rahmen der Genehmigung zu beurteilenden (künftigen) Lärmpegel erst mit der Verwirklichung des Vorhabens konkret messbar wären. Daher ist auch schon unter praktischen Erwägungen eine Messung der unter Berücksichtigung des Vorhabens entstehenden Lärmpegel zum (stets vorgelagerten) Zeitpunkt der Genehmigung des Vorhabens nicht denkbar.

Das Rechenverfahren ist anhand von Messungen geeicht worden und untrennbar mit den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verknüpft. Es beruht auf der Auswahl einer Vielzahl von Messergebnissen und ist Ausdruck des derzeitigen Standes der Wissenschaft und Messtechnik. Neben der zu erwartenden Verkehrsmenge, dem Anteil des Schwerlastverkehrs und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit berücksichtigt die Berechnung zu Gunsten der betroffenen Nachbarschaft entsprechende Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z. B. ständiger Wind aus Richtung der Lärmquelle in alle Richtungen, Inversionswetterlagen, Fahrgeschwindigkeiten in Abhängigkeit des LKW-Anteils, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle, topographische Gegebenheiten wie z.B. offene Streckenabschnitte, Senken, Höhenzüge wie den Heber oder den Drögenberg und Reflexionen. Diese für die Lärmentwicklung bzw. –ausbreitung wichtigen Größen und örtlichen Gegebenheiten sind hier in angemessener Weise erfasst und liegen der schalltechnischen Berechnung zugrunde.

Die im Verfahren geforderten Messwerte können kein genaueres Bild von einer Immissionsbelastung vermitteln als eine Berechnung. Bei einer Messung kann nur ein punktueller Zustand (Momentaufnahme) festgestellt werden, so dass je nach täglicher Witterungslage, Verkehrsdichte und anderen Lärmquellen unterschiedliche und ungenaue Ergebnisse erzeugt werden. Bei der zur Planfeststellung erforderlichen Ermittlung der Verkehrsauswirkungen handelt es sich jedoch um eine in die Zukunft gerichtete, einen längeren Zeitraum abdeckende Prognose. Das Ergebnis einer solchen Prognose darf nicht von schwankenden, häufig wechselnden Einflüssen abhängig sein. Das Berechnungsverfahren schaltet den Einfluss solcher wechselhaften Faktoren aus, indem es auf zu verallgemeinernden Basisannahmen aufbaut. Somit wird eine einheitliche Beurteilungsgrundlage für alle Verkehrslärmsituationen geschaffen.

Entgegenstehende Befürchtungen einzelner Einwender sind also unbegründet.

Von verschiedenen Einwendern wurde im Anhörungsverfahren vorgetragen, dass nicht die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, sondern lediglich 80/130 km/h für LKW/PKW in die Berechnung eingeflossen und deshalb Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage von Messergebnissen vorzusehen seien.

Nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der darauf basierenden RLS-90 ist als zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Lkw 80 km/h und bei PKW 130 km/h in die Berechnung einzustellen. Höhere Geschwindigkeiten können nach der RLS 90 nicht berücksichtigt werden. Dies ist nach Auffassung der Rechtsprechung nicht zu beanstanden (BVerwG, Urt. vom 11.01.2001, Az.: 4 A 13.99; BVerwG, Urt. vom 23.11.2001, Az.: 4 A 46.99). Ebenso wird nach der RLS-90 zugunsten der Betroffenen bei der schalltechnischen Berechnung von einer permanenten Windgeschwindigkeit von 3 m/s von der Lärmquelle (Autobahn) zu den Immissionsorten sowie von einer die Lärmausbreitung stets fördernden Wetterlage ausgegangen. Bei der auf § 16. BImSchV basierenden RLS-90, die durch Hinweis auf ihre Maßgeblichkeit wiederholt durch die Rechtsprechung bestätigt worden ist (vgl. etwa BVerwG, Urt. vom 23. 11. 2005, Az.: 9 A 28.04; zuletzt BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az.: 9 VR 11.07), ist zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber hiermit eine Berechnungsgrundlage geschaffen hat, die auf der Basis von grundsätzlichen Aussagen ein einheitliches Berechnungsverfahren ermöglichen soll. In der RLS-90 werden mehrere für die Berechnung von Lärmimmissionen maßgebliche Parameter in Ansatz gebracht, um dann in einer Gesamtschau zur Lärmberechnung zu gelangen.

Die Straßenbauverwaltung ist als staatliche Verwaltung an die Gesetze, Verordnungen und hierzu ergangene Richtlinien gebunden und kann nicht hiervon abweichend für einzelne Betroffene günstigere Parameterwerte in ihre Berechnungen einfließen lassen. Das gilt auch dann, wenn die von der RLS-90 angenommenen Werte im Einzelfall tatsächlich oder vermutet zu Ungunsten der Betroffenen eine geringere Belastung annehmen, als diese vorliegt. Wollte die Verwaltung in diesen Fällen von der RLS-90 abweichen, so müssten auch zugunsten der Betroffenen wirkende Annahmen der RLS-90 in diesen Fällen den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Der Vereinfachungs- und Vereinheitlichungseffekt ginge dadurch insgesamt verloren. Zu prüfen ist daher ausschließlich, ob eine Veränderung der Verhältnisse insgesamt dazu geführt hat, dass der RLS-90 die Grundlagen entzogen wurden, weil sie in ihrer Gesamtheit nicht mehr zu realitätsnahen Werten kommt (vgl. Urteil des BVerwG vom 11.01.2001, Az. 4 A 13/99). Dies ist hier nicht der Fall. Weder die derzeit auf Autobahnen von Lkw gefahrenen durchschnittlichen Geschwindigkeiten noch die in Einzelfällen auftretenden tatsächlichen Windverhältnisse lassen den Schluss zu, dass die RLS-90 zwingend anzupassen wäre, da sich der Gesamtemissionspegel nicht so signifikant verändert hat, dass der RLS-90 die Grundlage entzogen ist.

Was die Forderung von Einwendern anbelangt, auch die Emissionen von anderen Straßen wie der B 82 oder der B 243 und Schienenwegen zu berücksichtigen, konnte dieses Vorbringen nicht durchgreifen. Es soll lediglich die A7 sechsstreifig ausgebaut werden. Dem Maßnahmenträger kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 zugrunde gelegt werden. Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung eines Summenpegels könnte allenfalls dann geboten sein, wenn der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Belastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die zu Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt. So darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Wissenschaftlich ist derzeit kein genauer Beurteilungspegel festgelegt, an dem die Grenze zu Ge-

sundheitsgefährdungen überschritten wird. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde erreicht der Summenpegel in den Überlagerungsbereichen jedoch nicht solche Werte, bei denen nach dem allgemeinen Kenntnisstand der Lärmforschung von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit der Einwender auszugehen ist.

Nach alledem bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde aus den vorgenannten Gründen keine Zweifel an den vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen zur Ermittlung der Beurteilungspegel. Die eingereichten Unterlagen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen und dem anerkannten Stand der Technik und sind geeignet, die nach Fertigstellung des Vorhabens zu erwartenden Lärmbelastungen umfassend zu beurteilen. Weiter sind keine Anhaltspunkte erkennbar, wonach der Vorhabensträgerin weitergehende oder andere als die gewählten Lärmschutzmaßnahmen auferlegt werden könnten.

9.1.2 Betroffene Ortschaften

Zu den vorgetragenen Einwendungen zum Lärmschutz und ihrer Zurückweisung wird zunächst auf die Ausführungen unter Nr. 9.1 und Nr. 9.1.1 und zu den Verkehrszahlen auf Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen. Nachstehend werden die Lärmschutzsituation der einzelnen Ortsteile und weitere Einwendungen zum Lärmschutz behandelt, die vorstehend noch nicht angesprochen wurden.

9.1.2.1 Rhüden

Die Einwender fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen wie LS-Wände und offenporigen Asphalt für den gesamten Bereich Rhüden; des Weiteren sei der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des § 41 BImSchG nicht gewahrt.

Die Einwände waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Aufgrund der Planänderung wurde im Bereich der Ortschaft Rhüden als aktive Lärmschutzmaßnahme ein offenporiger Asphalt (Betr.-km 208+800 bis Betr.-km 214+750) eingeplant, so dass in der gesamten Ortschaft Rhüden sowohl die Tag- als auch die Nachtgrenzwerte eingehalten werden. Ein darüber hinaus gehender Lärmschutz ist gesetzlich nicht vorgesehen und kann dem Vorhabensträger daher auch nicht aufgegeben werden.

Zum Lärmschutzkonzept verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre umfangreichen Ausführungen unter Nr. 9.1 dieses Beschlusses.

Von Einwendern wird angeführt, dass durch den Wegfall des Baumbestandes eine erhöhte Lärmbelastung eintritt.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss sind die Ausgleichsmaßnahmen A 07 und A 08 festgestellt worden. Zum Ausgleich der trassenbegleitenden Gehölzverluste werden durch diese Maßnahmen die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen neu bepflanzt. Diese Pflanzungen nehmen u.a. Immissionsschutz- und Pufferfunktionen wahr und werden auch im Bereich Rhüden umgesetzt, so dass die Planfeststellungsbehörde hier eine erhöhte Lärmbelastung nicht sieht.

Anwohner der Hildesheimer Str. in Rhüden fordern Lärmschutzmaßnahmen an Ihren Häusern aufgrund des vermehrten Verkehrs auf der B 243.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Zunächst ist hier festzustellen, dass die Häuser an der Hildesheimer Str. ca. 1 km von der A 7 entfernt liegen, so dass die Beurteilungspegel durch den A 7 – Verkehr deutlich unter den Immissionsgrenzwerten liegen.

Die Verkehrsbelastung innerorts ist bei dieser Schalltechnischen Berechnung nicht zu berücksichtigen, da nur die Verkehrsbelastung des zu ändernden Verkehrsweges (A 7) nach der 16. BImSchVO anzusetzen ist; dies gilt auch für einen möglichen vermehrten LKW-Verkehr während der Bauzeit auf

der B 243. Jedoch wird diese innerörtliche Belastung durch den 6-streifigen Ausbau der A 7 zu einer leistungsfähigeren und überwiegend staufreien Autobahn zurückgehen und damit auch Lärm und Erschütterungen abnehmen.

9.1.2.2 Bilderlahe

Die Einwender fordern eine LS-Wand mit einer Höhe von 6m bis über das südliche Ausbauende hinaus und nördlich über den Bereich Burg hinaus sowie OPA auf ganzer Länge. Von einigen Einwendern wird auch alternativ am südlichen Ausbauende ein Lärmschutzwall gefordert. Des Weiteren werden die Kostenansätze für die Nutzen-Kosten Betrachtung angezweifelt.

Die Einwände waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Aufgrund der in der ersten Anhörung vorgebrachten Einwendungen wurde das Lärmschutzkonzept vom Vorhabensträger überarbeitet und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden ausgeweitet; dies führt auch zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation in Bilderlahe. Durch die Verlängerung des Bereiches, in dem offener Asphalt eingebaut wird, nördlich bis über den Ortsteil Burg hinaus und südlich über Engelade und 900 m über das Ausbauende hinaus (Betr.-km 218+500 bis Betr.-km 221+900) sowie die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände auf 8 m werden im Bereich Bilderlahe nicht nur sämtliche Immissionsgrenzwerte am Tage eingehalten, sondern bis auf 8 Gebäude auch alle Immissionsgrenzwerte in der Nacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, inwieweit darüber hinaus gehende aktive Lärmschutzmaßnahmen verhältnismäßig bzw. sinnvoll wären. Für einen Vollschutz (Tag- und Nachtgrenzwerteinhalten) in Bilderlahe wäre neben dem offeneren Asphalt eine 15 m hohe Lärmschutzwand erforderlich; die Kosten pro gelöstem Schutzfall (120) würden sich auf 33.991 € belaufen.

Es wurden weitere Varianten untersucht mit einer 13 m hohen Lärmschutzwand (119 gelöste Schutzfälle, eine Nachtwertüberschreitung) und 29.642 € Kosten pro gelöstem Schutzfall, einer 11 m hohen Lärmschutzwand (118 gelöste Schutzfälle, 2 Nachtwertüberschreitungen) und 23.972 € Kosten pro Schutzfall und einer 9 m hohen Lärmschutzwand (117 gelöste Schutzfälle, 3 Nachtwertüberschreitungen) und 18.206 € Kosten pro gelöstem Schutzfall.

Die nun festgestellte Variante kommt hingegen nur auf Kosten von 13.108 € pro gelöstem Schutzfall. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand um nur 1 m auf 9 m würde also schon ca. 650.000 € Mehrkosten verursachen.

Zu diesen vorstehenden Varianten, die in der Unterlage 11.3, Tabelle 8 auch wiedergegeben sind, ist Folgendes grundsätzlich festzustellen:

Bei Lärmschutzwänden ab einer Höhe von mehr als 8 m ist eine Aufstockung auf die vorhandenen Wände statisch nicht mehr bzw. nur mit einem erheblichen Mehraufwand möglich. Aufgrund der deutlich höheren Anforderungen an die Standsicherheit solcher Wände sind statische Maßnahmen erforderlich, die ggf. wesentlich höhere Kosten verursachen, als die mit den hier angesetzten Einheitspreisen ermittelten Summen. In jedem Fall sind solche Wände nur als Komplettlösung machbar (d. h. Abriss der vorhandenen Wände und Errichtung einer komplett neuen Wand). Die aufgeführten Wandhöhen von mehr als 8 m sind als theoretische Wandhöhen zu verstehen, die nur zum reinen Kostenvergleich heran gezogen wurden.

Auch bezüglich des damit verbundenen Eingriffes in das Landschaftsbild sind Lärmschutzwände mit diesen Höhen abzulehnen.

Zu berücksichtigen war hier ferner, dass von den in Bilderlahe verbliebenen 8 Gebäuden mit Nachtwertüberschreitung an 6 Gebäuden der Immissionsgrenzwert nur um 1 dB(A) überschritten ist; dazu weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsgeräuschen unter 3 dB(A) vom Gehör des Menschen nicht wahrgenommen werden können. Ein weiteres Gebäude liegt östlich der A 7 und kann deshalb durch die Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Westseite nicht besser geschützt werden.

Darüber hinaus ist hier zu berücksichtigen, dass zurzeit, ohne den sechsstreifigen Ausbau der A 7 in Bilderlahe an 120 Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten wird, so dass es durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 verbunden mit den nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der heutigen Situation kommen wird.

Die ermittelten Kosten sind von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Für den Einbau des offenporigen Asphalttes ist mit Mehrkosten zur Herstellung der Fahrbahndecke gegenüber einem konventionellen Belag (Splittmastixasphalt) von ca. 4,46 €/m² zu rechnen. Die geschätzten Herstellungskosten der Lärmschutzwände betragen 255 €/m².

Zur Ermittlung der Kosten passiven Lärmschutzes wird von einem Einheitspreis von ca. 3.500 €/Gebäude ausgegangen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass unter Abwägung der Nutzen-/Kosten-Aspekte die hier festgestellte Variante bei vertretbaren Kosten den größtmöglichen Nutzen bringt. Aufgrund der vorgenannten Ausführungen sind auch die Forderungen nach Verlängerung der Lärmschutzwand in nördlicher bzw. südlicher Richtung bzw. Aufschüttung eines Walles zurückzuweisen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass bei einem Lärmschutzwall als negativer Aspekt der große Flächenverbrauch anzuführen ist.

Von Einwendern aus dem Bereich Bilderlahe wird bezüglich des Lärmschutzes kritisiert, dass das südliche Ausbauende in orthogonaler Richtung mitten in der Ortslage Engelade liegt. Hierzu weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der sich südlich anschließende Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 zwischen Seesen und Echte bereits in der Planung ist und notwendige Lärmschutzmaßnahmen dort auch berücksichtigt werden. Darüber hinaus weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die lärmtechnische Berechnung im Abschnitt Bilderlahe/Engelade die Verkehrsbelastung über das Ausbauende hinaus berücksichtigt hat, so dass durch das gewählte Ausbauende keine Nachteile entstehen.

Bezüglich der von Einwendern aufgeworfenen Frage nach der Höhe des Immissionsorts ist seitens der Planfeststellungsbehörde klarzustellen, dass der schalltechnischen Berechnung ein 3-dimensionales Bestandsmodell zugrunde gelegt wurde. Somit wurde jeder Immissionsort mit den vorhandenen Grundhöhen (mit Stockwerken) berücksichtigt.

Die Forderung nach Berechnung des lärmtechnischen Ist-Zustandes inkl. Erstellung einer Differenzkarte war zurückzuweisen, soweit ihr nicht stattgegeben wurde. Der lärmtechnische Ist-Zustand ist nicht Grundlage und Bestand dieses nun festgestellten sechsstreifigen Ausbaus und daher können dem Vorhabensträger keine Berechnungen und das Erstellen von Karten aufgegeben werden. Gleichwohl hat der Vorhabensträger auf freiwilliger Basis die heutige Lärmsituation ermittelt; hierbei zeigt sich, dass zurzeit in Bilderlahe an 120 Gebäuden die Tag- und/oder Nachtgrenzwerte überschritten werden. Da es nach Umsetzung dieser nun festgestellten Planung nur noch zu Überschreitungen an 8 Gebäuden kommt, tritt durch den 6-streifigen Ausbau verbunden mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation ein.

Bezüglich der geforderten verbesserten Konstruktion der Brückenübergänge wird auf die Auflage unter Nr. 2.6.3 dieses Beschlusses verwiesen, womit diese Forderung erfüllt wird.

Des Weiteren wird gefordert, die in der lärmtechnischen Berechnung als Mischgebiete aufgeführten Bereiche „obere Neustadt“ und „östliche Lindenallee“ aufgrund der überwiegenden Nutzungsart als Wohngebiet einzustufen.

Die Forderung war zurückzuweisen. Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchVO ergibt sich die Einstufung der Gebiete zunächst aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Da für diese beiden Gebiete in Bilderlahe jedoch kein Bebauungsplan existiert, sind hilfsweise die Festsetzungen aus dem Flä-

chennutzungsplan der Stadt Seesen vom 11.01.2001 herangezogen worden. Hier sind beide Gebiete als Mischgebiete ausgewiesen.

Eine Überprüfung seitens der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass diese Einstufung auch der tatsächlichen Nutzung entspricht. Beide Gebiete weisen neben Wohnbebauung auch landwirtschaftlich bzw. dörflich geprägte Grundstücke (z. B. Reithalle, Domäne) auf, so dass eine Einstufung als Dorf- und Mischgebiet gerechtfertigt ist und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist. Hierbei ist das jeweilige Gebiet in seiner Gesamtheit zu betrachten; es ist nicht jedes Grundstück einzeln einzustufen. Abgesehen davon würde es im Bereich Obere Neustadt auch bei einer Einstufung als allgemeines Wohngebiet zu keiner Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte kommen.

9.1.2.3 Engelade

Die Einwender fordern für den Bereich Engelade die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch den Bau von Lärmschutzwänden und den Einsatz von offenporigem Asphalt.

Die Einwände waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde. Aufgrund der in der ersten Anhörung vorgebrachten Einwendungen wurde das Lärmschutzkonzept vom Vorhabensträger überarbeitet und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden ausgeweitet; dies führt auch zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation in Engelade. Durch die Verlängerung des Bereiches, in dem offenporiger Asphalt eingebaut wird, nördlich bis über den Ortsteil Burg hinaus und südlich über Engelade und 900 m über das Ausbauende hinaus (Betr.-km 218+500 bis Betr.-km 221+900) werden in Engelade nicht nur sämtliche Immissionsgrenzwerte am Tage eingehalten, sondern bis auf 13 Gebäude auch alle Immissionsgrenzwerte in der Nacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, inwieweit darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen verhältnismäßig wären. Für einen Vollschutz (Tag- und Nachtgrenzwerteinhaltung) wäre neben dem offenporigen Asphalt eine 5 m hohe Lärmschutzwand auf 1044 m Länge erforderlich; die Kosten pro gelöstem Schutzfall (71) würden sich auf 21.820 € belaufen. Es wurde eine weitere Variante untersucht mit einer 3 m hohen Lärmschutzwand (70 gelöste Schutzfälle, 1 Nachtwertüberschreitung) und 14.525 € Kosten pro gelöstem Schutzfall. Die nun festgestellte Variante kommt hingegen nur auf Kosten von 2.899 € pro gelöstem Schutzfall. Eine 3 m hohe Lärmschutzwand würde also schon ca. 850.000 € Mehrkosten gegenüber der nun festgestellten Variante verursachen.

Zu berücksichtigen war hier ferner, dass von den 13 verbliebenen Gebäuden mit Grenzwertüberschreitungen 2 Gebäude der Autobahnmeisterei sind. An den verbliebenen 11 Gebäuden wird der Immissionsgrenzwert nachts überwiegend nur um 1 dB(A) überschritten; lediglich an drei Gebäuden ist an einer Gebäudeseite in je einem Stockwerk eine höhere Überschreitung (2 bzw. 3 dB(A)) errechnet. Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsgeräuschen unter 3 dB(A) können vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen werden. Im Übrigen wird der prognostizierte Rückgang der Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2025 dazu führen, dass dann nur noch an 2 Gebäuden der Immissionsgrenzwert nachts geringfügig überschritten wird.

Außerdem ist hier zu berücksichtigen, dass zur Zeit ohne den sechsstreifigen Ausbau der A 7 in Engelade an 71 Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten wird, so dass es durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 verbunden mit den nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der heutigen Situation kommen wird.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass unter Abwägung der Nutzen-/Kosten-Aspekte die hier festgestellte Variante bei vertretbaren Kosten den größtmöglichen Nutzen bringt.

Ein Einwender bezweifelt die errechneten Immissionswerte in der Berliner Strasse. Zu der Berechnung der Immissionswerte verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Nr. 9.1.1 dieses Beschlusses. Aufgrund der Einwendung wurde die Berechnung, die auf einem digitalen

Geländemodell basiert und mit dem die zukünftige Lärmbelastung jedes einzelnen Gebäudes berechnet wird, noch einmal überprüft. Diese Überprüfung ergab, dass die in der lärmtechnischen Berechnung ermittelten Immissionswerte korrekt sind. Ein punktueller, momentaner Hörvergleich mit anderen Gebäuden im jetzigen Zustand ist nicht aussagefähig und nicht zulässig.

Ein Einwender hat beantragt, dass ein Ministerium und nicht die NLStBV die Entscheidung über die Verhältnismäßigkeit der aktiven/passiven Lärmschutzmaßnahmen trifft. Dieser Antrag war zurückzuweisen. Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen genannten Bundesstraßen nimmt nach Auflösung der Bezirksregierungen seit dem 01.01.2005 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879). Damit ist die NLStBV für die Entscheidung über die Einwendungen und Anträge sowie die Abwägung aller widerstreitenden Belange im Planfeststellungsverfahren zuständig; dies geschieht mit diesem Planfeststellungsbeschluss. Eine ministerielle Zuständigkeit ist hier nicht gegeben.

9.1.2.4 Bornhausen

Von Einwendern wird aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden und offenporigem Asphalt gefordert. Darüber hinaus wird von einer Einwanderheberin gefordert, das Grundstück Alte Sandgrube 2 in die lärmtechnische Untersuchung aufzunehmen. Die Einwände waren zurückzuweisen. Die lärmtechnische Berechnung, die von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist, hat ergeben, dass im Bereich der Ortschaft Bornhausen die Immissionsgrenzwerte aufgrund der großen Entfernung zur A 7, zum Teil auch deutlich, unterschritten werden, so dass weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Es wurden u. a. zwei Gebäude in der Klingenhagener Str. berechnet, die ca. 1 km von der A 7 entfernt liegen und bereits deutlich unter den Immissionsgrenzwerten liegen. Das Grundstück Alte Sandgrube 2 liegt noch weiter von der A 7 entfernt und auch eine möglicherweise vorhandene erhöhte Lage kann bei der großen Entfernung zur A 7 nicht zu einem Erreichen der Immissionsgrenzwerte führen; daher war eine Berechnung für dieses Grundstück nicht notwendig.

9.1.2.5 Bornum

Die Einwender fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen wie LS-Wände und offenporigen Asphalt für den gesamten Bereich Bornum; des Weiteren werden die angegebenen Herstellungskosten für den passiven Lärmschutz angezweifelt. Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde. Aufgrund der in der ersten Anhörung vorgebrachten Einwendungen wurde das Lärmschutzkonzept vom Vorhabensträger überarbeitet und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurden ausgeweitet; dies führt auch zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation in Bornum. Durch die Einplanung eines offenporigen Asphaltbelags im Bereich der Ortschaft Bornum (Betr.-km 208+800 bis Betr.-km 214+750) werden in Bornum nicht nur sämtliche Immissionsgrenzwerte am Tage eingehalten, sondern bis auf 5 Gebäude auch alle Immissionsgrenzwerte in der Nacht. An den fünf Gebäuden ist jeweils nur eine Gebäudeseite mit einem Stockwerk von einer ganz geringfügigen Nachtwertüberschreitung betroffen, die im Mittel 0,3 dB(A) beträgt. Mehr als 1 dB(A) beträgt die Immissionsgrenzwertüberschreitung an keinem Gebäude. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Veränderungen des Beurteilungspegels von Verkehrsgeräuschen unter 3 dB(A) vom Gehör des Menschen nicht wahrgenommen werden können, hält die Planfeststellungsbehörde einen weiteren aktiven Lärmschutz aufgrund dieser geringfügigen Überschreitungen für unverhältnismäßig; eine ca. 200 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand würde allein ca. 77.000 € Herstellungskosten verursachen. Darüber hinaus bleibt hier festzustellen, dass der prognostizierte Rückgang der Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2025 dazu führen wird, dass in der

gesamten Ortschaft Bornum die Immissionsgrenzwerte sowohl tags als auch nachts eingehalten werden. Daher sind auch weitere Schallschutzmaßnahmen wie eine Schallschutzwand auf der Unterführung (BW 3047), eine Wallaufschüttung südlich des bereits geplanten Walles sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht erforderlich.

Außerdem ist hier zu berücksichtigen, dass zurzeit ohne den sechsstreifigen Ausbau der A 7 in Bornum an 76 Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten wird, so dass es durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 verbunden mit den nun festgestellten Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der heutigen Situation kommen wird.

Unter Abwägung der Nutzen-/Kosten-Aspekte entsteht aufgrund der hier festgestellten Variante der größtmögliche Nutzen.

Die ermittelten Kosten sind von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Für den Einbau des offenporigen Asphalts ist mit Mehrkosten zur Herstellung der Fahrbahndecke gegenüber einem konventionellen Belag (Splittmastixasphalt) von ca. 4,46 €/m² zu rechnen. Die geschätzten Herstellungskosten der Lärmschutzwände betragen 255 €/m². Zur Ermittlung der passiven Kosten wird von einem Einheitspreis von ca. 3500.-€/Gebäude ausgegangen. Bezüglich des geforderten Hinzurechnens der Kosten für Erdwall, Wildschutzzäune und Straßenverlegung zu den passiven Kosten ist festzustellen, dass die Anlegung des Erdwalles eine Bodenschüttung aus Überschussmassen ist, die durch ihre Abschirmwirkung lediglich als Folgeeffekt positiv auf die Lärmimmissionen wirkt. Die neu geplanten Wegeverbindungen als Ersatzwege sind nur wegen der Bauwerksschließungen vorgesehen und nicht aus Lärmschutzgründen. Ebenso sind die geplanten Wildschutzzäune aus Gründen des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit erforderlich. Demzufolge können diese Kosten nicht zu den passiven Kosten hinzugerechnet werden. Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass in den betroffenen Bereichen in Bornum alle Gebäude mit schutzbedürftiger Nutzung in die lärmtechnische Berechnung aufgenommen wurden.

Zu dem beanstandeten Prognosehorizont verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu den ermittelten Verkehrszahlen unter Nr. 8 dieses Beschlusses und zu dem geforderten Prognosehorizont von 30 Jahren auf die nachstehenden Ausführungen zum Urteil des BVerwG vom 07.03.2007 unter Nr. 9.1.5 dieses Beschlusses.

Zu der Forderung von Einwendern, die geografische Lage von Bornum u. a. mit dem Drögenberg zu berücksichtigen und ebenso den Verkehr auf der B 243, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Nr. 9.1.1 dieses Beschlusses, wo das Berechnungsverfahren ausführlich behandelt wird. So werden Steigungen und Gefälle sowie der Drögenberg berücksichtigt; der Verkehr auf der B 243 war jedoch nicht zu berücksichtigen, da nach der 16. BImSchV nur der Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde gelegt werden kann und nicht ein Summenpegel aller Verkehrswege.

Von Einwendern wird angeführt, dass durch den Wegfall des Baumbestandes im Zusammenhang mit der steileren Böschung eine erhöhte Lärmbelastung eintritt. Der Einwand war zurückzuweisen. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss sind die Ausgleichsmaßnahmen A 07 und A 08 festgestellt worden. Zum Ausgleich der trassenbegleitenden Gehölzverluste werden durch diese Maßnahmen die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen neu bepflanzt. Diese Pflanzungen nehmen u. a. Immissionsschutz- und Pufferfunktionen wahr und werden auch im Bereich Bornum trotz der steileren Böschung umgesetzt, so dass die Planfeststellungsbehörde hier eine erhöhte Lärmbelastung nicht sieht. Eine verstärkte Aufforstung im Bereich Bornum ist nicht erforderlich; der landschaftspflegerische Begleitplan hat die Gesamtheit der Eingriffe bereits bilanziert und über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert (vgl. auch die Ausführungen unter Nr.11 dieses Beschlusses).

Zu der Forderung von Einwendern nach einem einseitigen östlichen Ausbau im Bereich Bornum verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Nr. 8.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Forderung nach baulichen Veränderungen und verkehrsbehördlichen Anordnungen an der B 243 im Ortsbereich Bornum war zurückzuweisen. Die geforderten Maßnahmen sind nicht Bestandteil der Ausbauplanung der A 7; im Übrigen obliegen verkehrsbehördliche Anordnungen im Bereich Bornum der unteren Verkehrsbehörde, dem Landkreis Hildesheim.

Die Forderung nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Friedhof war zurückzuweisen. Die 16. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchRL sieht keine Schutzpflicht bei Friedhöfen vor, da sie nur dem vorübergehenden Aufenthalt dienen und nicht unter den Nachbarschaftsschutz fallen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Lärmsituation durch die Nähe des Friedhofes zur A 7 ungünstig ist, jedoch gibt es keine einzuhaltenden Grenzwerte für Friedhöfe in den einschlägigen Rechtsnormen und somit kann kein Lärmschutzanspruch geltend gemacht werden. Durch die Verwendung des offenporigen Asphalts und der Anlegung eines Erdwalles aus Bodenüberschussmassen wird es jedoch zu einer Verbesserung der Lärmsituation gegenüber der derzeitigen Lärmsituation kommen. Eine Vergleichsberechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass zurzeit in Bornum 76 Gebäude von Nachtwertüberschreitungen betroffen sind, nach dem Ausbau werden es durch den Einsatz des offenporigen Asphaltes nur noch fünf sein. Ergänzend wird zu der Thematik auf Nr. 9.1.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Von Einwendern wurde vorgetragen, dass das Gebäude Wanneweg 8 nicht erfasst und berechnet wurde. Dies ist nicht der Fall; für das Gebäude Wanneweg 8 (Immissionsort 299 in Unterlage 11) wurden Beurteilungspegel zwischen 41 und 49 dB(A) tags und 36 bis 45 dB(A) nachts berechnet, die deutlich unter den Immissionsgrenzwerten von 59/49 dB(A) Tag/Nacht für allgemeine Wohngebiete liegen. Für den Außenwohnbereich gilt ebenfalls der Taggrenzwert von 59 dB(A). Da sich das gesamte Grundstück im Isophonenbereich ≤ 54 dB(A) befindet, liegt auch im Außenbereich keine Grenzwertüberschreitung vor.

9.1.2.6 Ortshausen

Von einer Einwenderin wird vorgetragen, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 7 die natürlichen Schutzfunktionen von Böschung und Bewuchs entfallen. Der Einwand war zurückzuweisen. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss sind die Ausgleichsmaßnahmen A 07 und A 08 festgestellt worden. Zum Ausgleich der trassenbegleitenden Gehölzverluste werden durch diese Maßnahmen die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen neu bepflanzt. Diese Pflanzungen nehmen u. a. Immissionsschutz- und Pufferfunktionen wahr und werden auch im Bereich Ortshausen umgesetzt, so dass hier eine erhöhte Lärmbelastung nicht gegeben ist.

Von zwei Einwendern werden aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Ortshausen gefordert. Die Forderung war zurückzuweisen. Die lärmtechnische Berechnung, die von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden ist, hat ergeben, dass im Bereich der Ortschaft Ortshausen lediglich an einem Haus an einer Hausseite in einem Stockwerk der Nachtgrenzwert um 1 dB(A) überschritten wird, so dass dort passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgestellt wurden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie ein offenporiger Asphalt im Bereich Ortshausen bzw. eine Lärmschutzwand würden hier aufgrund der Kosten (Lärmschutzwand 255 €/m² und offenporiger Asphalt 4,46 € Mehrkosten pro m²) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (Schutz eines Stockwerkes an einer Gebäudeseite) stehen und damit unter den § 41 Abs. 2 BImSchG fallen (vgl. auch die Ausführungen unter Nr. 9.1 dieses Beschlusses). Auch ein geforderter Lärmschutzwall würde neben den Mehrkosten zu einem unverhältnismäßigen Eingriff in das Landschaftsbild und zu einem größeren Flächenverbrauch führen, der zum Schutz eines Stockwerkes nicht gerechtfertigt ist. Ein Ver-

gleich mit anderen Autobahnen und dort vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen ist aufgrund der bereits vorstehend unter Nr. 9.1 und 9.1.1 ausführlich erläuterten, vielen unterschiedlichen in die lärmtechnische Berechnung einfließenden Faktoren nicht möglich.

Bezüglich der in Frage gestellten prognostizierten Verkehrszahlen verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Nr. 8 und Nr. 9.1 dieses Beschlusses; bezüglich des Berechnungsverfahrens u. a. zum Wind wird auf die ausführlichen Erläuterungen unter Nr. 9.1.1 verwiesen.

9.1.3 Einwendungen und Forderungen zur EG- Umgebungslärmrichtlinie

Einwender fordern die Berücksichtigung der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002, die durch den 6. Teil des BImSchG in nationales Recht umgesetzt wurde.

Die Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage der EG-Umgebungslärmrichtlinie waren zurückzuweisen. Die EG-Umgebungslärmrichtlinie ist als europaweites Lärm-Management-Konzept zu betrachten, das kein ordnungsrechtliches Instrument bietet und aus der sich kein unmittelbarer Rechtsanspruch ableiten lässt. Ansprüche einzelner Bürger ergeben sich im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme ausschließlich auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes im Sinne einer Strategie, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Als Instrumente hierzu dienen Lärmkarten und Lärmaktionspläne sowie die Information der Öffentlichkeit. Die Richtlinie und die entsprechenden nationalen Vorschriften stellen keine Ergänzung zu den vorhandenen Aussagen des BImSchG und der BImSchV dar. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu deren Aussagen, sondern ergänzen diese um einen europaweiten strategischen Ansatz zur Lösung des Umgebungslärms. Die in einem Planfeststellungsverfahren einzuhaltenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bewegen sich im Übrigen unterhalb denkbarer Schwellenwerte, deren Überschreitung zu einer Aufstellung von Lärmaktionsplänen führen könnte. Bei Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen läuft der Ausbau der A 7 dem Ziel der Umgebungslärbetrachtung nicht zuwider.

Im Übrigen ist ein Vergleich eventueller Lärmberechnungsergebnisse nach der Umgebungslärmrichtlinie mit den Ergebnissen nach der Berechnung nach RLS-90 auch deswegen nicht möglich, weil die Richtlinie die vorhandene Lärmsituation aufgrund von Daten des Vorjahres ermittelt und die RLS-90 auf den für die Zukunft prognostizierten Verkehr abstellt. Außerdem beinhaltet die Richtlinie keine Grenzwerte, sondern lediglich Lärmindizes als Maß für den Grad der Belästigung, während die RLS-90 von Grenzwerten nach der 16. BImSchV ausgeht.

9.1.4 Lärmschutz für die Naherholungsgebiete

Ein Naturschutzverband fordert, die angrenzenden Naherholungsgebiete auf Schallemissionen zu untersuchen.

Die Forderungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wurde. Die einzuhaltenden Grenzwerte nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich einer Straße aufhält bzw. in den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat. Nicht zur Nachbarschaft gehören hingegen Parkanlagen, Erholungswald, Grünflächen, Friedhöfe oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Dem Maßnahmenträger können aus diesen Gründen keine weiteren Schutzmaßnahmen für ein zur Erholung genutztes Gebiet auferlegt werden. So-

weit im Zusammenhang mit den Erholungsgebieten der Umgebungslärm, dem Menschen in öffentlichen Parks ausgesetzt sind, angesprochen wird, wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziffer 9.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

9.1.5 Sonstige Einwendungen zum Lärmschutz

Die im Verfahrensverlauf gegebenen Anregungen, mit verkehrslenkenden Maßnahmen (z. B. Überholverboten oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) weitere Reduzierungen des Verkehrslärms herbeizuführen, hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Zwar kommt in diesem Fall die Anordnung dieses aktiven Schallschutzes in Betracht, da der Vorhabenträger selbst verkehrsregelnde Maßnahmen anordnen könnte. Diese Maßnahme ist dennoch zu verwerfen, da das vorgelegte und auch planfestgestellte Schallschutzkonzept nur noch wenige passive Grenzwertüberschreitungen auslöst. Daher erscheint es im Hinblick auf die durch die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierung ausgelösten Nachteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs angemessen, insoweit hierauf zu verzichten.

Verschiedentlich wird von Einwendern gefordert, den lärm mindernden Straßenbelag nicht nur auf die A 7 aufzubringen, sondern auch auf die Auf- und Abfahrten.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Die Auf- und Abfahrten werden mit deutlich geringeren Geschwindigkeiten befahren. Bei diesen Geschwindigkeiten sind nicht die Abrollgeräusche der Reifen für die Lärmwirkung maßgebend, sondern es überwiegen die Motorgeräusche der Fahrzeuge. Motorgeräusche können jedoch durch den offenporigen Asphalt nicht gemindert werden, so dass mit einem offenporigen Asphalt auf den Rampen keine lärm mindernde Wirkung erzielt werden kann.

Einwenderseitig wird vorgetragen, dass nach neuester Rechtsprechung eine Verkehrsprognose nunmehr bis 30 Jahre korrekt sein müsse. Zur Vermeidung von Geldverschwendung sei daher bereits jetzt eine genügende Lärmvorsorge zu treffen.

Mit Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06 hat das BVerwG festgelegt, dass ein Anspruch auf die nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen eines Straßenneubauvorhabens gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gem. § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 VwVfG besteht. Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose eines Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognosezeitraum von 15 Jahre zugrunde lag. Das Tatbestandsmerkmal „nicht voraussehbar“ ist dabei nicht mit dem Begriff der „fehlgeschlagenen Prognose“ gleichzusetzen und setzt eine solche auch nicht voraus. Das Gericht führt in dem Urteil weiter aus, dass der Anspruch gem. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dem Grunde nach besteht, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die bei dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einem Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte.

Entgegen der häufig verkürzten Darstellung hat das Gericht nicht festgestellt, dass nachträgliche Lärmschutzansprüche in jedem Fall 30 Jahre lang geltend gemacht werden können. Vielmehr muss der Anspruch innerhalb von 3 Jahren geltend gemacht werden, nachdem der Betroffene von den nachträglichen Wirkungen Kenntnis erlangt hat (§75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Der Antrag ist jedoch in jedem Fall 30 Jahre nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens ausgeschlossen. Dieser Umstand wird oft dahingehend verkürzt interpretiert, dass Nachbesserungsansprüche grundsätzlich 30 Jahre bestehen. Überdies ist dem Urteil nicht zu entnehmen, dass Verkehrsprognosen nunmehr bis zu 30 Jahre korrekt sein müssen, um mögliche gesetzliche Ansprüche auf sehr teure Nachbesserungen zu vermeiden. Hierzu hat das Gericht vielmehr ausgeführt, dass Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, in hohem Maße die Gefahr in sich tragen, fehlzuschlagen. Dies legt es nahe, auch bei der Bestimmung des einem Planbetroffenen nach der Verkehrslärmschutzverordnung zustehenden Schutzanspruch den durch § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 VwVfG abgesteckten Zeitraum nicht voll auszuschöpfen. Dadurch entstehen den Lärmbetroffenen insoweit keine Nachteile,

als sich gegebenenfalls der nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die prognostischen Annahmen der Planungsbehörde nicht bestätigt haben, desto früher führen lässt, je kürzer der Prognosezeitraum bemessen ist. Ein solch kurzer Prognosezeitraum wäre erst dann zu beanstanden, wenn er sich als Ausdruck ursächlicher Erwägungen werten ließe. Darüber hinaus ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend dimensioniert sind. Auf die vorstehenden Ausführungen zum Lärm wird insoweit verwiesen.

9.2 Luftschadstoffe

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

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

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

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

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbaulastträger nicht den Nachweis einer völligen – wissenschaftlich unstrittigen – Unbedenklichkeit führen kann und muss. Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Hieran hat sich in den letzten Jahren nichts geändert. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (Beschluss des BVerwG vom 30.01.1991 – 4 B 166.90/4 ER 303.90 -).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22. BImSchV lagen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde. In der 33. BImSchV wurden über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge.

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 11. LuS). Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) – MLuS-02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW empfohlen worden ist. Das Merkblatt basiert auf der Auswertung eines durch den TÜV Rheinland entwickelten Prognosemodells zur Schadstoffausbreitung und Immissionsbelastung an Straßen, das auf gesicherten Forschungserkenntnissen aufbaut und allgemein fachliche Anerkennung gefunden hat. Zwar lässt das Merkblatt Aussagen über maximale Kurzzeitbelastungen nicht zu, es ermöglicht aber die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der 98-Perzentile. Außerdem lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO_2 und PM_{10} 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 Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs -HBEFA- (Version 2.1) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM_{10} Emissionen an Außenortsstraßen einer Überarbeitung unterzogen und als PC – Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

In Teilbereichen dieses Abschnittes der A 7 wird der Anwendungsbereich des MLuS überschritten, da bei Bilderlahe nahe der bestehenden Wohnbebauung und gewerblichen Bebauung mehrere Kreuzungsbereiche von Hauptverkehrsstrassen gelegen sind und im gesamten Verlauf des Abschnittes aufgrund des Reliefs deutlich variierende Windverhältnisse und lokale Kaltluftströmungen vorherrschen. Damit ist dort das MLuS formal nicht einsetzbar. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde für die Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf bestehenden und geplanten Straßen mit dem Straßennetzmodell PROKAS betrachten lassen. Die Berechnungen ergeben für den Prognosenullfall und den Planzustand an der nächstgelegenen Wohnbebauung überwiegend keine Überschreitungen der Grenzwerte der betrachteten Schadstoffe NO_2 , Benzol und Feinstaub. Im Prognosenullfall sind in Bilderlahe westlich der A 7 vereinzelt an bestehenden Gebäuden Überschreitungen des NO_2 -Jahresmittelgrenzwertes berechnet; an einigen gewerblich genutzten Gebäuden an der AS Seesen sind im Prognosenullfall und im Planfall Überschreitungen des NO_2 -Jahresmittelwertes prognostiziert, wobei im Planzustand gegenüber dem Prognosenullfall leichte Verringerungen zu erwarten sind. Gegenüber dem Prognosenullfall sind bedingt durch die mögliche flüssigere Fahrweise und die erhöhten Lärmschutzbauten bei Bilderlahe etwas geringere bzw. gleich bleibende Luftschadstoffbelastungen an der nächstgelegenen Bebauung zur A 7 im betrachteten Planfeststellungsabschnitt VKE 2 der A 7 zu erwarten.

Unter Hinweis auf das den Planunterlagen nachrichtlich beiliegende Luftschadstoffgutachten (Unterlage 11 LUS) stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Planungen in diesem Abschnitt aus lufthygienischer Sicht an der bestehenden Bebauung zu leicht verringerten bzw. gleichbleibenden Immissionen gegenüber dem Prognosenullfall führen, wobei an der bestehenden Wohnbebauung im Planzustand keine geltenden Grenzwerte der betrachteten verkehrsbedingten Luftschadstoffe überschritten werden. Damit sind die Planungen aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.

Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 26.05.2004; 9 A 6.03) die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte im unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für immittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote.

9.2.1 Einwendungen zu Luftschadstoffen

Eine Einwanderin aus Ortshausen befürchtet eine Zunahme der Feinstaubbelastung und kritisiert die zu kurze Bemessung des Prognosezeitraumes bis 2015. Der Einwand war zurückzuweisen. Zur Zurückweisung verweist die Planfeststellungsbehörde zu der Verkehrsprognose auf Nr. 8 dieses Planfeststellungsbeschlusses und auf die vorstehenden Ausführungen zu den Luftschadstoffen unter Nr. 9.2. Aufgrund der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung, die unter der in der Schadstoffuntersuchung angesetzten Prognosebelastung für das Jahr 2015 liegt, ist mit keiner Verschlechterung der Schadstoffsituation durch einen verlängerten Prognosehorizont zu rechnen. Nach den Ergebnissen der Schadstoffuntersuchung kommt es durch den Ausbau aufgrund des verbesserten Verkehrsflusses zu gleich bleibenden Belastungen oder sogar zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung im Vergleich zum Fall ohne Ausbau. An der bestehenden Wohnbebauung in Ortshausen werden im Planzustand keine geltenden Grenzwerte der betrachteten verkehrsbedingten Luftschadstoffe überschritten.

10 Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Gesetz zur Umweltverträglichkeit (UVPG) schreibt in der Anlage 1, Pkt. 14.3 für den Bau und die Änderung einer Bundesfernstraße, die der Planfeststellung oder eines Bebauungsplanes bedarf, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor. Grundlage für diese Prüfung sind die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 12.6) und die Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, die Teil der Planunterlagen sind.

10.1 Zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Eine Veröffentlichung sowie 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, 12.1., 1.a und 12.4 der Planunterlagen) sind für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt geeignet. 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. 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 des Vorhabensträgers 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 von dem Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, 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 UVPG⁵ zu erwarten.

Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

In den schalltechnischen Untersuchungen nach MODUS CONSULT SPEYER GMBH (2009) wurden die Orte/Ortsteile Ortshausen, Jerze, Bornum, Rhüden, Bornhausen, Bilderlahe und Engelade untersucht.

Im Bereich der Ortslagen Bornum, Rhüden, Bilderlahe und Engelade wird der Einbau eines offenporigen Asphalts von Betriebs-km 208+800 – 214+750 und Betriebs-km 218+500 - 221+900 (ca. 900 m über das Ende der Planungsstrecke hinaus) vorgesehen und im Rahmen der Lärmberechnungen berücksichtigt.

Negative Umweltauswirkungen treten in den folgend genannten Bereichen durch Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auf. Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bestehen dem Grunde nach für:

Ortshausen, Jerze: An einem Gebäude besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Bornum: An 5 Gebäuden besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für die in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume.

Rhüden, Bornhausen: Es besteht kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Bilderlahe: An 8 Gebäuden besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für die in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume.

Engelade: An 13 Gebäuden besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für die in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume.

Nach dem Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG (2007) führen die Planungen an der bestehenden Bebauung zu leicht verringerten bzw. gleich bleibenden Immissionen gegenüber dem Prognosenullfall, wobei an der bestehenden Wohnbebauung im Planzustand keine geltenden Grenzwerte der betrachteten verkehrsbedingten Luftschadstoffe überschritten werden. Für die Bauphase entsteht eine zeitlich begrenzte visuelle Beeinträchtigung sowie erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung.

Tiere und Pflanzen

Tiere

Im forstlich intensiv genutzten Buchenhochwald am Drögenberg wurden 41 Vogelarten nachgewiesen (bestandsgefährdete Arten nach der Roten Liste befinden sich nicht darunter). Die Feldlerche ist als Bodenbrüter auf offenen Flächen einziger „echter“ Brutvogel dieses Habitats. In der Niederung der

⁵ Die rechtliche Umsetzung der Biodiversitätskonvention in deutsches Recht erfolgte für das UVPG mit der Novellierung im Jahr 2005. Die Biologische Vielfalt ist als Schutzgut definiert, das im Rahmen der UVP zu berücksichtigen ist

Nette konnten insgesamt 60 Vogelarten festgestellt werden. Die Netteniederung stellt zudem einen wichtigen Trittstein für Zugvögel dar, die die umliegenden Grünlandflächen und Gewässer als Nahrungs- oder Ruhehabitat nutzen. In den Niederungsbereichen der Schildau konnten 42 Vogelarten nachgewiesen werden. Die Feldmark ist das Jagdrevier einiger Greifvogelarten wie Rotmilan, Mäusebussard, Turmfalke und Sperber. Die trassenbegleitenden Gehölze an der A 7 werden von verschiedenen anpassungsfähigen Arten genutzt, die überwiegend auch in den angrenzenden Waldflächen vorkommen. Rehwild findet sich im Untersuchungsraum flächendeckend. Aufgrund mehrerer Sichtungen der Wildkatze (RL 2) am Drögenberg wird von einer gefestigten Population im weiträumigen Bereich ausgegangen. Der Luchs (RL 0) wurde im Untersuchungsgebiet noch nicht gesichtet. Die im Untersuchungsraum nachgewiesenen Heuschreckenarten gehören alle zu den allgemein häufigeren Arten im norddeutschen Raum. Im Bereich der Gewässerniederungen von Nette und Schildau sind 20 Tagfalterarten festgestellt worden.

In den Gewässern der Schildau und der Nette konnten in größerer Anzahl Bachforelle (RL 3) sowie Koppe (RL 2) nachgewiesen werden (Forellen-Äschenregion). Am Ahlerbach sowie an den Fischteichen wurden 2 Amphibienarten (Erdkröte, Wasserfrosch) festgestellt. An Schildau und Nette dominieren der Flohkrebs sowie die Eintagsfliege.

Die auftretenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen verursachen zum Teil erhebliche Beeinträchtigungen die durch die im LBP beschriebenen teilweise sehr umfangreichen und vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen soweit reduziert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben.

Pflanzen

Beeinträchtigungen für Pflanzen ergeben sich anlagebedingt durch den Verlust von Biotopstrukturen aufgrund von Überbauung. Temporäre baubedingte Beeinträchtigungen erfolgen durch Inanspruchnahme von Flächen und durch ggf. stoffliche Einträge in die Flächen. Durch den Trassenausbau kommt es zum Verlust trassenbegleitender Gehölzstrukturen (ca. 13 ha), ca. 0,17 ha mesophilen Buchenwaldes, ca. 2,8 ha halbruderaler Gras- und Staudenflure, ca. 0,8 ha Siedlungsgehölze, ca. 0,8 ha Grünlandes sowie ca. 0,7 ha sonstiger Gehölze. Die durch die Anlage von Arbeitsstreifen, Baustraßen oder Lagerflächen bedingten Beeinträchtigungen sind wegen der gleichwertigen Wiederherstellung bei insgesamt geringer Wertigkeit nicht erheblich. Gleiches gilt für die Wirkfolgen des Baubetriebes, da geeignete Schutzmaßnahmen getroffen wurden.

Biologische Vielfalt

Die für die vorliegende Planung zu berücksichtigenden Belange zur Erhaltung der biologischen Vielfalt sind durch die Schutzgüter Pflanzen und Tiere in Verbindung mit den Wechselwirkungen abgebildet.

Boden und Wasser

Für den Boden ergeben sich Beeinträchtigungen durch Versiegelung (ca. 7,4 ha). Das Niederschlagswasser wird gesammelt und über Rohrleitungen den gedichteten Regenrückhaltebecken (RRB) zugeführt. Im Rahmen der Eingriffsbewertung erfolgt eine Berücksichtigung der reduzierten Grundwasserneubildungsrate über den vollständigen und dauerhaften Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung und Überbauung bzw. über deren Kompensation. Durch die Einleitung in RRB bei gleichzeitiger gedrosselter Abgabe in die Vorfluter erfolgen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch veränderte Abflussmengen. Eine Gefährdung bedeutsamer bzw. empfindlicher Grundwasserleiter bzw. eine Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten sowie deren Einzugsbereich erfolgt nicht. Durch das geplante Entwässerungssystem wird der Schutz des Grundwassers und der Vorflut deutlich verbessert. Gleichzeitig wird die Zuleitung von Entwässerungsspitzen vermindert, was positive Auswirkungen auf den Hochwasserschutz hat. Im Planungsgebiet kommen keine Gebiete mit Schutzstatus nach Wasserhaushaltsgesetz vor.

Klima/Luft

Durch die Verbreiterungsflächen verschieben sich die Immissionsbelastungszonen geringfügig (Breite des Fahrstreifens). Die Beeinträchtigungen werden unter anderem durch Wiederbepflanzung der Böschungen räumlich begrenzt. Unter Berücksichtigung der hohen Vorbelastungen sind erhebliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Ebenfalls die in der Bauphase temporär zu erwartenden zusätzlichen Emissionen durch den Baustellenbetrieb und -verkehr verursachen keine kleinklimatischen bzw. lufthygienischen Beeinträchtigungen von erheblicher Bedeutung.

Landschaft

Der Verlust von Gehölzen mit Einbindungsfunktion verstärkt für die Zeit des Aufwuchses der neu gepflanzten Gehölze den störenden technischen Eindruck des Straßenbauwerkes in der Landschaft. Beeinträchtigende Wirkungen werden für den jeweiligen Nahbereich der Nebenanlagen (Regenrückhaltebecken) verursacht. Die Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch den Gehölzverlust werden entsprechend ihrer Ausprägung als erheblich eingestuft und durch Gestaltungsmaßnahmen kompensiert. Für die Belange der Naherholung hat der Bereich entlang der BAB aufgrund der Vorbelastungen insbesondere durch Lärm nur geringe Bedeutung, weshalb diese durch die Verbreiterung der BAB keine weitere erhebliche Beeinträchtigung erfährt.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Südwestlich der bestehenden Anschlussstelle „Rhüden“ befindet sich die mittelalterliche Wüstung „Zain“ mit bodendenkmalpflegerischer Bedeutung. Weitere Kultur- und sonstige Sachgüter von erwähnenswerter Bedeutung bestehen im Planungsgebiet nicht, weshalb bei Beachtung von Sicherungsmaßnahmen für die Wüstung „Zain“ durch das Vorhaben keine Objekte oder Strukturen von Kultur- und sonstigen Sachgütern beeinträchtigt werden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Verschiedene Aspekte von Wechselwirkungen sind bei den Erläuterungen zu den einzelnen Schutzgutbereichen formuliert, wenn funktionale Beziehungen angesprochen wurden. Insgesamt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge, welches sich auch in den Schutzausweisungen wie LSG und FFH-Gebieten erkennen lässt. Die jeweils in der Habitatfunktion komplex zusammengesetzten Eigenschaften stellen die besonderen Wertigkeiten dar. Darin sind faktisch Anforderungen des Schutzgutbereichs Biologische Vielfalt enthalten. Derartige Beziehungen sind insbesondere zwischen den Schutzgütern Boden, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild festzustellen. Darüber hinaus sind keine Wirkungsgefüge erkennbar, die hervorgehoben anzusprechen sind.

10.2 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 in den Antragsunterlagen wie folgt vorgesehen, die z. T. auch Mehrkompensationsfunktion für Konflikte verschiedener Schutzgutbereiche haben:

Für das hier zu behandelnde Vorhaben ist auf eine Besonderheit hinzuweisen: Die Verbreiterung der A 7 betrifft einen Raum mit erhöhter Bedeutung für Wanderbeziehungen der seltenen Art Wildkatze, für die die BAB A 7 ein hohes Querungsrisiko darstellt. Zur Verringerung von Barriere- und Zerschneidungswirkungen der Trasse für Arten mit großen Raumansprüchen und weiträumigen Wanderbewegungen wird im Bereich des Hainberges / Landkreis Hildesheim (Verkehrseinheit 1) eine Grünbrücke gebaut. Die unten genannten katzensicheren Zäune leiten die Tiere auf das sichere Querungsbauwerk zu.

Zu angeordneten Auflagen wird auf Nr. 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinweis: Die Darstellung erfolgt hier funktionsbezogen, auf die räumliche Anordnung der Maßnahmen z. T. in den verschiedenen Landkreisen wird nicht vertieft eingegangen.

A Schutzmaßnahmen

- S 01 Schutz wertvoller Vegetationsbestände/Biotope nach RAS-LP - 4, Begrenzung des Baubetriebes
- S 02 Erhalt der natürlichen Bodenstruktur / Rekultivierung von Baustelleneinrichtungsflächen
- S 03 Anlage eines wildkatzensicheren Wildschutzzaunes
- S 04 Schutz der Oberflächengewässer vor Schadstoff- und Sedimenteinträgen

B Ausgleichsmaßnahmen

- A 07 dicht geschlossene Gehölzanpflanzung
- A 08 Lockere, gruppenartige Gehölzanpflanzung
- A 09 Anlage einer Strauchhecke K 5, K 17 ca. 0,04 ha
- A 10 Entwicklung von halbruderaler Gras- und Staudenflur
- A 11 Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen, Baumreihen
- A 12 Entwicklung eines Waldrandes
- A 13 Entsiegelung und Rekultivierung
- A 14 Anlage eines Gewässerrandstreifens

C Ersatzmaßnahmen

- E 15 Entwicklung einer Magervegetation mit Trockengebüschen
- E 16 Entwicklung einer Gras- und Staudenflur mit Gehölzen
- E 17 Entwicklung von extensiven Grünland
- E 18 Sukzessionsfläche und Aufwertung der Schildauunterführung

D Gestaltungsmaßnahmen

- G 05 Bepflanzung des Mittelstreifens
- G 06 Gestaltung/Bepflanzung von Regenrückhaltebecken

10.3 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-verbale Sinn. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

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, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV) in der jeweils gültigen Fassung. Orientierungswerte hinsichtlich Luftschadstoffen enthalten die 22. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe. Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben grundsätzlich nicht einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –).

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist. Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Gehörschäden durch die hier zu beurteilende Maßnahme durch Verkehrslärm sind nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauergeräuschpegel überschreitet jedoch nicht die kritische Grenze von 80 dB/A. Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen/physiologischen und psychischen/psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Die festgestellte Planung führt nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden eingehalten.

Durch die Verbreiterung der A 7 kann der Verkehr flüssiger und sicherer fließen. Die Staubbildung lässt nach und die Abgas- und Schallemissionen prinzipiell werden abnehmen. Der Ausbau folgt der Prognose des Verkehrs, die eine weitere Zunahme voraussagt. Betrag der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Jahr 2000 69.200 Kfz/24h, so ist für den Ausbau der Prognosewert 83.000 Kfz/24h für 2015 zugrundegelegt. Insofern ist mit einer realen Lärmbelastung durch zunehmenden Straßenverkehr zu rechnen.

Für betroffene Häuser wurden ausreichende Schutzmaßnahmen festgelegt, Siedlungsflächen sind nicht direkt betroffen und für die Erholungsbelange tritt durch den Ausbau keine weitere unzulässige Beeinträchtigung ein.

Die Lärmbelastung während der Bauphase ist zeitlich begrenzt. Die Belastung durch Luftschadstoffe wird sich gegenüber dem derzeitigen Zustand dauerhaft nur unwesentlich erhöhen.

Wirkungen von Schadstoffimmissionen bleiben für den Planungsfall ebenfalls innerhalb der zulässigen Grenzwerte, vgl. unten, Angaben zu Klima/Luft.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Mensch keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben werden, da die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Daher ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Mensch in anlage-, bau- und betriebsbedingter Hinsicht als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

Tiere und Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht⁶ (BNatSchG/ NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1. des festgestellten Plans).

Beeinträchtigungen für Pflanzen ergeben sich anlagebedingt durch den Verlust von Biotopstrukturen aufgrund von Überbauung. Baubedingte Beeinträchtigungen folgen neben der Inanspruchnahme von Flächen durch stoffliche Einträge und Lärm.

Maßnahmen und Auflagen zur Eingriffsvermeidung und –verminderung (Variantenauswahl, Trassen- und Baubetriebsoptimierung, vgl. oben Nr. 10.2 bzw. Planunterlage 12.1 sowie 12.3.2) stellen nach Art und Umfang den zur Verwirklichung des Vorhabens geringst möglichen Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG dar (Beachtung Auflagen unter Nr.2.4 dieses Beschlusses). Im Hinblick auf diesen verbleibenden unvermeidbaren Eingriff hat die Vorhabensträgerin Maßnahmen vorgesehen, durch welche die vom Eingriff betroffenen Werte und Funktionen in gleicher oder ähnlicher Ausprägung überwiegend wiederhergestellt werden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um folgende Ausgleichsmaßnahmen:

A 07 - Dicht geschlossene Gehölzpflanzung – A 08 Lockere, gruppenartige Gehölzpflanzung

Zum Ausgleich der trassenbegleitenden Gehölzverluste werden die Böschungen mit standortgerechten heimischen Gehölzen neu bepflanzt. Die Pflanzungen nehmen zugleich Immissionsschutz-, Landschaftsbild-, Biotop-, Leit- und Pufferfunktionen war.

A 09 - Anlage einer Strauchhecke

Zum Ausgleich der Strauchheckenverluste werden auf den beeinträchtigten Standorten im Bereich des Brückenbauwerkes 3051 (Überführung K 33) standortgerechte heimische Gehölze gepflanzt. Die Pflanzungen nehmen zugleich Immissionsschutz-, Landschaftsbild-, Biotop-, Leit- und Pufferfunktionen war.

A 10 - Entwicklung halbruderaler Gras- und Staudenfluren

Auf Einschnittsböschungen und im Bereich der Wendehämmer erfolgt sektoral die Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren, indem diese Bereiche nicht mit Gehölzen bepflanzt werden (ca. 0,15 ha). Für die Böschungsbegrünung wird eine Ansaat mit Gräsern und Kräutern vorgenommen.

A 11 - Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen, Baumreihen

Zur Entwicklung landschaftsbildprägender Strukturen mit Biotopverbundfunktion erfolgen entlang eines Wirtschaftsweges Pflanzungen (insgesamt 23 Bäume) mit standortgerechten heimischen Baumarten.

A 13 - Entsiegelung und Rekultivierung

Nördlich der Anschlussstelle „Seesen“ werden ca. 0,25 ha Fläche einer ehemaligen Parkplatzanlage entsiegelt und mit Landschaftsrasen angesät bzw. bleiben der Sukzession überlassen. Hierdurch werden Beeinträchtigungen durch Neuversiegelungen anteilig ausgeglichen.

⁶ Die Antragsunterlagen wurden nach den derzeit geltenden Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz (NNatG) aufgestellt. Seit dem 01.03.2010 gilt die neue Fassungen des BNatSchG unmittelbar und in Teilen das Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19. Februar 2010. Für den Planfeststellungsbeschluss ist die aktuell geltende Gesetzeslage zugrunde zu legen.

A 14 - Anlage eines Gewässerrandstreifens

Im Bereich des Bornumer Baches sowie Hagenbaches werden Gewässerrandstreifen (ca. 5 m, ca. 0,34 ha) ausgewiesen. Die Randstreifen kompensieren Beeinträchtigungen von halbruderalen Gras- und Staudenfluren, tragen zur Biotopvernetzung, zur Strukturvielfalt des Landschaftsraumes bei und übernehmen Pufferfunktionen.

Für nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen werden die folgenden Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

E 15 - Entwicklung von Magervegetation mit Trockengebüschen

Im Bereich des Drögenberges wird eine Ackerfläche (ca. 2,12 ha) zu einer naturnahen Gras- und Staudenvegetation, in Teilflächen mit Förderung von Magervegetation, entwickelt. Aufgrund der Bodenverhältnisse und Exposition kann sektoral die Entwicklung einer Magervegetation gefördert werden.

E 16 - Entwicklung einer Gras- und Staudenflur mit Gehölzen

Im Bereich des Hagenbachs wird eine Ackerfläche (ca. 2,5 ha) zu halbruderalen Gras- und Staudenfluren entwickelt. Die Fläche wird östlich und westlich mit einer Strauchhecke aus heimischen und standortgerechten Gehölzen bepflanzt.

E 17 - Entwicklung von extensivem Grünland

Im Bereich der Schildau werden intensiv genutzte Ackerflächen in eine extensive Grünlandbewirtschaftung (Wiesennutzung) überführt, um Beeinträchtigungen des Bodens durch Versiegelung und Überbauung sowie von Grünland zu kompensieren (ca. 10,63 ha). Es erfolgt eine Ansaat mit standortgerechten Gräsern und Kräutern, jedoch keine Düngung. Die Unterhaltungspflege erfolgt in Absprache mit der Aktion Naturland (vgl. Zusage unter Nr.4.2.7 dieses Beschlusses).

E 18 - Sukzessionsfläche und Aufwertung der Schildauunterführung

Zur Entwicklung naturnaher und strukturreicher Auenbereiche mit Hochstaudenfluren, Sukzessionsgebüsch und autotypischen Gehölzbereichen sowie zur Wiederherstellung der natürlichen Bodeneigenschaften und -funktionen erfolgt im Bereich der Schildau die Nutzungsaufgabe auf einer Fläche von ca. 0,84 ha (derzeit Ackernutzung). Die vorgesehene Berme (1,5 - 2 m Breite) im Unterführungsbauwerk der Schildau verbessert die Querdurchgängigkeit der BAB 7 und fördert damit die Entwicklung lokaler bzw. regionaler Biotopverbundfunktionen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Kompensationsmaßnahmen verbleiben zusammenfassend keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Die beantragte Baumaßnahme ist damit hinsichtlich des Schutzgutes Pflanzen und Tiere als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, sofern die oben aufgelisteten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden.

Biologische Vielfalt

Wie unter Ziffer 3.3.3.1 dargelegt, werden die Anforderungen an das Schutzgut biologische Vielfalt größtenteils durch die Angaben zu den Schutzgutbereichen Tiere und Pflanzen abgebildet. Für weitere Anforderungen, die eigenständige Betrachtungen zu den Aspekten Artenvielfalt, Genvielfalt innerhalb der Arten bzw. Lebensraumvielfalt betreffen, bestehen im Planungsraum keine Objekte oder Strukturen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Biologische Vielfalt keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben werden, da die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Somit ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

Boden und Wasser

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/ NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Die im Rahmen der zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG genannten Beeinträchtigungen der Naturgüter Boden und Wasser werden durch die Auflagen unter Nr. 2 dieses Beschlusses (Abfallrechtliche Belange, Bodenaushub, Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege und Belange der Wasserwirtschaft) bereits größtmöglich minimiert.

Zum Schutz und zur Kompensation von Beeinträchtigungen werden die folgenden Maßnahmen durchgeführt, damit Bodenfunktionen nicht zerstört werden und die natürliche Bodenfruchtbarkeit erhalten bleibt. Im Hinblick auf die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe durch die Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen und solche, die aus dem Baubetrieb resultieren, hat der Vorhabens-träger Maßnahmen vorgesehen, durch welche die vom Eingriff betroffenen Werte und Funktionen in gleicher oder ähnlicher Ausprägung überwiegend wiederhergestellt werden.

Für den Verlust der Speicher-, Regelungs- und Lebensraumfunktion des Bodens durch Versiegelung werden Maßnahmen durchgeführt, die gemeinsam neben den unter Tiere und Pflanzen genannten Anforderungen Mehrfachkompensationswirkung entfalten:

A 14: Anlage eines Gewässerrandstreifens,

E 15: Entwicklung einer Magervegetation mit Trockengebüschen,

E 16: Entwicklung von extensiven Grünland.

Im Ergebnis kommen daher keine erheblichen Beeinträchtigungen zum Tragen.

Auch hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser ist die Maßnahme daher als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten, sofern die oben aufgelisteten Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden.

Klima/Luft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/ NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen abzuleiten. Im Hinblick auf das Schutzgut Luft sind fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 22. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden. Die Luftschadstoffberechnungen (Unterlage 11.LuS) zeigen, dass im direkten Nahbereich an der A 7 PM10-Belastungen bis $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten sind. An den Siedlungsrändern von Ortshausen, Jerze, Bornum, Klein Rhüden, Bornhausen, Engelage und den Kleinsiedlungen Adenhausen, Burg sind PM10-Belastungen unter $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, die mit dem Nullfall vergleichbar sind. Im Bereich von Bilderlahe sind an den nächstgelegenen Gebäuden westlich der A 7 PM10-Immissionen bis $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und östlich der A 7 an gewerblicher Bebauung bis $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten. Der seit dem Jahr 2005 geltende Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird an der zur A 7 nächstgelegenen bestehenden Bebauung im Planfall nicht erreicht. Der Unterlage 11.LuS ist zu entnehmen, dass bei Einhaltung des entsprechenden Schwellenwertes von $29 \mu\text{g PM10}/\text{m}^3$ (Jahresmittelwert) auch der PM10-Kurzzeitbelastungswert eingehalten wird.

Insgesamt zeigen die Berechnungen für den Nullfall NO₂-Belastungen zwischen $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und direkt am Straßenrand $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für den Planzustand zwischen $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und direkt am Straßenrand $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$; die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind vor allem durch die Berücksichtigung der Lärmschutzwand bedingt. Die Einhaltung des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist im Planzustand gegeben.

Die berechneten Belastungen der NO₂-Kurzzeitbelastungen (98-Perzentilwerte) reichen im Nullfall im Planzustand von ca. $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Damit ist die Einhaltung des Kurzzeitbelastungs-Grenzwertes im Planzustand gegeben.

Für Benzol wird der Grenzwert nicht überschritten.

Die anlagebedingte Wirkung der Verbreiterung um einen Fahrstreifen ist in Bezug auf Klimaauswirkungen in Verbindung mit der Vorbelastung als unerheblich zu bewerten. Der Verlust von Kaltluftent-

stehungsflächen durch Versiegelung und Überbauung wird in hinreichender Form durch die für das Schutzgut Boden vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert (vgl. oben Abschnitt Boden und Wasser).

Aufgrund betriebsbedingter Auswirkungen werden sich – wie bereits dargelegt – dauerhaft keine nachhaltigen Verschlechterungen einstellen. Lufthygienische Belastungen durch Staubentwicklung und Emissionen von Baufahrzeugen und –maschinen sind temporär und werden ganz überwiegend durch die Auflagen zur Baudurchführung vermieden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für die Schutzgüter Klima/Luft keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Insgesamt ist das Vorhaben daher auch unter diesem Gesichtspunkt als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten, soweit Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation herangezogen werden können.

Landschaft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/ NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Die zuvor im Rahmen der zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG genannten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen durch visuelle Wirkungen der Bauwerke (Brücken, Dammbauwerke), Verlust von Landschaftselementen, Verstärkung von Zerschneidungswirkungen des Landschaftsraumes auch in Verbindung mit akustischen Wirkungen. Diese werden durch die Gestaltungsmaßnahmen bereits so weit als möglich als Bestandteil des Bauentwurfes minimiert bzw. verbleibende unvermeidbare Eingriffe (temporäre fernvisuelle Wirkungen sowie verbleibende Verlärmungen) werden durch die durchgängige Wiederbegrünung der Trasse mit unterschiedlichen naturraumtypischen Vegetationsstrukturen im Bereich von Böschungen, Bodenmodellierungen, Regenrückhaltebecken und Restflächen (angeschnittene Flurstücke, Flächen zwischen Bauwerksteilen) ausgeglichen. Dazu dienen die Gestaltungsmaßnahmen G 05 (Bepflanzung des Mittelstreifens) und G 06 (Gestaltung/Bepflanzung von Regenrückhaltebecken).

Die Maßnahmen für andere Schutzgüter haben ebenfalls Anreicherungswirkungen für das Landschaftsbild des die Straße umgebenden visuell wirksamen Landschaftsraumes.

- A 07 dicht geschlossene Gehölzanpflanzung,
- A 08 Lockere, gruppenartige Gehölzanpflanzung,
- A 09 Anlage einer Strauchhecke K 5, K 17 ca. 0,04 ha,
- A 11 Pflanzung von Einzelbäumen, Baumgruppen, Baumreihen,
- A 12 Entwicklung eines Waldrandes,
- A 13 Entsiegelung und Rekultivierung,
- A 14 Anlage eines Gewässerrandstreifens.

Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes daher auszuschließen. Das Vorhaben ist daher als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten.

Kultur- und sonstige Sachgüter

Zum Schutz der mittelalterlichen Wüstung „Zain“ wird vor Beginn eine Sicherung des Objekts abgestimmt und durchgeführt, wodurch Beeinträchtigungen weitestgehend vermieden werden.

Weitere Kultur- und sonstige Sachgüter von erwähnenswerter Bedeutung bestehen im Planungsgebiet nicht, weshalb durch das Vorhaben keine derartigen Objekte oder Strukturen beeinträchtigt werden.

Unter Beachtung der Auflage in Nr. 2.8 dieses Beschlusses zur Sicherung der o. g. Wüstung sind Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern überwiegend auszuschließen und das Vorhaben ist daher als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zu erwartende Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG sind in den jeweiligen Sach- und Wirkzusammenhängen angesprochen. Darüber hinaus sind keine Wirkungen bzw. Wirkungsgefüge erkennbar, die hervorgehoben anzusprechen sind.

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.

Die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich (vgl. auch Planunterlage 12.1 ab Seite 89 bzw. S. 84) 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, zu deren Kompensation spezielle Maßnahmen für Wechselwirkungen zwischen den Schutzgutbereichen erforderlich sind.

Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffsregelung nach §§ 14 ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG 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.

Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist nicht erkennbar, dass durch Wechselwirkungen eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter eintritt. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Das Ergebnis der Gesamtabwägung nach § 17 FStrG ist in der allgemeinen Begründung des Planfeststellungsbeschlusses enthalten.

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 Verbreiterung der A 7 um jeweils einen Fahrstreifen 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.

11 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

11.1 Allgemeine Belange

11.1.1 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 und 2 BNatSchG konkretisiert. Die in diesen Gesetzen enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen sind gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit abzuwägen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 12.1. der Planunterlagen) hat der Vorhabensträger im Benehmen mit den unteren Naturschutzbehörden (UNB, Landkreis Hildesheim und Landkreis Goslar) 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. Die wesentlichen Ver-

meidungs- und Minderungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unter der Nr. 10 dieses Beschlusses und in der Planunterlage 12 dargestellt.

Die beantragte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar, der zu Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen sowie zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führt.

Die festgestellte Planung einschließlich des LBP entspricht den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem Optimierungs- und Vermeidungsgebot nach §§ 14,15 BNatSchG.

Hiernach dürfen Eingriffe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt nötig beeinträchtigen. Soweit ein Eingriff vermieden werden kann, ist er demnach unzulässig. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist jedoch nicht in dem Sinne zu verstehen, dass Vermeidung stets Vorrang hätte. Denn absolut gesehen ist jeder Eingriff vermeidbar, z. B. durch den Verzicht auf das Vorhaben oder seine räumliche Verlagerung. Eine derartige Zielsetzung kann den naturschutzfachlichen Gesetzen schon deshalb nicht unterstellt werden, weil die Möglichkeit von Ausgleichsmaßnahmen ausdrücklich vorgesehen ist. Das Vermeidungs- und Minimierungsgebot hat daher nur eine relative Bedeutung und orientiert sich auch in naturschutzrechtlicher Sicht an den materiellen Vorgaben des Fachrechts (hier: Bundesfernstraßengesetz). Ob bzw. dass ein Vorhaben fachplanungsrechtlich zulässig ist, wird hierbei vorausgesetzt und steht unter dem Aspekt der Vermeidbarkeit nicht zur Disposition.

Somit ist ausschließlich 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. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen alternativen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. 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 als nicht vermeidbar anzusehen.

Nach § 15 BNatSchG 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 (Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen). Diese sind gemäß § 65 BNatSchG durch den Eigentümer des Grundstücks, auf dem der Eingriff vorgenommen wurde, und die sonstigen Nutzungsberechtigten zu dulden. Die durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffe können jedoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Insbesondere ist für die Neuversiegelung keine Entsiegelung in entsprechender Größenordnung möglich und die Beeinträchtigung von Lebensraumfunktionen sowie von Regulierungsfunktionen des Bodens ist nicht vollständig ausgleichbar.

Zu deren Kompensation werden vom Verursacher Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Diese Ersatzmaßnahmen sind - wie auch die Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen - im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12), der aufgrund des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens in Teilen überarbeitet wurde, dargestellt. Der LBP stellt eine in Abstimmung mit den UNB entwickelte, fachlich tragfähige Konzeption dar. Diese Konzeption stellt sicher, dass die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen nach § 15 BNatSchG kompensiert werden.

Die Maßnahmen stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein insgesamt in sich schlüssiges Gesamtkonzept dar und werden so rechtzeitig durchgeführt, dass keine irreversiblen Schäden auftreten können.

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 Ausführungspla-

nung noch zu regeln. Bei der Aufstellung eines landschaftspflegerischen Ausführungsplanes (LAP) wird die untere Naturschutzbehörde beteiligt (siehe hierzu auch die Auflage unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses). Erläuterungen zur Nutzung und Pflege der einzelnen Maßnahmen enthalten sowohl der Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan als auch die einzelnen Maßnahmenblätter.

11.1.2 Anforderungen nach § 15 Abs.5 BNatSchG

Wie oben ausgeführt, sind Eingriffe unzulässig, die vermeidbar sind. Nicht vermeidbare Eingriffe dürfen zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder auf sonstige Weise kompensiert werden können und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft hinter die Belange zurücktreten, die den Eingriff erfordern.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander. Hierunter fallen auch die verkehrsbedingten Nutzungsansprüche, wie sie hier von dem Bauvorhaben gestellt werden.

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 überwiegendes 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 § 15 Abs. 5 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist, denn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft gehen die Belange des Vorhabens im Range vor.

11.1.3 Gesamtbetrachtung

Zu beachten sind die unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses enthaltenen Auflagen zur Verminderung des Eingriffs (u.a. Verlegung einer Baustraße) und zur Vermeidung von Folgeschäden (u.a. Sicherungsmaßnahmen am RRB 6, Nr. 2.5.3 dieses Beschlusses).

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 dem § 15 Abs. 2 BNatSchG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörungen 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.

Das positive Ergebnis der Gesamtbetrachtung setzt voraus, dass beim Bau der Anlage die Angaben der Nebenbestimmungen (Nr. 2 dieses Beschlusses) beachtet werden.

11.2 Besonders geschützte nationale Bereiche

Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG bzw. § 19 NAGBNatSchG)

Die Landschaftsschutzgebiete „Hainberg, Wohldenbergr, Braune Heide, Klein Rhüdener Holz“, LSG „Oberes Nettetal“ und LSG „Nettetal“ grenzen zum Teil an die Autobahn, so dass bei einem Ausbau geringfügig Fläche in Anspruch genommen wird, u. a. auch durch die Anlage von Regenrückhaltebecken sowie Baustelleneinrichtungsflächen.

Flächen nach § 30 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG

Im Verlauf der Planaufstellung konnten Eingriffe in die Flächen mit Schutz nach § 30 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG nicht vollständig vermieden werden. Folgende Flächen und Objekte gemäß der vorgenannten Schutzanforderungen berühren an verschiedenen Stellen das Vorhaben:

- Erlen-Eschenwald in Bachauen des Berg- und Hügellandes
- Erlen-Bruchwald nährstoffreicher Standorte
- Typischer Weiden – Auwald
- Naturnaher Quellbereich
- Naturnaher sommerkalter Bach des Berg- und Hügellandes
- Naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer
- Sonstiger nährstoffreicher Sumpf
- Rohrglanzgras-Landröhricht und Schilf-Landröhricht
- Verlandungsbereich nährstoffarmer Stillgewässer mit Röhricht
- Pioniervegetation (wechsel-) nasser, nährstoffreicher Standorte
- Mesophiles Grünland
- sonstiges Weiden-Ufergebüsch

Direkt angesprochen werden im LBP:

- Im Bereich der Schildau sowie östlich der Bundesstraße B 243 liegen auf mesophilen Grünlandflächen zwei naturnahe Quellbereiche.
- Entlang der Fließgewässer Nette und Schildau finden sich bachbegleitende Erlen- und Eschenwälder sowie Weiden-Auenwälder.
- Südlich der geplanten Tank- und Rastanlage befindet sich ein Erlen-Bruchwald nährstoffreicher Standorte.
- Gewässerbegleitende Weiden-Ufergebüsche am Bornumer Bach.
- mesophiles Grünland in verschiedenen Bereichen.

Soweit diese Flächen bzw. Objekte partiell betroffen sind, wurden die Beeinträchtigungswirkungen durch die o. g. Maßnahmen für Tiere und Pflanzen funktional ausgeglichen.

Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kann von den Verboten auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Diese Voraussetzung ist gegeben. Wie in Planunterlage 1 bzw. unter Nr. 8 dieses Beschlusses ausgeführt, ist die Verwirklichung des Vorhabens vernünftigerweise geboten, d.h. begründet und in Unterlage 12 sind geeignete Maßnahmen angegeben, mit denen die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Deshalb gelten die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses im Einvernehmen mit den UNB (Landkreise Hildesheim und Goslar) als erteilt (zur Erstreckung der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses auch auf ggf. nach Maßgabe des Fachrechts erforderliche Ausnahmen und Befreiungen vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Auflage, 2008, § 75, Rn. 7).

Naturpark (§ 27 BNatSchG bzw. § 20 NAGBNatSchG)

Das Untersuchungsgebiet ist nicht im Gebiet eines ausgewiesenen Naturparks gelegen.

11.3 Europäische Schutzgebiete: FFH-Verträglichkeit

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung (§ 32 BNatSchG) zu überprüfen. Ein Projekt ist unzulässig, wenn die Prüfung seiner Verträglichkeit ergibt, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines solchen Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck

maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Die Prüfung der Erheblichkeit dient dem Zweck, insoweit die Bedeutung und den Umfang der nachteiligen oder auch günstigen Wirkfaktoren des Vorhabens einzuschätzen. Erheblich ist eine Beeinträchtigung, wenn hierdurch eine Gefährdung der für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele (§ 33 Abs. 1 BNatSchG) droht, vgl. BVerwG, Urt. vom 17.01.2007, Az.: 9 A 20.05, Rn. 41, unter Verweis auf EuGH, Urt. vom 07.09.2004, C-127/02 Slg. 2004, I-7405, Rn. 49.

11.3.1 Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Planungsraum

Das Gebiet DE 3926 – 331 „Nette und Sennebach“ von gemeinschaftlicher Bedeutung ist durch den Vorhabensträger einer naturschutzfachlichen Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens unterzogen worden. Das Vorhaben tangiert bzw. überquert im Bereich der Nette das FFH - Gebiet DE 3926 - 331 „Nette und Sennebach“.

Da nicht von vornherein auszuschließen war, dass das Vorhaben einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen geeignet ist, das FFH-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, erfüllt die Verbreiterung der A 7 den Projektbegriff nach § 34 Abs. 1 BNatSchG. Insofern ist eine Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets durchzuführen. Mit der Unterlage 1b liegt eine Beurteilung durch den Vorhabenträger vor, die sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen macht. Es sind keine methodischen Fehler erkennbar, die die dort getroffenen Aussagen und Schlussfolgerungen in Zweifel ziehen lassen.

Für das Gebiet sind die folgenden Lebensraumtypen gemäß Anhang I FFH-RL erfasst worden:

Als Prioritärer Lebensraumtyp wurde festgestellt:

91E0 Auenwälder mit Erle und Esche: An der Nette stellenweise Gehölzsäume aus Schwarz-Erlen, Eschen und Weiden. Flächengröße ca. 1 ha.

Es sind folgende übrige Lebensraumtypen ausgewiesen:

3260 Fließgewässer mit flutender Wasservegetation: Bei Henneckenrode gut entwickelte Wasserhahnenfuß-Bestände.

6430 Feuchte Hochstaudenfluren: An der Nette verbreitet kleinflächige Säume aus Pestwurz, Mädesüß, Kohl-Kratzdistel, Brennessel u. a.

9160 Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder: Am Oberlauf des Sennebachs bachbegleitend feuchter Eichen-Hainbuchenwald.

Im Rahmen der Gebietsausweisung wurden keine prioritären Tier- und Pflanzenarten gemäß Anhang II – FFH-RL benannt. Folgende Fischart ist gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie im FFH-Gebiet „Nette und Sennebach“ für die Meldung des Gebietes ausschlaggebend:

1163 Groppe (*Cottus gobio*): Bedeutende Vorkommen, v. a. im Unterlauf des Sennebaches, in der Nette und in der Schildau.

Für die prioritären Lebensräume wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen ermittelt. Für nicht-prioritäre Lebensraumtypen entstehen durch Überbauung ca. 0,32 ha Flächenverlust.

Beeinträchtigungen durch baubedingte Wirkungen wurden im ersten Schritt für eine Veränderung von Habitatstrukturen bzw. Nutzung sowie Veränderungen abiotischer Standortfaktoren (Boden, Wasser, Klima) festgestellt.

Durch Festlegung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen:

- LRT 91E0 (Auenwälder mit Erle und Esche): Schutzzaun,
- LRT 3260 (Nette und Schildau): Gewässereinhausung und Schutzpflanzung,
- 1163 Groppe (*Cottus gobio*): Einhaltung von Bauzeitbeschränkungen (außerhalb der Laichzeit März bis Mai),

deren Schutzwirkung nicht anzuzweifeln ist, können die baubedingten Wirkungen vermindert bzw. vermieden werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen erfolgen.

In der Unterlage 1b ist nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass keine Pläne bzw. Projekte identifiziert werden konnten, die kumulative Wirkungen mit dem hier untersuchten Projekt entfalten.

Weitere betriebsbedingte zusätzliche Auswirkungen in Form von Schadstoffemissionen aus Kraftstoffverbrennung und Abrieb von Fahrbahn, Reifen und Bremsbelägen in die Luft, den Boden oder das Grundwasser sind aufgrund des Vorhabens zudem nicht zu erwarten, da durch den Ausbau der bereits bestehenden Trasse kein Mehrverkehr generiert wird. Vielmehr tragen die künftig flüssigeren Verkehrsabläufe sowie die Entschärfung von Staubildungen und des Unfallgeschehens sogar zu einer Reduktion der Emissionsbelastungen bei.

Insgesamt kann als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung festgehalten werden, dass durch das Vorhaben nach Durchführung der genannten Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 3926 – 331 „Nette und Sennebach“ durch das geprüfte Projekt ausgelöst werden.

Einer Ausnahmeprüfung und -erteilung bedarf es somit nicht.

11.4 Artenschutz

11.4.1 Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden⁷ Artenschutzrechts. Der vorliegende Plan löst keine Verbote im Sinne der §§ 39 Abs. 6 und 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG aus. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsachenlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er beruht auf gesicherten Erkenntnissen aus Kartierungen im Jahr 2003, die im Jahr 2008 verifiziert wurden. Er wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

11.4.2 Bestandserfassung/Relevanzprüfung

Pflanzen

Im Rahmen der Untersuchungen sind im Wirkungsbereich des Vorhabens keine Vorkommen von nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG geschützten Pflanzenarten bekannt geworden. Laut Mitteilung des LK Goslar besteht auf einem Böschungsbereich ein Wuchsort der Büschelnelke (*Dianthus armeria*); das Vorkommen der genannten Art fällt unter den Schutz von § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG.

Für die in Niedersachsen vorkommenden Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie alle Vogelarten gemäß Art. 1 der VSchRL sowie weitere national streng geschützte Arten wird die Betroffenheit ermittelt und danach einer genaueren Analyse (Kriterien: Vorkommen im Gebiet, mögliche Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben, Gefährdung bei Berücksichtigungen der ggf. festgelegten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen) unterzogen.

In die Analyse wurden gemäß festgestellter Relevanz folgende Arten einbezogen:

Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name
-------------------------	----------------

Säugetiere	
------------	--

Vorkommen im Gebiet	
<i>Felis sylvestris</i>	Wildkatze
<i>Lynx lynx</i>	Luchs

Potenzielles Vorkommen im Gebiet

⁷ vgl. VG Regensburg, Urt. v. 22.02.2010, S. 50 unten (zum strikt zu beachtenden Naturschutzrecht gehört auch das Artenschutzrecht)

(div. Arten) Fledermäuse
Muscardinus avell. Haselmaus

Avifauna

Hier wären nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch grundsätzlich alle wild lebenden europäischen Vogelarten einzubeziehen. Bezogen auf diese Artengruppe kann im Rahmen der vorgeschalteten Relevanzprüfung unter Bezug auf die festgelegte Bauzeitenregelung (vgl. Unterlage 12.3.3 Schutzmaßnahme S 01) im Zusammenhang mit den Regelungen nach § 44 Abs. 5 Satz 2 bis 4 BNatSchG für viele weit verbreitete und ungefährdete Vogelarten die Notwendigkeit einer vertiefenden Konfliktanalyse ausgeschlossen werden und diese Arten werden daher für die weitere Beurteilung als „nicht relevant“ eingestuft.

Wissenschaftlicher Name	Deutscher Name
Saxicola rubetra	Braunkehlchen
Alcedo atthis	Eisvogel
Alauda arvensis	Feldlerche
Locustella naevia	Feldschwirl
Buteo buteo	Mäusebussard
Luscinia megarhynchos	Nachtigall
Lanius collurio	Neuntöter
Hirundo rustica	Rauchschwalbe
Circus aeruginosus	Rohrweihe
Milvus milvus	Rotmilan
Podiceps nigricollis	Schwarzhalstaucher
Ciconia nigra	Schwarzstorch
Casmerodius albus	Silberreiher
Cygnus cygnus	Singschwan
Accipiter nisus	Sperber
Falco tinnunculus	Turmfalke
Riparia riparia	Uferschwalbe

Amphibien: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Fische: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Libellen: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Tagfalter: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Heuschrecken: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Arten des Makrozoobenthos: Keine als relevant einzustufenden Vorkommen in Gebiet

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages - u. a. auf der Grundlage einer Erheblichkeitsabschätzung kommen die in oben stehenden Tabellen dieser Unterlage aufgeführten streng und europarechtlich geschützten (Vogel-)arten auf Flächen vor, die ggf. bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

11.4.3 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 § 44 Abs. 1 BNatSchG folgendes festzustellen:

Pflanzenarten

Das Vorkommen der Büschelnelke (*Dianthus armeria*) war durch die Anlage einer auf der westlichen Seite der A 7 nördlich von Bilderlahe geplanten Baustraße bedroht.

Durch eine Verlegung der Baustraße kann das Vorkommen jedoch unbeeinträchtigt erhalten bleiben. Da eine alternative Trassenführung der Baustraße mit geringeren Beeinträchtigungen möglich war, kann die Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht angewendet werden. Es wird nun die Alternativtrasse von Norden kommend entlang der Westseite der BAB A 7 genutzt. Dies ist in den geänderten und nun festgestellten Plänen bereits eingearbeitet (s. Auflage unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses).

Ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG ist nicht gegeben.

Säugetiere:

Die Wildkatze kommt in den Waldgebieten in der Umgebung des Untersuchungsgebietes regelmäßig vor. Wegen der erforderlichen Größe für ein geeignetes Revier kommt es zu ausgedehnten Wanderungen einzelner Individuen, vor allem von Jungtieren. Die in den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Wäldern und den östlich gelegenen Ausläufern des Harzes lebende Wildkatzenpopulation steht im entsprechenden Austausch mit den Populationen in den westlich gelegenen Waldgebieten. Durch die Ausbaumaßnahme kommt es zu einer Verstärkung der Barriere- und Zerschneidungswirkung der Autobahntrasse im Lebensraumgefüge der Wildkatze.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen kommen keine erheblichen neuen Beeinträchtigungen hinzu (Neubau einer 50 m breiten Grünbrücke speziell für die Wildkatze im nördlich anschließenden Ausbauabschnitt und der Aufbau eines trassenbegleitenden, für Wildkatzen nicht überkletterbaren Wildschutzzaunes im Bereich Drögenberg). Damit bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten. Ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG wird daher nicht gesehen.

Da auch für den Luchs mit großräumigen Wanderbewegungen aus dem Harz in den niedersächsischen / nordwestdeutschen Mittelgebirgsbereich (Heber, Solling) gerechnet werden muss, ist auch für diese Art die Verstärkung der Barriere- und Zerschneidungswirkung durch den Ausbau die wesentliche Auswirkung. Unter Berücksichtigung der geplanten Grünbrücke bleibt auch für diese Art die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erhalten. Ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG kann somit ausgeschlossen werden.

Die Haselmaus lebt vor allem in unterholzreichen Laub- und Laubmischwäldern unterschiedlicher Altersklassen und besiedelt hier die gebüschreichen Lichtungen und Waldränder. Grundsätzlich ist eine Beeinträchtigung von Teilen des Lebensraumes dieser Art durch Überbauung in geeigneten Böschungsbereichen mit entsprechendem Bewuchs nicht auszuschließen. Es ist aber davon auszugehen, dass wegen der vorliegenden erheblichen Vorbelastung dieser trassennahen Bereiche diese nur einen geringen Anteil am Gesamtlebensraum der lokalen Population dieser Art haben. Bezogen auf den Gesamtlebensraum der hier (nur möglicherweise) vorkommenden lokalen Population dieser Art bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Insofern tritt, da es sich um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben handelt, der Verbotstatbestand nicht ein.

Mehrere Bereiche des Planungsraumes sind potenzielle Nahrungsgebiete für Fledermäuse. Quartiere der Arten werden hauptsächlich in den angrenzenden Waldgebieten oder teilweise auch an Gebäuden in den umliegenden Dörfern zu finden sein. Potenzielle Konfliktpunkt mit Arten dieser Tiergruppe könnten sich im Bereich von Brückenbauwerken ergeben, die als Tages- oder Sommerquartier geeignete Strukturen für Fledermäuse aufweisen und genutzt werden können (Spalten, Nischen, Hohlräume). Es wurden jedoch weder Fledermäuse noch als Quartier geeignete Strukturen gefunden.

Auch durch das Baugeschehen kommt es nicht zu erheblichen Auswirkungen auf die im Gebiet jagenden Fledermäuse, da diese im nahen Umfeld ausreichend Ausweichmöglichkeiten auf ihren Nahrungsflügen haben. Auch eine erhebliche Beeinträchtigung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang dieser streng geschützten Arten ist nicht erkennbar.

Was die im Bereich des Vorhabens als vorkommend unterstellten Fledermäuse als Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG anbelangt, so kann ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Diesen Arten wird nicht nachgestellt. Sie werden nicht gefangen oder verletzt.

Durch eine entsprechende Auflage (Nr. 2.4 dieses Beschlusses) wird zugleich sichergestellt, dass eine etwaige Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nicht beschädigt oder zerstört wird. Ein Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird somit ebenfalls unterbunden. Weitere Anhaltspunkte dafür, dass sich das Risiko einer Tötung durch vorhabensbedingte Wirkungen signifikant steigern würde (etwa aufgrund des Vorkommens von Hauptflugrouten oder bevorzugter Jagdhabitats), bestehen nicht. Schon unter diesem Gesichtspunkt ist das Tötungsverbot tatbestandlich nicht einschlägig (vgl. BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3.06, Rn. 219 zu § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG a.F.). Ergänzend hierzu und auch mit Blick auf die Inanspruchnahme solcher Flächen, die potentiell als Jagdhabitat geeignet sind, ist darauf hinzuweisen, dass auch in der Umgebung ausreichende als Lebensraum geeignete Biotope bestehen und diese durch die Verbreiterung der A 7 nicht berührt werden.

Überdies haben alle im Gebiet ggf. vorkommenden Fledermausarten die Möglichkeit, in geeignete und ungestörte Bereiche auszuweichen. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten dieser Arten kann daher im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt werden (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Daher läge ein Verstoß gegen die vorgenannten Verbote selbst dann nicht vor, wenn die ggf. als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte dienenden Höhlen durch das Vorhaben betroffen würden. Letztlich ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt. Die als vorkommend unterstellten Fledermausarten werden während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten nicht erheblich gestört. Die hierfür erforderliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist erst dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert würden (so die Gesetzesbegründung, vgl. BT-Drs. 16/5100, S. 11). Dies ist vorliegend im Hinblick auf die (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der ggf. im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten, die in einem für ihre Lebensraumsprüche ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen (= der lokalen Population, vgl. BT-Drs. 16/5100, S. 11), nicht der Fall. Aufgrund der dargestellten Ausweichmöglichkeiten und unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung ist eine Verminderung der Überlebenschancen, des Bruterfolges oder der Reproduktionsfähigkeit auszuschließen. Eine Verschlechterung der lokalen Population des Erhaltungszustandes der ggf. betroffenen Arten, insbesondere aufgrund baubedingter temporärer Beeinträchtigungen, scheidet daher aus. Entsprechende Störungen sind demnach als unerheblich zu bewerten.

Europäische Vogelarten

Die der Konfliktanalyse unterzogenen und ggf. im Untersuchungsgebiet natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 79/409/EWG (= europäische Vogelarten i.S.d. § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG) stellt der Vorhabensträger – als Ergebnis einer methodisch einwandfrei durchgeführten Erheblichkeitsabschätzung - in Tabelle 11 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages dar (Unterlage 12.5). Im Rahmen der Wirkungsprognose werden alle ermittelten Arten gemäß Relevanzprüfung artbezogen beurteilt.

Einige der im Gebiet auftretenden (relevanten) Vogelarten, treten im Gebiet nur als Nahrungsgäste, Rastvögel oder Durchzügler auf (Braunkehlchen, Fischadler, Kiebitz, Kranich, Mäusebussard, Rauchschwalbe, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzhalstaucher, Schwarzstorch, Silberreiher, Singschwan, Sperber, Turmfalke, Uferschwalbe und Wachtel).

Die Arten Braunkehlchen, Fischadler, Mäusebussard, Rohrweihe, Rotmilan, Sperber, Turmfalke, Kiebitz, Wachtel, Rauch- und Uferschwalbe treten im Gebiet ausschließlich als Nahrungsgäste auf. Alle diese Arten finden in der unmittelbaren Umgebung ausreichend zur Nahrungsaufnahme oder zur Jagd geeignete Flächen, auf die sie erfolgreich ausweichen können. Damit sind weder erhebliche Störungen noch andere Beeinträchtigungen verbunden. Bei keiner dieser Arten kommt es zu Beeinträchtigungen oder Störungen an ihren Nistplätzen.

Die im Gebiet nur als Durchzügler beobachteten Arten Kranich, Schwarzhalstaucher, Schwarzstorch, Singschwan und Silberreiher nutzen vereinzelt die Niederungen der Nette. Sie werden hier von den Auswirkungen der Baumaßnahmen auf ihren Rastflächen in der Netteniederung nur in so geringem Maße und nur temporär betroffen, dass es nicht zu erheblichen Störungen kommt. Erhebliche Beeinträchtigungen oder Störungen für Individuen dieser Arten oder deren Gesamtpopulationen sind damit nicht verbunden. Alle diese Arten sind von den Auswirkungen des Ausbaus so gering betroffen, dass es weder für die einzelnen Individuen noch für deren Gesamtpopulationen zu Beeinträchtigungen kommt.

Der im Untersuchungsgebiet an der Nette als Brutvogel auftretende Eisvogel kommt nicht im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen vor. Es kommt nicht zu Beeinträchtigungen oder Zerstörungen von für diese Art zur Anlage der Brutröhren geeigneten Uferstrukturen. Eine direkte Inanspruchnahme von Lebensräumen des Eisvogels findet nicht statt. Beeinträchtigungen seiner Nahrungsgrundlagen (Kleinfischbestände in der Nette) werden durch die geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen im Zuge der Anpassung der Brückenbauwerke verhindert. Es kommt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen von Individuen oder der Gesamtpopulation der Art.

Im direkten Eingriffsbereich der Baumaßnahme sind keine Brutvorkommen der Feldlerche festgestellt worden. Durch die Bauzeitenregelung (Schutzmaßnahme01) wird sichergestellt, dass die Arbeitsstreifen und Baueinrichtungsflächen vor Brutbeginn eingerichtet werden und sich so dort keine brütenden Tiere aufhalten. Eine Verlagerung der Nistplätze der Feldlerche ist problemlos möglich, da ausreichend geeignete Habitate im Nahbereich vorhanden sind. Eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustands der Population innerhalb des Landschaftsraumes tritt nicht ein.

Im Untersuchungsgebiet wurde die Art nur in der Netteniederung bei Bilderlahe kartiert. Eine direkte Beeinträchtigung des Brutplatzes ist nicht gegeben und wegen der relativ großen Entfernung von den Bauflächen kommt es auch nicht zu erheblichen Störungen während der Brutzeiten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert sich nicht.

Die Nachtigall wurde ebenfalls nur im Bereich der Nette-Niederung bei Bilderlahe gesichtet. Eine direkte Beeinträchtigung des Brutplatzes ist weder bau- noch anlagebedingt gegeben. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert sich nicht.

Im Bereich der BAB A 7 wurde der Neuntöter (Brutverdacht) auf der Südseite des Drögenberges bei Bormum nachgewiesen. Das potenzielle Brutvorkommen wird somit kaum noch von den Auswirkungen des Vorhabens erreicht, so dass eine Schädigung oder Störung weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art wird sich nicht verschlechtern.

Sind europäische Vogelarten betroffen, gelten nicht allein die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, sondern es ist auch Art. 5 VRL zu beachten, wobei der Anwendungsbereich des Art. 5 VRL zum Teil deutlich enger gefasst ist als der in § 44 Abs. 1 BNatSchG; dies gilt insbesondere für Art. 5 Buchstabe b der VRL. Danach haben die Mitgliedsstaaten zum Schutz aller unter Art. 1 VRL fallenden Vogelarten

ten Maßnahmen zu ergreifen, die das Verbot der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern umfassen. Der in dieser Regelung enthaltene enge Zusammenhang zwischen Nestern und Eiern macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden (vgl. auch BVerwG, Urt. vom 21.06.2006, Az.: 9 A 28.05).

Eine Beeinträchtigung von Eiern und aktuell genutzten Nestern sowie auch die Gefahr des absichtlichen Tötens von Individuen (Art. 5 Buchstabe a der VRL) im Trassenbereich ist dadurch ausgeschlossen, dass die bauvorbereitenden Arbeiten, die zu einer Entfernung aller Brutmöglichkeiten führen, außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden. Der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe a und b der VRL ist damit nicht einschlägig (vgl. zu Art. 5 Buchstabe b der VRL BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3.06, Rn. 247).

Auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchstabe d der VRL ist nicht erfüllt. Eine absichtliche Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, ist danach verboten, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung der Richtlinie erheblich auswirkt. Eine solche Auswirkung ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (vgl. Präambel und Art. 1 VRL) sowie das in Art. 13 VRL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, da der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sicher gestellt ist. Dies folgt daraus, dass die voranstehende Prüfung des Störungstatbestandes (§ 44 BNatSchG) schon keine Beeinträchtigungen der lokalen Population der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten ergeben hat (s.o.). Ist dies der Fall, „steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen ist.“ (BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3.06, Rn. 249 unter Verweis auf das Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC der EU-Kommission (Stand Februar 2007, S. 60 f.); vgl. i.Ü. EuGH, Urt. vom 14.06.2007, Rs. 342/05 – Slg. 2007, I-4713, Rn. 29).

11.4.4 Ergebnis zur Beurteilung der Verbotstatbestände

Zusammenfassend kann für die oben behandelten Arten festgestellt werden, dass eine signifikante Erhöhung des Risikos für eine bau-, anlage- oder betriebsbedingte Verletzung oder Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) nicht besteht.

Auch das Verbot der erheblichen Störung im Sinne des § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG ist hinsichtlich keiner der o. g. Arten einschlägig. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der Umstände, dass durch das Vorhaben ein Mehrverkehr nicht generiert wird und auch eine signifikante Steigerung des Verletzungs- oder Tötungsrisikos auszuschließen ist, wird der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betrachteten Arten durch vorhabensbedingte Wirkfaktoren nicht verschlechtert.

Aufgrund dieser Gesamtumstände ist unter Berücksichtigung des einschlägigen § 44 Abs.

5 BNatSchG auch der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt. Letztlich sind auch verbotsrelevante Störungen i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG der o. g. Arten auszuschließen.

Das Vorhaben wird damit den Anforderungen des Artenschutzrechts insgesamt gerecht. Entsprechende Vorsorgemaßnahmen sind durch die Anordnung der unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses aufgeführten Auflagen gewährleistet.

11.5 Weitere Einwendungen zum Naturschutz

Bezüglich der Einwände zu der Baustellenzufahrt nordwestlich von Bilderlahe-Burg zu dem westlichen Arbeitsstreifen der A 7-Baustelle verweist die Planfeststellungsbehörde zum einen auf die Auflage unter Nr. 2.4 dieses Beschlusses, wodurch das Vorkommen der Büschelnelke geschützt wird. Inzwischen hat der Vorhabensträger die Planung auch schon geändert; mit diesem Beschluss werden

Deckblätter festgestellt, in denen der Arbeitsstreifen entsprechend der Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde und der Aktion Naturland geändert wurde.

Die Stadt Seesen, der Landkreis Goslar und die Aktion Naturland wenden sich gegen die Inanspruchnahme der Flurstücke 11/14, 11/16 und 18/3 für das RRB 6 und die abführenden Entwässerungseinrichtungen, da diese Flurstücke Bestandteil des großräumigen Naturschutzprojektes Nettetal sind und die Flächen Nutzungsbeschränkungen zur Sicherung des Naturschutzes unterliegen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Zunächst ist hier festzustellen, dass das Flurstück 11/16 nicht in Anspruch genommen wird. Das Flurstück 11/14 wird überwiegend zur Eingrünung und des Weiteren zur Erstellung einer Zuwegung zum RRB 6 in Anspruch genommen. Dies war bereits in der Planung enthalten, die im Rahmen der ersten Anhörung ausgelegt wurde. Erst im Rahmen der ergänzenden Anhörung zu den geänderten Planunterlagen wurden die o.g. Bedenken aus naturschutzfachlicher Sicht vorgebracht. Da sich diese Bedenken nicht auf die Änderungen der Planunterlagen beziehen, sondern auf die bereits bei der ersten Anhörung ausgelegten Planunterlagen, waren sie als verfristet und unzulässig gemäß § 17a Nr. 7 FStrG zurückzuweisen.

Gleichwohl ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die künftige Nutzung des Flurstückes 11/14 mit den Zielen des Naturschutzes vereinbar ist. Auf dem Flurstück wird neben der Zuwegung zum RRB 6 auf der überwiegenden Fläche die Gestaltungsmaßnahme G 06 ausgeführt, womit durch die Entwicklung eines landschafts- und standortgerechten Gehölzbestandes und Ruderalfluren eine Einbindung des RRB 6 in die Landschaft erreicht wird und Natur- und Landschaftsschutz damit gesichert werden.

Die o.g. Ausführungen zur Verfristung treffen aber nicht auf die Bedenken zur Inanspruchnahme des Flurstückes 18/3 zu, von dem erst aufgrund der Planänderungen erstmalig vorübergehend 195 m² in Anspruch genommen werden, um den straßenbegleitenden Graben an der K 56 nachzuprofilieren. Die Planfeststellungsbehörde ist unter Bezugnahme auf die Auflagen unter Nr. 2.5 dieses Beschlusses und vor allem unter Bezugnahme auf die aufschiebende Bedingung der wasserrechtlichen Erlaubnis unter Nr. 3.1.2.1 jedoch der Auffassung, dass sich für das Feuchtgebiet Maibaumwiese keine zusätzlichen Belastungen, weder qualitativ noch quantitativ, ergeben. Durch den Bau des RRB 6 und der Regenwasserbehandlungsanlage werden der Graben und die Maibaumwiese entlastet, da das Oberflächenwasser der BAB A 7 hiernach gedrosselt und gereinigt an den Vorfluter abgegeben wird. Ergänzend wird auch auf die Ausführungen zum RRB 6 unter Nr. 12.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen daher keine Bedenken für die Erstellung des RRB 6 und der vorübergehenden Nutzung von 195 m² Grabenfläche an der K 56.

Zu dem vom Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit gegebenen Hinweis auf ein mögliches Vorkommen des Bachneunauges in den Bächen des überplanten Abschnittes verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Festlegung der Schadensbegrenzungsmaßnahmen, wonach die Bauarbeiten an den Brückenbauwerken, die zu einer Beeinträchtigung von Nette, Schildau, Zainer- und Ahlerbach führen könnten, außerhalb der Laichzeit erfolgen.

Darüber hinaus ist durch die Schutzmaßnahme S 4 –Schutz der Oberflächengewässer vor baubedingten Schadstoff- und Sedimenteinträgen sichergestellt, dass während der Bauphase Veränderungen der Gewässerstruktur der Fließgewässer verhindert werden.

Vom Landkreis Goslar und dem BUND wurde eine Verbesserung der Durchlässigkeit der BAB A 7 gefordert.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Zunächst ist festzustellen, dass die westlich von Bornhausen vorhandene Wirtschaftswegeunterführung (Bauwerk 2103), die ursprünglich geschlossen werden sollte, aufgrund der Einwendungen als Radwegunterführung aufrecht erhalten wird, wovon auch wandernde Tierarten profitieren werden (vgl. auch Nr.13.2.2 dieses Beschlusses).

Der nächste Durchlass in Richtung Süden befindet sich dann ca. 170 m weiter südlich (Bauwerk 2102) und ist auch nach Anpassung als Querungsbauwerk geeignet. Daran anschließend befindet sich das Unterführungsbauwerk der Schildau. Der Biotopkomplex der Schildau stellt eine wichtige Verbindungsachse und Vernetzungsstruktur im Fließgewässersystem der Nette dar. Zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit wird an der Schildau eine einseitige Berme (1,5-2m) angelegt. Im Zuge dieser Maßnahme wird das vorhandene Brückenbauwerk über die Schildau baulich so erweitert und umgestaltet, dass die Durchgängigkeit und Unterquerungsmöglichkeit für Klein- und Mittelsäuger entlang der Leitlinie Schildau unter der BAB A 7 erheblich verbessert wird und so die Zerschneidungswirkung der Autobahntrasse durch diesen punktuellen Durchlass vermindert wird. Unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen erfolgte zudem eine Erweiterung der Maßnahme E 16 am Hagenbach (Landkreisgrenze Goslar und Hildesheim). Zusätzlich tragen die Maßnahmen A 11, A 14 und E 15 bis E 18 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Verbesserung der Querpässigkeit bei (vgl. auch Nr. 10.3 dieses Beschlusses). Zudem erfolgt in diesem Bereich die Errichtung eines wildkatzensicheren Schutzzaunes.

Weiterhin wird auf den Bau einer Grünbrücke (Breite 50 m) im Bereich des Hainberges im Landkreis Hildesheim (Verkehrseinheit 1) verwiesen. Diese trägt in erheblichem Maße zu einer Verringerung der Zerschneidungswirkung der BAB A 7 bei und verbessert die Durchgängigkeit insbesondere für die Wildkatze und den Luchs und zahlreiche weitere Klein-, Mittel- und Großsäuger. Die Grünbrücke stellt eine wichtige Verbindung im Hainberg zu den ausgedehnten Waldgebieten westlich der BAB A 7 (Hildesheimer Wald, Heber, Sieben Berge, Solling) her.

Zur Durchlässigkeit des Bauwerkes 3034 ist festzustellen, dass eine Querung von Wildtieren derzeit und auch nach dem Ausbau möglich ist, da das Lichtraumprofil unverändert bleibt. Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch die B 243 und die beidseitigen Tank- und Rastanlagen erfolgt hier aber keine umfangreiche Optimierung, sondern dies erfolgt an anderen geeigneten Stellen (s.o.). Verbesserungen der Durchlässigkeit sind jedoch im Rahmen der Ausführungsplanung noch möglich (vgl. Auflage unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Forderungen des BUND auf Anlage von Benjeshecken verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Zusage des Vorhabensträgers unter Nr. 4.2.12 dieses Beschlusses.

12 Belange der Wasserwirtschaft

12.1 Entwässerungsplanung

Die derzeitige Entwässerung der A 7 erfolgt über die vorhandenen Entwässerungsmulden und Gräben sowie zusätzlich über Mittelstreifenkanäle. Das Niederschlagswasser wird weitgehend ungedrosselt, da derzeit keine Regenrückhaltebecken vorhanden sind, in die örtlichen Vorfluter abgeleitet. Eine Speicherung oder Reinigung des Oberflächenwassers der Fahrbahnen ist nicht vorhanden.

In der Vergangenheit kam es immer wieder zu Überschwemmungen im Bereich der Nette. Aufgrund dieser besonders sensiblen Vorfluterverhältnisse und der zur Zeit gänzlich fehlenden Rückhalteeinrichtungen für Straßenoberflächenwasser wird bei der Dimensionierung der geplanten Kanal- und Rückhalteeinrichtungen die gesamte Fahrbahnfläche der A 7 zugrunde gelegt. Damit wird der Ausbau der A 7 bezüglich der Entwässerung wie ein Neubau behandelt.

Die gesamte Streckenentwässerung der Fahrbahnen erfolgt zukünftig über Entwässerungskanäle. Zur Vermeidung von Verschmutzungen und Überlastungen der Vorflut werden Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteter Regenwasserbehandlung und Leichtflüssigkeitsabscheidern angeordnet. Bei Anlagen der Regenwasserbehandlung ist im Zulaufbereich ein Trennbauwerk mit Notentlastung (By-pass) zum RRB vorzusehen. Das in den Regenrückhaltebecken gespeicherte Wasser wird über eine Drosselvorrichtung in die Vorflut abgeleitet. Dadurch wird eine hydraulische Überlastung der Vorfluter vermieden. Für die Regenrückhaltebecken ist ebenfalls eine Notentlastung vorgesehen. Diese kann

über eine Überlaufschwelle im Drosselbauwerk oder durch eine partielle Absenkung der Dammkrone erfolgen.

Durch das geplante Entwässerungssystem wird der Schutz des Grundwassers und der Vorflut deutlich verbessert. Gleichzeitig wird trotz Verbreiterung der A 7 die Ableitung von Entwässerungsspitzen vermindert. Dies wirkt sich auch positiv auf den Hochwasserschutz aus.

Von der Stadt Seesen und weiteren Einwendern wurde gefordert, dass der Vorhabensträger auf einige der geplanten RRB verzichten solle und sich stattdessen an dem geplanten großen kommunalen RRB an der Schildau bei Bornhausen finanziell beteiligen solle bzw., wie vom Ausbaubund Nette gefordert, die finanziellen Mittel zur Ertüchtigung des Hochwasserrückhaltebeckens Rhüden einsetzen solle.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass der Vorhabensträger zur schadlosen Ableitung des Wassers der A 7 verpflichtet ist und damit im Gegensatz zum bisherigen Zustand durch die erstmalige Einrichtung von RRB's die Situation deutlich verbessert.

Das geplante Hochwasserrückhaltebecken bei Bornhausen hätte auf die Abflüsse der A 7 ohnehin keine abflussschwächende Wirkung, weil es oberhalb von Bornhausen vorgesehen ist und nicht von den Abflüssen der A 7 durchströmt werden kann. Dezentrale Becken wären auch bei einer kombinierten Rückhaltung erforderlich; aufgrund der Höhenverhältnisse wären darüber hinaus zusätzliche Pumpenanlagen zu installieren, was darüber hinaus zu weiteren Kosten führen würde.

Des Weiteren übernimmt die Rückhaltung gleichzeitig auch eine Reinigungsfunktion, die bei nicht zurückgehaltenem Zufluss eben nicht gegeben ist.

Bei Verzicht auf dezentrale RRB, die auch als Behandlungsanlagen wirksam sind, zugunsten eines großen regionswirksamen Hochwasserrückhaltebeckens würden die Straßenabflüsse ohne Behandlung direkt in die Gewässer gelangen. Dies steht eindeutig im Widerspruch zur Richtlinie 2000/60 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie, WRRL). Ziel ist die Erreichung eines guten ökologischen und guten chemischen Gewässerzustandes. Ein weiteres Ziel ist das Verschlechterungsverbot.

In der Bundesrepublik Deutschland obliegt es insbesondere den Bundesländern, die Ziele und Fristen der EG-WRRL im wasserrechtlichen Vollzug umzusetzen. Die in diesem Zusammenhang geforderte Bestandsaufnahme der Gewässerzustände und -belastungen hat an vielen Stellen offenbart, dass Niederschlagsabflüsse aus der Stadt- und Straßenentwässerung in erheblicher Größenordnung zur hydraulischen und stofflichen Belastung der Gewässer beitragen.

Niederschlagsabflüsse von Straßen fließen schnell und weitgehend vollständig ab. Auf der Straßenoberfläche angesammelte Stoffe werden vom Niederschlagsabfluss aufgenommen und abtransportiert. Im Abfluss treten nennenswerte Konzentrationen partikulärer, gelöster und feinpartikulär gebundener Stoffe auf, die eine Beeinträchtigung von Grund- und Oberflächenwasser darstellen können.

Niederschlagsabflüsse von Straßen stellen vom Grundsatz her somit eine Belastung des Wasserhaushaltes dar, die, abhängig von der Menge und Güte des Abflusses, eine Gefährdung des aufnehmenden Gewässers und seiner Nutzungen darstellen kann. Besonders bedeutsam sind in kurzer Zeit eingeleitete hohe Abflussspitzen sowie über lange Zeit abgespülte Stofffrachten. In oberirdischen Gewässern sind Abflussregime, Morphologie, Gewässergüte und Biozönosen durch die Einleitung von Straßenabflüssen betroffen. Dabei sind akute, verzögerte und langzeitige Wirkungen zu unterscheiden.

Belastete Niederschlagsabflüsse bedürfen daher grundsätzlich einer Behandlung. Vor der Einleitung in ein Oberflächengewässer kann aus hydrologischen, hydraulischen und ökologischen Gründen auch eine Rückhaltung der Niederschlagsabflüsse erforderlich sein.

Der Vorschlag der Stadt Seesen wird ausschließlich vom Gedanken des Hochwasserschutzes für ihre Siedlungsgebiete getragen. Er berücksichtigt aber nicht die Vorgaben, die sich aus der WRRL ergeben.

Die BAB A 7 entwässert im Ist-Zustand weitgehend ungebündelt über Seitenstreifen und Böschungen. Ein solches Entwässerungsverfahren trägt in erheblichem Maße zur Rückhaltung und Reinigung der Straßenabflüsse bei, da der größte Teil des abfließenden Straßenoberflächenwassers auf diesem Abflussweg versickert. Die in den Straßenabflüssen enthaltenen Stoffe werden hierbei weitgehend in der belebten Bodenzone (Oberboden) zurückgehalten. Das bedeutet, dass die Gewässer im Ist-Zustand weitgehend gegen Stoffeinträge aus den Straßenabflüssen geschützt sind. Auch die quantitative Belastung der Gewässer ist aufgrund des ständig wirksamen Versickerpotentials der Seitenstreifen, Böschungen und Mulden gering.

Auf dieses Entwässerungsverfahren muss aus erdstatischen Gründen zukünftig verzichtet werden. Um die aufnehmenden Gewässer dann quantitativ gegen hydraulische Mehrbelastungen und qualitativ gegen Stoffeinträge zu schützen, sind vor jeder Einleitungsstelle Rückhaltebecken geplant, die zusätzlich Anlagen zur Behandlung der Straßenabflüsse und zur Leichtstoffrückhaltung einschließen.

Sowohl das Naturschutz- als auch insbesondere das Wasserrecht und die Anforderungen nach dem Stand der Technik für Einleitungen in Gewässer stehen einer ungedrosselten Einleitung von Abflüssen langer Streckenabschnitte entgegen.

Lediglich ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Kombination der Regenrückhaltung des BAB-Wassers mit einem kommunalen Staubecken dem Vorhabensträger aufgrund der nicht verfestigten Planung und der unbekanntem zeitlichen Umsetzung der kommunalen Planung auch nicht möglich ist; eine vertragliche Regelung hilft hier nicht.

Weiter wurde u. a. von der Bürgerinitiative Hochwasser Rhüden, dem Ausbau- und Unterhaltungsverband Nette und von Einwohnern der betroffenen Ortschaften vorgetragen, dass die Entwässerungs- und Regenrückhalteanlagen unzureichend dimensioniert seien. Zum Teil wurden Forderungen nach Ansatz eines 100-jährigen Regenereignis erhoben.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurden die RRB noch einmal überprüft. Neben der Vergrößerung der RRB 3-8 und der Neuplanung eines neunten RRB aufgrund der Forderungen der unteren Wasserbehörde des LK Goslar und weiteren Trägern öffentlicher Belange und privaten Einwendern wurden auch Lage und Zuschnitt der RRB überprüft und optimiert; die unteren Wasserbehörden haben keine diesbezüglichen Bedenken mehr vorgetragen bzw. aufrecht gehalten.

Daher bleibt zunächst grundsätzlich festzustellen, dass alle RRB gemäß RAS-EW ausreichend dimensioniert sind.

Die von der uWB für die Bemessung der Drosselbauwerke vorgegebene Abflussdrosselung von 3 l/sec/ha, die das Abflussverhalten natürlicher Flächen darstellen soll, ist verhältnismäßig klein. Dieser Wert liegt vermutlich noch unter der Regenwasserabflusssspende einer natürlich belassenen und nicht überbauten Fläche. Da diese Bemessungsvorgabe zudem nicht nur für die Mehrversiegelung durch die Fahrbahnverbreiterung, sondern für die gesamte Autobahn (wie bei einem Neubau) festgelegt wurde, wird eine erhebliche Abflussreduzierung durch den Bau der geplanten Rückhaltebecken erreicht.

Rechnerisch reduziert sich der derzeitige Niederschlagsabfluss von den Fahrbahnen der Autobahn auf ca. 3,3 %, weil die Mehrversiegelung (von 11,50 m auf 14,50 m Fahrbahnbreite) zwar um ca. 26 % ansteigt, der abflusswirksame Niederschlag durch die Drosselung aber gleichzeitig auf nur 2,6 % absinkt.

Durch den Bau der 9 RRB verteilen sich auch künftig die Einleitungspunkte für das Fahrbahnwasser über den gesamten Streckenabschnitt, so dass es zu keiner Abflusskonzentration bei der Einleitung in die Vorfluter kommt.

Die eigentliche Ursache für die Hochwasserproblematik der Nette und Schildau liegt in der Größe ihrer Einzugsgebiete und ist unabhängig vom Autobahnausbau zu lösen.

Die Abgabemengen aus den RRB's sind vernachlässigbar gegenüber den Wassermengen, die bei Starkregenereignissen in der Nette bzw. Schildau ankommen.

Eine Bemessung der RRB auf ein 100-jähriges Ereignis (für Straßenoberflächenwasser) würde die Überschwemmungsproblematik der Vorfluter nicht lösen.

Aufgrund der Einwendungen und der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Landkreises Goslar wurde jedoch in Übereinstimmung mit der uWB nach dem für die Bemessung maßgebenden DWA-Arbeitsblatt A 117 statt eines 5-jährigen Ereignisses bereits ein 10-jähriges Ereignis zugrunde gelegt; im LK Hildesheim wurde das Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde auf Basis eines 5-jährigen Ereignisses hergestellt. Eine Forderung nach einer Auslegung der RRB's 1 und 2 auf ein 10-jähriges Regenereignis bestand und besteht seitens der unteren Wasserbehörde des Landkreises Hildesheim nicht.

Im Verfahren wurde von mehreren Einwendern aus der Landwirtschaft vorgetragen, dass durch die Zunahme der Oberflächenabflüsse nach dem Bau eine allgemeine Verschlechterung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse eintreten werde. Insbesondere wurde eine Zunahme von straßenspezifisch belasteten Sedimenten auf den Gewässersohlen vermutet und eine Entschädigung für den hierdurch entstehenden Mehrunterhaltungsaufwand verlangt.

Wie oben ausgeführt, sieht die Planung den Bau von Absetz- und Regenrückhalteanlagen für die Rückhaltung von sedimentierbaren Abflussanteilen (d. h. für leichtere und schwerere Stoffe als Wasser) und für die Abflusssdrosselung vor. Nicht behandeltes Straßenoberflächenwasser gelangt nach dem Ausbau also nicht mehr in die Gewässer. Entgegen der Auffassung der Einwender wird durch die Anpassung der Entwässerung und Behandlungsanlagen an den Stand der Technik eine erhebliche Verringerung der Einflüsse auf die Gewässer eintreten.

Die Entwässerungsplanung beruht auf einschlägigen Regelwerken, insbesondere auf den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, (RAS-Ew)“. Die in den RAS-Ew beschriebenen Behandlungsanlagen für Straßenabflüsse und deren Dimensionierung entsprechen den Anforderungen an den Stand der Technik. Die Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (LABO) waren in die Überarbeitung der RAS-Ew, Ausgabe 2005, eingebunden. Dieses Regelwerk ist auch in Kenntnis einer Vielzahl von wissenschaftlichen Forschungs- und Untersuchungsergebnissen zu Straßenabflüssen, deren Zusammensetzung, deren Zusammensetzungs-Variationsvielfalt, deren Ableitung und Behandlung aufgestellt worden. Daher ist ein zusätzlicher Untersuchungsbedarf hinsichtlich der von diesem Abschnitt der A 7 im speziellen ausgehenden Emissionen nicht gegeben.

Von der Landwirtschaft wurde darauf hingewiesen, dass bei extremen Niederschlagsereignissen straßenbelastetes Oberflächenwasser u. a. auch auf landwirtschaftliche Flächen gelangen könne. Der Forderung nach einem Beweissicherungsverfahren zur Ermittlung dieser vorhabensbedingten zusätzlichen Belastungen kann aus den nachfolgend genannten Gründen nicht gefolgt werden.

Bei einer nennenswerten Überlastung/Ausuferung der offenen Entwässerungsmulden oder -gräben der A 7 ist davon auszugehen, dass durch den dann großen Verdünnungseffekt Straßeneinflüsse kaum nachweisbar und jedenfalls nicht als nachteilige Einwirkung auf die landwirtschaftliche Fläche nachweisbar wären.

Mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung wurden erstmalig Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerte für Boden und Sickerwasser in Abhängigkeit zu der Nutzung festgelegt. Aus der Bundesratsdrucksache zu § 9 dieser Rechtsgrundlage ergibt sich, dass der Gesetzgeber die Pflicht zur Erfüllung der Vorsorgeanforderungen durch den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz begrenzt sieht. Insbesondere wird dort darauf hingewiesen, dass bei Verkehrswegen bestimmte Schadstoffeinträge und -gehalte als unvermeidlich hingenommen werden müssen, ohne dass eine Überschreitung von Vorsorgewerten entsprechende Minderungsmaßnahmen auslösen könnte.

Die für das Vorhaben vorgesehenen Entwässerungs-, Behandlungs- und Rückhalteinrichtungen entsprechen insbesondere für die Einleitung von Abflüssen in Gewässer dem Stand der Technik. Der Vorhabensträger kommt mit der vorgelegten Planung seiner Verpflichtung zur Verbesserung der derzeit bestehenden unzureichenden Entwässerungssituation hinreichend nach und hält die gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien ein. Eine „Nullbelastung“ landwirtschaftlicher Flächen in der Nachbarschaft stark belasteter Verkehrswege kann und muss nicht garantiert werden und würde die Volkswirtschaft mit unzumutbaren Kosten belasten. Insofern ist es Wille des Gesetzgebers, dass Grundstückseigentümer vorhabensbedingte Belastungen innerhalb der vom Gesetz- und Verordnungsgeber vernünftigerweise festgelegten Grenzwerte im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen haben.

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass im Rahmen der Umplanung auch die vorläufig neu berechneten Überschwemmungsgebiete gemäß Ermittlung des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küstenschutz und Naturschutz berücksichtigt wurden.

In den Planunterlagen sind alle wasserwirtschaftlichen Fragen angemessen nachgewiesen und dargestellt. Sie wurden mit der zuständigen Wasserbehörde und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser wurden ordnungsgemäß untersucht und bewertet. Durch die in der Planunterlage 13 - wassertechnische Untersuchung - näher beschriebene Entwässerungsplanung werden Nachteile für den Wasserhaushalt oder Vorfluter ausgeschlossen; Regelungs- oder Prüfungsdefizite sind nicht ersichtlich. Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen des Straßenbauvorhabens gewahrt. Ökologische und gesundheitliche Gefährdungen sind nicht zu befürchten. Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden darüber hinaus durch Renaturierungsmaßnahmen an Fließgewässern verschiedene Verbesserungen gegenüber der jetzigen Situation erzielt. Auf die Ausführungen der Unterlage 12 wird insoweit verwiesen.

12.2 Weitere Einwendungen zur Wasserwirtschaft

12.2.1 RRB 6

U. a. von der Stadt Seesen und Einwanderhebern aus Bilderlahe wird die Lage des RRB 6 an der Autobahnböschung oberhalb des Ortsteiles Burg bemängelt; insbesondere werden Bedenken zur Standsicherheit vorgetragen. Des Weiteren wird gefordert, die Ablaufleitung für alle denkbaren Abflüsse auszulegen und unter der Gemeindestraße hindurch an die unterhalb gelegenen Entwässerungseinrichtungen anzuschließen; hierzu wäre ein Ausbau der vorhandenen Mulde und daran anschließend die Neuanlage eines Entwässerungsgrabens bis in die Nette erforderlich. Die Baulast übernehme die Stadt Seesen nicht.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Zunächst ist festzustellen, dass nach dem Baugrundgutachten des Ingenieurbüro Kokemüller+Partner, Hannover aus dem Jahr 2004 der Standort des RRB 6 grundsätzlich für den Bau eines Rückhaltebeckens geeignet ist.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde auf die Auflage unter Nr. 2.5.3 und die aufschiebende Bedingung zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter Nr. 3.1.2.1 dieses Beschlusses hin, wodurch die Standsicherheit des RRB 6 und die Leistungsfähigkeit des Abflusses gewährleistet werden.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass das Stauziel (163 m) zwischen 4 bis 8 m unter der Böschungsoberkante liegt.

Aufgrund der geänderten Planung mit Neudimensionierung des RRB 6 (gemäß der Vorgaben der unteren Wasserbehörde mit $n=0,1=10$ -jährliches Bemessungsregenereignis) und dem Zuschlagsfaktor $f_z = 1,2$ ist der gedrosselte und gereinigte Niederschlagsabfluss aus dem Becken nach dem Ausbau der BAB A 7 auf 22,7 l/s begrenzt. Dieser Wert entspricht dem natürlichen Niederschlagsabfluss

einer unbefestigten und vergleichbar großen Fläche (mit 3 l/s x ha) und führt somit zu keiner zusätzlichen Wassermenge aus der Autobahnverbreiterung.

Bei Regenereignissen mit höherer Niederschlagsintensität als der Beckenbemessung zugrunde gelegt, fließt ein Teilstrom über den Notüberlauf des Beckens ab. Die Standsicherheit des Beckens und damit auch des Notüberlaufes sind auf den maximal möglichen Regenwetterzufluss ausgelegt, d.h. unabhängig ob ein 50- oder ein 100-jährliches Regenereignis auftritt, ist aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit der dem Becken zulaufenden Kanalstränge nur ein Spitzenzufluss von ca. 817 l/s möglich. Dies entspricht rechnerisch einem Starkregenereignis mit einer statistischen Wiederkehrzeit von rund 17 Jahren.

Bei Starkregenereignissen (mit einer Wiederkehrzeit von mehr als 17 Jahren) wird das über 817 l/s hinaus anfallende Oberflächenwasser der ausgebauten Autobahn, wie jetzt auch, ungedrosselt und ungereinigt breitflächig über die Bankette der Autobahn in die vorhandenen Entwässerungsgräben (Vorfluter) abgeführt.

Da sich die maßgebenden Niederschlagsabflüsse aus den technischen Entwässerungsanlagen der Autobahn mit den natürlichen Abflüssen aus den wesentlich größeren Einzugsgebieten (=Außengebiete) der Vorfluter –bezüglich Intensität und zeitlichen Verlauf- in der Regel nicht überlagern, ist im Notfall (Becken gefüllt und anschließend ein extremes Starkregenereignis) auch die Ableitung des maximal möglichen Regenwetterabflusses von rund 817 l/s zu vertreten.

Die geplanten RRB sind generell nicht nur für die Speicherung des Niederschlagswassers aus den zusätzlich versiegelten Flächen durch den Ausbau der BAB A 7, sondern einschließlich aller Zuflüsse aus der bereits bestehenden Autobahn ausgelegt. Negative Auswirkungen auf die Abflusssituation in den Gewässern entstehen nicht.

Das Regenwasser soll aus dem RRB 6 über eine Kaskade in die Wegeparzelle 85/4 und dann durch einen Rechteckdurchlass unter der Gemeindestraße in die vorhandene straßenbegleitende Mulde eingeleitet werden; dieser Graben entlang der Kirschenallee dient als Vorfluter für das RRB 6 und leitet das anfallende Oberflächenwasser zur Nette ab.

Aufgrund der Einwendungen ist diese Ableitung noch einmal überprüft worden: der Graben ist gut profiliert und in seinem derzeitigen Zustand (mittlere Breite: 1,50 m – mittlere Tiefe: 0,90 m – Grabensohle: 0,30 m – mittleres Gefälle: 3 %) auf weiten Strecken in der Lage, deutlich mehr als den maximal möglichen Beckenabfluss von 817 l/s abzuleiten (siehe Planunterlage 13.2.6, 1749 l/s). Die geplante Nachprofilierung des Grabens ist sowohl im oberen Teilstück wegen der Tiefenlage des geplanten Durchlasses unter der Straße als auch im Abschnitt vor der Einleitung in die Nette (Entwässerungsmulde im Bereich der Maibaumwiese nur sehr klein und flach) erforderlich.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, dass die Erosionssicherheit des Grabenprofils nachgewiesen wird. Abhängig vom Ergebnis dieses Nachweises wird das Grabenprofil gegen Erosion gesichert.

Die Überlaufschwelle in das Feuchtgebiet Maibaumwiese und der Hochwasserschutzdamm bleiben in der jetzigen Dimensionierung bestehen.

Aufgrund der erhobenen Bedenken und der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde wird diese Ableitung jedoch spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung noch einmal überprüft (vgl. aufschiebende Bedingung unter Nr. 3.1.2.1 dieses Beschlusses). Diese Einleitung darf gemäß der o.g. aufschiebenden Bedingung nur erfolgen, wenn hierfür die schadlose Aufnahme und Beseitigung des anfallenden Oberflächenwassers sichergestellt ist, z.B. durch hydraulische Ertüchtigung, Neuerstellung eines Entwässerungsgrabens, etc. Mit der unteren Wasserbehörde ist dies vorher abzustimmen. Baulastträger für diese Maßnahmen ist die Bundesstraßenverwaltung.

Das RRB 6, der Auslauf, die Kaskade und der Rechteckdurchlass werden in das Eigentum und die Unterhaltung des Vorhabensträgers übernommen (s. Planunterlage 10 Nr. 85).

Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich für den Graben, den Hochwasserdamm und das Feuchtgebiet Maibaumwiese keine zusätzlichen Belastungen, weder qualitativ noch quantitativ,

ergeben. Durch den Bau der Regenwasserbehandlungsanlage und des RRB werden der Graben und die Maibaumwiese entlastet, da das Oberflächenwasser der Autobahn hiernach gedrosselt und gereinigt an den Vorfluter abgegeben wird.

Daher kann eine Unterhaltungsverpflichtung für den Graben an dieser Gemeindestrasse durch den Vorhabensträger nicht begründet werden und die Forderung der Stadt Seesen war in diesem Punkt zurückzuweisen.

Bezüglich des Zulaufes wurden Abweichungen der Darstellung im Lageplan und in der Berechnung (Einwendung der Stadt Seesen) bereinigt.

Die Standorte der RRB 3 bis 8 wurden noch einmal bezüglich ihrer Lage und Größe überprüft und in Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde optimiert. Eine Verlegung des RRB 6 in südlicher Richtung (ca. 350 m) würde die Problematik nur verlagern und eine Kostenerhöhung durch größere Kanaldimensionen verursachen, indem der Mittelkanal direkt durch das bestehende Bauwerk (Statik, Abdichtung) und der Seitenkanal vor dem Bauwerk geführt werden müsste. Weiterhin würden die Becken 6, 7 und 8 in einer ungünstigen zentralen Position liegen.

Im Übrigen reicht die verfügbare Fläche am Standort des RRB 7 nicht aus, um dort auch noch das Volumen des RRB 6 aufzunehmen.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde bezüglich des Bauwerkes 2096 darauf hin, dass dort eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m gegeben sein muss, so dass nur ca. 16 cm zur Verfügung stehen würden.

12.2.2 Landkreis Goslar

Aufgrund der Forderungen des Landkreises Goslar wurden die Angaben zum Volumen des zentralen Hochwasserrückhaltebeckens, die beanstandeten Angaben in Unterlage 13.1 Nr. 4.3.9 und 5.7.18-5.7.20 sowie in Unterlage 3 und 13.3 Bl. 2 D die Bezeichnung der T+R Anlage Harz geändert.

Bezüglich der Anmerkungen des Landkreises Goslar zu den Überschwemmungsgebieten wird auf die Zusage des Vorhabensträgers unter Nr. 4.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist zudem darauf hin, dass in den Planunterlagen nur das tatsächliche, gesetzlich festgestellte Überschwemmungsgebiet der Nette dargestellt ist; die neu ermittelten Überschwemmungsgrenzen der Nette und Schildau (NLWKN 2009) wurden nur nachrichtlich dargestellt; die Planunterlagen wurden entsprechend geändert.

Die neuen Böschungen mit ihrem Fußpunkt liegen überall höher als die Überschwemmungspegel nach dem gesetzlichen Überschwemmungsgebiet. Somit geht durch die Erweiterungsmaßnahme der BAB A 7 im Bereich der Nette und Schildau kein Retentionsraum verloren, was einen Ausgleich erfordern würde.

Zur geforderten Standsicherheit der RRB und der Regenbehandlungsanlagen wird auf die Auflage unter Nr.2.5.1 dieses Beschlusses verwiesen.

13 Belange der Landwirtschaft und Agrarstruktur

13.1 Allgemeines

Zunächst ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Erforderlichkeit des Bauvorhabens vorstehend ausführlich begründet worden ist. Die landwirtschaftlichen Belange wurden bereits bei der vorbereitenden Planung durch Beteiligung der Landwirtschaft an Arbeitskreissitzungen berücksichtigt. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die Straßenbaumaßnahme ist auf das verkehrs- und bautechnisch notwendige Mindestmaß beschränkt worden. Darüber hinaus ist sie jedoch zur Re-

alisierung des Vorhabens und der damit verbundenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen unvermeidbar. Einige landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen wurden aufgrund von Einwendungen verändert, so dass diesbezügliche Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzflächen minimiert bzw. auch optimiert im Sinne der Landwirtschaft werden konnten (A 10-A 12, A 14, E 15, E 16). Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Böden sowie die sonstigen durch das Bauvorhaben entstehenden Nachteile für die Landwirtschaft und die Agrarstruktur sind im Hinblick auf das besondere öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen. Dabei wird jedoch nicht verkannt, dass die Landwirtschaft durch die Inanspruchnahme vieler Flächen belastet wird. Existenzgefährdungen im Sinne der Rechtsprechung werden durch den Bau der Maßnahme jedoch nicht ausgelöst.

Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Das Wohl unzähliger Verkehrsteilnehmer und Anwohner, welches durch den nicht den verkehrlichen Anforderungen genügenden Ausbauzustand der A 7 erheblich beeinträchtigt wird, das volkswirtschaftliche Interesse an einem leistungsfähigen Fernstraßennetz und das öffentliche Interesse an einer grundlegenden Verbesserung der unzureichenden Verkehrssituation sind insgesamt höher zu gewichten als die Belange der örtlichen Landwirtschaft. Auch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die vorgesehenen LBP-Maßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz, die Bestandteil des festgestellten Plans sind, ist notwendig, weil nur auf diese Weise sicher gestellt werden kann, dass die gesetzlich vorgeschriebene Kompensation erreicht wird.

Grundsätzlich ist zunächst zu sagen, dass den vorgetragenen Anregungen zur Erreichbarkeit land- und forstwirtschaftlicher Flächen während der Bauzeit, der Tragfähigkeit der Bauwerke und Wege, der Rekultivierung vorübergehend in Anspruch zu nehmender landwirtschaftlicher Flächen, dem Wiederanschluss von Bewässerungseinrichtungen sowie zur vorübergehenden Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Wege mit den unter Nr.2.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen weitestgehend entsprochen wurde.

Zu den von der Landwirtschaft weiterhin geäußerten Bedenken zur ausbaubedingten Zunahme straßenspezifisch belasteter Sedimente wird auf die Auseinandersetzung mit den Belangen der Wasserwirtschaft (Nr. 12 dieses Beschlusses) verwiesen. Wie dort ausgeführt, werden diese Bedenken von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt, zumal nach Fertigstellung des Vorhabens trotz des vermehrt anfallenden Oberflächenwassers eine Verbesserung der Gewässersituation eintreten wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Belange der Landwirtschaft in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt wurden. Die agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen, auch soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Der 6-streifige Ausbau der BAB A 7 ist ohne die Inanspruchnahme der Landwirtschaft nicht realisierbar.

13.2. Wegenetz

13.2.1 Allgemein

Aufgrund der An- und Durchschneidungen landwirtschaftlicher Flächen und des Wirtschaftswegenetzes ergeben sich teilweise ungünstiger zu bewirtschaftende Flächen und Umwege in der Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch auf ein Mindestmaß reduziert worden und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten letztlich der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen würden.

In den festgestellten Planunterlagen sind für die unterbrochenen Wegebeziehungen Ersatzwege vorgesehen, so dass gemäß dem Grundsatz der Problembewältigung die Erschließung der Flurstücke hinreichend sicher gestellt ist. Über die hiernach noch notwendigen Wegerechte und erforderliche Ablösevereinbarungen für die Bau- und Unterhaltungslast sind außerhalb dieser Planfeststellung im Rahmen des Entschädigungsverfahrens privatrechtliche Vereinbarungen zwischen den Berechtigten und dem Vorhabensträger zu treffen.

Insgesamt ist der Straßenbaulastträger seiner Verpflichtung zur Behebung der straßenausbaubedingten Nachteile mit der Schaffung neuer oder der Wiederherstellung alter Wegebeziehungen nach Maßgabe der gültigen Regelwerke in ausreichendem Maße nachgekommen. Mit der festgestellten Planung und den in Teil A dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die land- und forstwirtschaftlich genutzten Wege und Überführungsbauwerke mit einer ausreichenden Tragfähigkeit (von mindestens 40 t) ausgestattet werden und - wie im Anhörungsverfahren gefordert - von schweren Fahrzeugen befahren werden können.

13.2.2 Bauwerk 2103

Ursprünglich war geplant, dass BW 2103 (Unterführung eines Radweges und eines Wirtschaftsweges) ersatzlos aufzuheben. Aufgrund der Vielzahl von Einwendungen und der damit verbundenen berechtigten Forderungen nach Aufrechterhaltung der kürzesten Radwegverbindung zwischen Bornhausen und Rhüden hat der Vorhabensträger den Plan geändert. Es wird für den Radweg ein Profil eingebaut, welches die erforderlichen Abmessungen sowohl für den Radweg als auch für die Unterhaltungsfahrzeuge besitzt, so dass die Radwegführung wie bisher beibehalten wird und sich die Einwendungen dazu erledigt haben. Des Weiteren wird aufgrund der Forderung der Stadt Seesen eine Beleuchtungsanlage installiert. Der Wirtschaftsweg unter dem Bauwerk 2103 entfällt. Daher kann auch der ursprünglich geplante Wirtschaftsweg östlich der A 7 entfallen. Für die unterbrochenen Wirtschaftswegeverbindungen wird ein Ersatzweg westlich der A 7 hergestellt, für den die Stadt Seesen weder Eigentum noch Unterhalt übernehmen muss. Des Weiteren wird dort westlich der A 7 am westlichen Ende des Weges (Flurstück 76) ein unbefestigter Wendepunkt hergestellt. Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass von der Aufrechterhaltung dieses Durchlasses auch die wandernden Tierarten profitieren werden.

13.2.3 Bauwerk 3043/3046

Von der Stadt Bockenem, dem Ortsrat Bornum und von Einwanderhebern aus dem Bereich Bockenem/Bornum wurde der Erhalt der heute vorhandenen Brücken zumindest als Fußgängerbrücken gefordert, da diese Brücken eine wichtige Verbindung zum Naherholungsgebiet Bornumer Wald darstellen und von vielen Einwohnern sowie von Grundschule und Kindergarten genutzt werden. Zunächst ist hierzu festzustellen, dass die Überführung eines Wirtschaftsweges östlich von Bornum abgebrochen wird (BW 3046) und dass an gleicher Stelle eine Radweg- und Fußgängerbrücke mit 2,5 m Breite zwischen den Geländern hergestellt wird, die der Verbindung zwischen der Ortschaft Bornum und dem Naherholungsgebiet Drögenberg dient. Der land- und forstwirtschaftliche Verkehr erhält östlich der A 7 zwischen dem BW 3047 (L 594) und dem BW 3046 einen parallel zur A 7 verlaufenden neuen Wirtschaftsweg. Des Weiteren wurde aufgrund der Einwendungen aus der Landwirtschaft eine Wendeanlage westlich des BW 3046 eingeplant. Die Überführung des weiter südlich verlaufenden Weges (BW 3043) wird dagegen ersatzlos abgebrochen. Der land- und forstwirtschaftliche Verkehr wird über einen ca. 450 m südlich verlaufenden Wirtschaftsweg (BW 3041) geführt. Auf der West- und auf der Ostseite der A 7 erhält der abgehängte Wirtschaftsweg jeweils eine Wendemöglichkeit mit 25 m Durchmesser und in bituminöser Befestigung.

Als Ersatz für die unterbrochene Wegeverbindung im Zuge des BW 3043 wird auf der Westseite parallel zur A 7 ein ca. 550 m langer Fußweg zwischen den Bauwerken 3041 und 3043 hergestellt. Dieser Weg dient gleichzeitig als Ersatzverbindung für den Naherholungs-Rundwanderweg Bornum-Drögenberg.

Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für diesen Gehweg ist die Stadt Bockenem; die Unterhaltungskosten werden der Stadt Bockenem über eine gesonderte Vereinbarung abgelöst (vgl. Nr. 4.2.3 dieses Beschlusses).

Des Weiteren weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Wegeführung keine unwirtschaftlichen Restflächen zwischen Gehweg und der A 7 aufweist.

Da 80 % des geplanten Fußweges am Fuß der hohen Autobahnböschung (10 bis 15 m Höhe) verlaufen, werden den Nutzern des Weges keine nennenswerten Störungen durch die A 7 entstehen. Durch die Befestigung mit wassergebundener Decke wird auch ein größerer Eingriff in die Natur durch Versiegelung vermieden.

Zu der wegfallenden Querungsmöglichkeit für Tiere weist die Planfeststellungsbehörde auf den Bau einer Grünbrücke (50m breit) im nördlich angrenzenden Abschnitt hin, die in erheblichem Maße zu einer Verringerung der Zerschneidungswirkung der A 7 beitragen wird und die Durchgängigkeit insbesondere für die Wildkatze und den Luchs und zahlreiche weitere Klein-, Mittel- und Großsäuger verbessern wird. Die Grünbrücke stellt eine wichtige Verbindung im Hainberg zu den ausgedehnten Waldgebieten westlich der A 7 (Hildesheimer Wald, Heber, Sieben Berge, Solling) her. Des Weiteren werden im Zuge der jetzt festgestellten Baumaßnahme vorhandene Brückenbauwerke so erweitert, bzw. umgestaltet, dass die Durchgängigkeit und Unterquerungsmöglichkeit für Klein- und Mittelsäuger erheblich verbessert wird und so die Zerschneidungswirkung der Autobahntrasse durch diese punktuellen Durchlässe vermindert wird.

Insbesondere verweist die Planfeststellungsbehörde jedoch auf den Prüfbericht des Bundesrechnungshofes vom 21.12.2006, in dem festgestellt wurde, dass die jährlichen Erhaltungskosten bzw. hohe Sanierungskosten den Abbruch des Bauwerks 3043 und somit die Aufgabe der Wegeverbindung rechtfertigen. Die Herstellungskosten eines neuen Bauwerks für die Fußgänger würden etwa 400.000.- € betragen (zzgl. laufender Erhaltungs- und Reparaturkosten für Bauwerke) gegenüber den jetzt anfallenden Kosten für den geplanten Ersatzweg westlich der A 7 von ca. 25.000.- €. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hier der Auffassung des Bundesrechnungshofes an, dass die um das 16-fache höheren Kosten hier nicht gerechtfertigt sind, zumal der Bau einer neuen Verbindung mit einem zumutbaren Umweg möglich ist.

Auch für die Landwirtschaft stehen aufgrund der o. g. Ersatzwege zumutbare und mit der Landwirtschaft auch abgestimmte Verbindungen zur Verfügung. Zu dem Einwand, dass es sich bei den unterbrochenen Wegen um Privatwege der Feldmarkinteressentenschaft Bornum handelt, ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde es für erforderlich und auch für zumutbar hält, dass aufgrund des öffentlichen Interesses an einem wirtschaftlichen und sparsamen Umgang mit Steuergeldern hier in Privateigentum eingegriffen werden kann, zumal der Eingriff durch die zumutbaren Ersatzwege als gering angesehen wird.

13.2.4 Wirtschaftsweg RRB 1

Der Wirtschaftsweg nordöstlich des RRB 1 ist aufgrund der Einwendungen der FI Bornum und der GLL Hannover aus der Planung herausgenommen worden; entsprechende Deckblätter wurden erstellt.

13.2.5 Wirtschaftsweg RRB 2

Der Wirtschaftsweg zwischen dem RRB 2 und der A 7 ist aufgrund der Einwendungen des Landvolkes Hildesheim aus der Planung herausgenommen worden; entsprechende Deckblätter wurden erstellt.

13.3 Vorübergehende Beeinträchtigungen

Während des Ausbaus der A 7 ist es unvermeidbar, land- und forstwirtschaftliche (Privat-)Wege und Flächen dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Den vorgetragenen Forderungen zur Beteiligung bzw. Übernahme der Bau- und/oder Unterhaltungslast hat die Vorhabensträgerin mit den entsprechenden Regelungen im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 10) Rechnung getragen und eine Beteiligung an den vorhabensbedingt erhöhten Bau- und Unterhaltungslasten - auch soweit sie durch die Bauarbeiten verursacht werden - zugesichert. Konkrete Regelungen der Höhe nach sind aber nicht Gegenstand dieser Entscheidung.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden mehrfach Bedenken in Bezug auf die Wiederherstellung bzw. Rekultivierung der zur Bauausführung benötigten Wege und landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgetragen. Zum Wegenetz hat die Vorhabensträgerin zugesichert, den Zustand der für die Baudurchführung in Anspruch zu nehmenden Wirtschaftswege unter Beteiligung der jeweiligen Eigentümer und Unterhaltungspflichtigen zu dokumentieren. Die für den Baustellenverkehr erforderliche Tragfähigkeit der benötigten Wege wird auf Kosten der Bundesstraßenverwaltung hergestellt. Der Forderung, die für den Ausbau der A 7 benötigten Wege nach Ende des Bauvorhabens auf Kosten der Vorhabensträgerin neu auszubauen, kann im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen nicht gefolgt werden. Ob und in welchem Umfang überhaupt eine derartig weitreichende Schadensersatzpflicht der Vorhabensträgerin besteht, ist vom Ergebnis der Beweissicherung vor und nach der Baumaßnahme abhängig und darüber hinaus auch nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die vorübergehende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Wege wird mit den jeweiligen Wegeeigentümern rechtzeitig abgestimmt. Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Erschließung aller land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen während der Bauzeit ist durch entsprechende Zusicherungen des Vorhabensträgers gesichert. Bei allen Flächen, die in dem Grunderwerbsplan von der Straßenbauverwaltung als „vorübergehend in Anspruch zu nehmen“ gekennzeichnet sind, handelt es sich um Flächen, die nur für die Bautätigkeit vorgesehen sind. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert.

13.4 Ersatzland, Restflächenübernahme, Ablösebeträge

Über die Forderung nach Ersatzland muss nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Der Ausgleich für die zugunsten einer Planung erfolgenden unmittelbaren Eingriffe und die damit verbundenen Folgeschäden (wie z.B. hier Inanspruchnahme von Grund und Boden) findet ausschließlich im von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren und ggf. Enteignungsverfahren statt.

Auch die Festsetzung von Ablösebeträgen erfolgt nicht in diesem Planfeststellungsverfahren. Diese Festsetzungen betreffen im Wesentlichen privatrechtliche Regelungen, die mit der Inanspruchnahme der Eigentumsfläche des Einwenders in Zusammenhang stehen. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Entschädigungsregelungen bleiben Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind.

Allein in diesem Rahmen wäre auch zu prüfen, ob und inwieweit für den Rechtsentzug eine Entschädigung in Geld oder durch Ersatzlandbeschaffung in Betracht kommt (vgl. dazu § 18 NEG). Selbst bei möglicherweise existentiellen Eingriffen in landwirtschaftliche Betriebe, die im Rahmen einer Abwägung als unvermeidlich und wegen vorrangiger Allgemeinwohlinteressen als hinnehmbar beurteilt werden, bleibt die Entscheidung über die Entschädigung - in Land oder Geld - grundsätzlich dem anschließenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde braucht insoweit keine Regelungen zu treffen. Für die Betroffenen sind mit dieser Handhabung keine rechtlichen Nachteile verbun-

den, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Ersatzlandgestellung im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten (vgl. § 43 NEG im Hinblick auf Verwaltungsakte der Enteignungsbehörde).

Bei Forderungen nach der Übernahme bzw. dem Erwerb von wirtschaftlich nicht oder nur schlecht nutzbaren Restflächen handelt es sich ebenfalls um Entschädigungsangelegenheiten, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind. Sie sind vielmehr, soweit die Vorhabensträgerin den Forderungen nicht schon im Verfahren nachgekommen ist, ebenfalls im Entschädigungsverfahren zu klären und zu regeln, da das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche erst die Folge des unmittelbaren Grundstücksentzuges ist. Die Planfeststellung lässt den Rechtsentzug zwar zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen noch nicht. Eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, der Vorhabensträgerin den Ankauf wirtschaftlich nicht sinnvoll nutzbarer Restflächen aufzuerlegen, besteht nicht (BVerwG, Urt. vom 20.01.2004, Az.: 9 VR 27.03, Rn. 9).

Zu der Forderung von Vertretern der Landwirtschaft, Flächen in Flurbereinigungsverfahren aufzunehmen, weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass über die Aufnahme einer nicht im Flurbereinigungsverfahren liegenden Fläche der Eigentümer und die federführende Behörde/ Stelle des Flurbereinigungsverfahrens entscheiden; daher kann dies mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden.

13.5 Ersatzzahlung gemäß BNatSchG

Träger öffentlicher Belange und landwirtschaftliche Verbände beanstanden, dass landwirtschaftliche Nutzflächen in einem erheblichen Umfang in Anspruch genommen werden und den landwirtschaftlichen Betrieben in den letzten Jahren bereits durch verschiedene andere Infrastrukturplanungen landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen wurde. Sie fordern daher die Ersatzmaßnahmen durch eine Ersatzzahlung gem. § 15 BNatSchG abzulösen.

Die Abdeckung eines Teils der erforderlichen Kompensation durch Ersatzzahlungen kommt vorliegend nicht in Betracht. Die Zahlung von Ersatzgeld setzt nach § 15 BNatSchG voraus, dass die Beeinträchtigungen nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben, weil ausreichende Möglichkeiten gegeben sind, die Kompensation über entsprechende Maßnahmen im Gebiet zu erreichen (vgl. die umfangreichen Ausführungen zu Nr. 11 dieses Beschlusses).

13.6 Weitere Einwendungen zur Landwirtschaft und Agrarstruktur

Soweit von Vertretern der Landwirtschaft gefordert wird, Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Bewirtschaftungerschwernisse für eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung auszuschließen, wird auf die dem Maßnahmeträger auferlegten Auflagen unter A 2.3 verwiesen. Damit ist gewährleistet, dass in Abstimmung mit den Bewirtschaftern landwirtschaftlicher Flächen Felddrainagen beachtet werden und die Gewässerunterhaltung nicht erschwert wird.

Vertreter der Landwirtschaft haben die Lage, Zuschnitt und die Bepflanzung einiger RRB (2-6) beanstandet. Hierzu bleibt zunächst grundsätzlich festzustellen, dass alle RRB gemäß RAS-EW ausreichend dimensioniert sind (vgl. auch Nr. 12 dieses Beschlusses); die Lage und Form der RRB wurde an die vorhandene Topographie (hydraulische Zwangspunkte, relative Tiefpunkte) angepasst und die entstandenen RRB-Böschungen im Verhältnis zur notwendigen Sohltiefe (kanalbedingte Höhen) niedrig gehalten, so dass die geringstmögliche Fläche in Anspruch genommen wurde.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurden die RRB noch einmal überprüft. Neben der Vergrößerung der RRB 3-8 und der Neuplanung eines neunten RRB aufgrund der Forderungen der unteren Wasserbehörde des LK Goslar und weiteren Trägern öffentlicher Belange und privaten Einwendern wurden auch Lage und Zuschnitt der RRB 2 bis 6 überprüft und optimiert. Dabei wurde auf eine

möglichst geradlinige Beschneidung der überplanten Flächen geachtet, so dass eine wirtschaftliche Bearbeitung der Restflächen möglich ist.

Da durch die Anlage der RRB die natürlichen Bodenfunktionen stark eingeschränkt werden und es durch die Anlage der RRB als technische Bauwerke zu einer weiteren Technisierung der Landschaft kommt, ist es erforderlich, zur Einbindung der RRB in die Landschaft mit der nun festgestellten Gestaltungsmaßnahme G 06 landschafts- und standortgerechte Gehölzbestände und Ruderalfluren an den RRB anzulegen. Auch hierbei wurde auf eine geradlinige Anlegung geachtet und die Gestaltungsmaßnahmen wurden aufgrund der vorgebrachten Einwendungen an den RRB 2 bis 6 noch einmal optimiert, so dass eine wirtschaftliche Bearbeitung der Restflächen möglich ist.

Dies gilt auch für das RRB 5, dass aufgrund der vorgebrachten Einwendungen jetzt parallel zur BAB A 7 liegt; damit wurde eine möglichst gradlinige Beschneidung der überplanten Fläche erreicht und die verbleibende Restfläche neben den Becken wurde als landschaftspflegerische Ausgleichsfläche überplant, so dass auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine wirtschaftliche Bearbeitung der Restfläche möglich ist.

Des Weiteren haben Vertreter der Landwirtschaft vorgetragen, dass durch die zusätzlich versiegelte Fläche mehr verschmutztes Straßenoberflächenwasser in die Vorfluter eingeleitet wird; dieser Mehraufwand sei zu entschädigen.

Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Auseinandersetzung mit den Belangen der Wasserwirtschaft unter Nr. 12 dieses Planfeststellungsbeschlusses und die dazu ergangenen Auflagen unter Nr. 2.3 und 2.5 dieses Beschlusses. Ergänzend ist festzustellen, dass die derzeitige Abfluss-Situation in den Vorflutern durch die geplanten Regenrückhaltebecken deutlich verbessert wird, weil bei der Auslegung der Becken nicht nur die Mehrversiegelung durch die zusätzlichen Fahrspuren, sondern auch die bestehenden Fahrbahnen mit eingerechnet wurden. Die Becken nehmen das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich des Straßenraums auf. Zurzeit wird in die Vorfluter das gesamte Fahrbahnwasser eingeleitet, was künftig bis auf ein Minimum reduziert wird. So werden in die Absetzbecken geratene Schadstoffe abgesetzt bzw. durch eine Tauchwand Leichtflüssigkeiten zurückgehalten. Technisch werden die Becken dem Stand der Technik entsprechend ausgebildet, so dass eine Verschmutzung der Vorfluter über das heutige Ausmaß hinaus ausgeschlossen werden kann. Darüber hinaus gehende Untersuchungen bzw. Beweissicherungsverfahren hält die Planfeststellungsbehörde daher nicht für erforderlich; ergänzend wird auf das Einvernehmen mit den unteren Wasserbehörden verwiesen.

Die Einwendungen des Nds. Landvolkes/Bezirksverband Braunschweig für seine Mitglieder sind durch die Auflagen unter Nr.2.3 dieses Beschlusses und die Zusagen unter Nr. 4.2.8 des Beschlusses umfassend berücksichtigt worden. Entschädigungsansprüche sind in einem gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu verhandeln (siehe Ausführungen unter Nr.13.4 dieses Beschlusses).

Die Planfeststellungsbehörde weist aufgrund der Einwendung des Nds. Landvolkes darauf hin, dass um das neu geplante RRB 9, wie im Lageplan und Bauwerksverzeichnis beschrieben und dargestellt, ein Rundweg erstellt wird, so dass die Erreichbarkeit aller Grundstücke gewährleistet ist.

Des Weiteren haben sich Vertreter der Landwirtschaft dagegen gewandt, dass die Unterhaltung der Wirtschaftswege unter den Brückendurchlässen im Bauwerksverzeichnis den örtlichen Feldmarkinteressentenschaften zugewiesen wird; außerdem wird durch die A 7-Verbreiterung ein erhöhter Unterhaltungsaufwand für die Wirtschaftswege unter den Brückenbauwerken befürchtet.

Die Bedenken waren zurückzuweisen. Ein erhöhter Unterhaltungsaufwand wird hier nicht gesehen, da sich durch die Verbreiterung der Brückenbauwerke die Flächen der darunter querenden Wirtschaftswege nicht vergrößern.

Von einigen Einwendern wurde vorgebracht, dass die LBP-Maßnahmen im Bereich Bornum und Hagenbach mit der Jägerschaft bzw. den Jagdausübungsberechtigten nicht abgestimmt wurden. Aufgrund dieser Einwendungen wurden die Maßnahmen A 11, A 14, E 15 und E 16 in Abstimmung mit

der Jägerschaft bzw. den Jagd Ausübungsberechtigten geändert, so dass die Einwände ausgeräumt werden konnten.

Des Weiteren wurde auf die Ausgleichsmaßnahme A 11 östlich des BW 2097 und südlich des BW 2103 aufgrund der Einwendungen der Landwirtschaft und der Stadt Seesen verzichtet.

Die FI Kl. Rhüden und die GLL Northeim fordern eine Verbesserung des Wasserabflusses durch eine Vergrößerung des Horbeck-Durchlasses.

In diesem Bereich wird nur das Bauwerk verbreitert. Die Entwässerungsmaßnahmen unter der A 7 sind nicht betroffen. Durch die vorgesehene Bordeinfassung der Fahrbahnränder wird künftig das bisher in die fußläufigen Böschungsmulden geleitete Fahrbahnwasser zurückgehalten und durch den neuen Entwässerungskanal der A 7 in die RRB's geleitet. Obwohl kein Mehrabfluss durch die Baumaßnahme erfolgt, wird durch die Auflage unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses die Funktionsfähigkeit des Horbeck-Durchlasses sichergestellt.

Des Weiteren werden von der FI Kl. Rhüden die Eigentums- und Unterhaltungsregelungen im Bauwerksverzeichnis für BW 3036 (Ahlerbach) und BW 3034 (Horbeck) in Frage gestellt und die Ablösung von Mehrunterhaltungslasten gefordert.

Hierzu weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass eine Überprüfung der Eigentumsverhältnisse aufgrund der aktuellen Katasterauszüge durch den Vorhabensträger ergeben hat, dass die FI Kl. Rhüden Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für die Unterführung des Wirtschaftsweges und des Ahlerbaches (BW 3036, BW Verz. Nr. 57) sowie für die Unterführung des Wirtschaftsweges und der Horbeck im Bereich des BW 3034 unter der A 7 ist (BW Verz. Nr. 62, 63) ist.

Mehraufwendungen sind in einem gesonderten Verfahren abzulösen.

Einen erhöhten Unterhaltungsaufwand für die unter der A 7 querenden Wirtschaftswegen vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, da sich durch die Verbreiterung der Brückenbauwerke die Flächen der darunter querenden Wirtschaftswegen nicht vergrößern.

Zu den vorgetragenen Mehrunterhaltungsaufwendungen bzgl. der Entwässerung der T+R-Anlage Harz weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Entwässerung dieser Anlage nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Die FI Kl. Rhüden fordert eine Ertüchtigung des westlichen Grabenbettes am Durchlass nördlich des Bauwerkes 3039a.

Das Durchlassbauwerk dient der Durchleitung von Oberflächenwasser (Außengebiet) und der Autobahnentwässerung unter der A 7. Das bestehende Bauwerk wird erhalten und östlich wie westlich verlängert. Die Kopfbauwerke werden erneuert. Die Mulden müssen örtlich angepasst werden. Zukünftig fließt nur noch das Oberflächenwasser der östlich angrenzenden Außengebiete und von den Dammböschungen der A 7 in der Rohrleitung ab. Obwohl kein Mehrabfluss durch die Baumaßnahme erfolgt, wird durch die Auflage unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses die Funktionsfähigkeit des westlichen Grabenbettes sichergestellt.

Die FI Engelade widerspricht der Benutzung ihres Wegesystems während der Bauphase und fordert eine Beweissicherung vor und nach der Baumaßnahme unter Einbeziehung der Landwirtschaftskammer.

Der Einwand war zurückzuweisen, soweit ihm nicht entsprochen wurde.

Aufgrund der unter Nr. 8 festgestellten Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 ist die Benutzung des vorhandenen Wegesystems für die Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Verkehrs und des Baustellenverkehrs zwingend notwendig. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass durch die umfangreichen Auflagen unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses den Forderungen der FI Engelade zur Beweissicherung sowie den weiteren Forderungen bezüglich Vollsperrung, Erhalt/Wiederherstellung der vorhandenen Anlagen entsprochen wurde.

Zu den Eigentumsverhältnissen unter dem Bauwerk 2090 ist festzustellen, dass eine Überprüfung des Vorhabensträgers aufgrund der aktuellen Katasterauszüge ergeben hat, dass die FI Engelade

Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für den Wirtschaftsweg und die Grabenverrohrung unter dem BW 2090 ist (BW Verz. Nr. 104).

Die FI Bilderlahe regt eine Erneuerung der Regenwasserleitung unter dem Bauwerk 2097 an und lehnt die Unterhaltung von Kanal und Wegeabschnitt unter dem Bauwerk 2097 ab. In diesem Bereich wird nur das Bauwerk verbreitert. Die Entwässerungsmaßnahmen unter der A 7 sind nicht betroffen. Änderungen am Durchlass bzw. Grabenprofil sind daher in den Plänen nicht aufgeführt. Durch die vorgesehene Bordeinfassung der Fahrbahnränder wird künftig das bisher in die fußläufigen Böschungsmulden geleitete Fahrbahnwasser zurückgehalten und durch den neuen Entwässerungskanal der A 7 in die RRB's geleitet. Obwohl kein Mehrabfluss durch die Baumaßnahme erfolgt, wird durch die Auflage unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses die Funktionsfähigkeit des Regenwasserkanals sichergestellt.

Zur Unterhaltungspflicht ist festzustellen, dass die Bundesstraßenverwaltung Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger der Regenwasserleitung unter dem Bauwerk 2097 ist und bleibt (BW-Verz. Nr. 84). Eigentum und Unterhaltungspflicht für den Wirtschaftsweg unter dem Bauwerk 2097 lag bisher bei der Bundesstraßenverwaltung; im Bauwerksverzeichnis ist als künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger die FI Bilderlahe eingetragen (BW Verz.Nr. 83). Ebenso ist im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 101 c als künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für den Erschließungsweg um das RRB 9 die FI Bilderlahe eingetragen. Die Fi Bilderlahe hat vorbehaltlich einer Einigung über die Ablösevereinbarung und Zustimmung der Generalversammlung ihre Bereitschaft zur Übernahme der Wegeabschnitte signalisiert.

Diese neuen Eigentums- und Unterhaltungsverhältnisse werden jedoch außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens, u.a. durch eine Ablösevereinbarung, privatrechtlich geregelt und stehen daher unter dem Vorbehalt dieser privatrechtlichen Einigung. Sollte es hier zu keiner Einigung kommen, verbleiben die Wegeabschnitte im Eigentum und der Unterhaltung des Bundes; dies hat der Vorhabensträger zugesagt.

Bezüglich der Bauwerksverzeichnis-Nr. 75 (BW 2101 Unterführung der Schildau) ist im Bauwerksverzeichnis als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger die FI Bornhausen und nicht wie von der Landwirtschaftskammer gefordert der Netteverband eingetragen. Eine Überprüfung hat ergeben, dass im aktuellen Katasterauszug vom 24.03.2010 als Eigentümer die FI Bornhausen eingetragen ist.

14. Belange der Nachbarschaft und des Immissionsschutzes

Gegen das Bauvorhaben wird eingewandt, die für die Wohnbebauung bestehenden Probleme würden durch den symmetrischen Ausbau in nicht hinnehmbarer Weise verschärft. Die Auswirkungen der von der Straße ausgehenden Immissionsbelastungen sind vom Vorhabensträger hinreichend untersucht worden und in den Abwägungsvorgang eingeflossen. Der Trassenverlauf berücksichtigt – wie vorstehend ausgeführt - die Vorgaben des § 50 BImSchG. Danach ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben.

Wie unter Nr. 9 dieses Beschlusses ausgeführt, liegen die Verkehrslärmbelastungen künftig tagsüber unter Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie offener Asphalt auf großen Teilen dieses Planfeststellungsabschnittes und Lärmschutzwände in Bilderlahe unter den zulässigen Grenzwerten; dies gilt auch für die Außenwohnbereiche. Zur Einhaltung der nächtlichen Grenzwerte sind neben den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Durch die Ausbaumaßnahme und die mit ihr verbundenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird sich für die Anwohner der A 7 insgesamt eine deutliche Verbesserung der bestehenden Situation ergeben, denn zur Zeit sind auf dem vierstreifigen Planfeststellungsabschnitt 35 Gebäude von Immissionsgrenzwertüberschreitungen tags und 332 Gebäude von Immissionsgrenzwert-

Überschreitungen nachts betroffen. Auch die prognostizierten Schadstoffbelastungen (vgl. Nr. 10 dieses Beschlusses) liegen nicht in einem Rahmen, der die Grenze des Zumutbaren übersteigt oder sogar gesundheitsschädliche Beeinträchtigungen zur Folge hätte. Die von der sechsstreifig ausgebauten A 7 ausgehenden Lärm- und Abgasimmissionen stellen sich insgesamt nicht als so gravierend dar, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden. Sie bewegen sich vielmehr in einer Größenordnung, die im Rahmen der dem Allgemeinwohl dienenden Planung hinnehmbar ist.

Die Planfeststellung hat zwar für die Anlieger Folgen, weil in der Nachbarschaft eine Situationsveränderung bewirkt wird, indem der angrenzende teilweise unbebaute oder landwirtschaftlich genutzte Außenbereich durch die Ausbaumaßnahme nachhaltig verändert wird. Art. 14 GG vermittelt den Grundstückseigentümern jedoch grundsätzlich keinen Anspruch darauf, dass die Nutzbarkeit der Grundstücke und eine „attraktive Aussicht“ auf eine bestimmte Landschaft unverändert erhalten bleiben. Der Schutzbereich des Art. 14 GG ist nur berührt, wenn als Folge einer nachhaltigen Situationsveränderung in der Nachbarschaft das Eigentum schwer und nachhaltig getroffen wird, also die Auswirkungen jedes zumutbare Maß überschreiten, und im Ergebnis die Aufrechterhaltung der bisherigen Grundstücksnutzung geradezu unmöglich wird. Derartige Auswirkungen, welche die Schwelle des im Rahmen der Sozialpflichtigkeit Zumutbaren überschreiten, sind aufgrund des Abstandes der Trasse zur Wohnbebauung aber nicht zu erwarten. Zum Lärmschutz wird auf die Nebenbestimmungen unter A 2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Insgesamt wird den Belangen der Nachbarschaft und des Immissionsschutzes ausreichend Rechnung getragen. Die Beeinträchtigungen sind nicht so erheblich bzw. schwerwiegend, dass ihnen größeres Gewicht zukommt als den mit der Ausbaumaßnahme verfolgten Zielen.

15. Eigentum/Wertminderungen/Entschädigungen

Die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind relativ gestreut über sehr viele Grundstücke, so dass Einzelbelastungen nicht im Übermaß erfolgen. Auch wenn einige großflächige Inanspruchnahmen erforderlich sind, stellen diese ausweislich der Karten und des Grunderwerbsplanes in Unterlage 14 überwiegend keine großen Bruchteile bezogen auf die Einzelgrundstücke dar. Nach der festgestellten Planung verbleiben aber ungünstige Flächenzuschnitte und ein unausgewogener Flächenanspruch zu Lasten einzelner Betriebe. Solche wären bei jeder anderen Variante des 6-streifigen Ausbaues auch aufgetreten.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG hat der von der Planung Betroffene einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn (weitere) Schutzvorkehrungen nicht vorgenommen werden können, um Nachteile abzuwenden. Dies gilt insbesondere, wenn Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen überhaupt nicht verhindert werden können. Voraussetzung ist stets, dass sich technisch-reale Maßnahmen als unzureichend oder angesichts der Höhe ihrer Kosten als unverhältnismäßig erweisen. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eröffnet hingegen keinen Anspruch auf einen Aus-

gleich aller Vermögensnachteile, die ein Planungsvorhaben auslöst. Dabei kann es sich sowohl um die Höhe einer Entschädigung als auch um die Frage handeln, ob überhaupt eine Entschädigung zu zahlen ist.

Bei der von Einwendern vorgetragenen Wertminderung infolge von Lärmbelastung handelt es sich nicht um Folgen solcher tatsächlichen Beeinträchtigungen, die grundsätzlich durch Vorkehrungen zu verhindern wären. Es handelt sich vielmehr um wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der allgemeinen Verwertbarkeit der Grundstücke, die sich aus der Lage der Grundstücke ergeben. Dieser Lagenachteil hat nur deshalb eine Minderung des Grundstückswertes zur Folge, weil der Markt solche Grundstücke anders bewertet als Grundstücke, die keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Autostraße haben. Diese Wertminderungen werden von § 74 Abs. 2 VwVfG nicht erfasst. Ein Entschädigungsanspruch entsteht aus einer solchen Wertminderung nicht. Die durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG (vgl. Urteil BVerwG vom 24.05.1996, Az.: 4 A 39.95, in: NuR 1997, 86).

16. Einzeleinwendungen

16.1. Einwendungen grundsätzlicher Art

Die Begründung der Entscheidung über die Einwendungen ergibt sich im Wesentlichen aus den vorstehenden Ausführungen dieses Beschlusses. Im Folgenden geht die Planfeststellungsbehörde daher nicht mehr im Einzelnen auf alle Einwanderheber oder Träger öffentlicher Belange ein, insbesondere dann, wenn sie grundsätzliche Einwendungen gegen den sechsstreifigen Ausbau der A 7, VKE 2, oder gegen die Planunterlagen und Gutachten in der Form vorgetragen haben, dass

- das Vorhaben verkehrlich nicht gerechtfertigt und der Nutzen des Ausbaus nicht ausreichend belegt sei,
- die verkehrlichen Auswirkungen und zusätzlichen Belastungen nicht ausreichend oder fehlerhaft untersucht worden seien,
- die vorgesehene Trassenführung nicht tragbar sei,
- Beeinträchtigungen der Wohnqualität bis hin zur Wertminderung des Wohneigentums durch Lärm und Schadstoffe zu befürchten seien
- Entschädigungsfragen nicht oder unzureichend in die Planunterlagen Eingang gefunden hätten oder
- durch den Ausbau eine Verschärfung der Hochwassersituation eintrete und die Maßnahmen der Wasserrückhaltung unzureichend seien.

Auf diese Aspekte wird im Zusammenhang mit der allgemeinen Planrechtfertigung, der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der Auseinandersetzung mit den berührten öffentlichen Belangen ausführlich eingegangen. Hierauf wird verwiesen. Ebenfalls nicht mehr gesondert wird auf die Einwendungen eingegangen, mit denen verkehrslenkende bzw. -regelnde Maßnahmen angeregt werden. Diese Fragen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

16.2. Einwendungen zu Immissionsschutzfragen und Eingriffen in private Flächen

Zahlreiche Einwendungen beziehen sich schwerpunktmäßig auf Immissionsschutzangelegenheiten, welche umfassend in Nr. 9 des Beschlusses behandelt werden und darum hier nicht noch einmal angesprochen werden. Aus den dort genannten Gründen können keine weitergehenden Schutzvorkehrungen zu Lasten der Straßenbauverwaltung festgesetzt und auch keine Entschädigungsansprüche

für lärmbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen gewährt werden. Abgesehen von dem anerkannten Bedarf an passiven Lärmschutzvorkehrungen sind die in Folge des Straßenbauvorhabens entstehenden Immissionsbelastungen im Rahmen der Sozialpflichtigkeit von den Anliegern entschädigungslos hinzunehmen, da die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird. Im Übrigen wird hinsichtlich der Lärm- und Abgasbelastungen auf die Ausführungen im Rahmen der UVP (Nr. 12) und die Abwägung mit den Belangen der Nachbarschaft (Nr. 14) verwiesen. Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sind gemäß § 65 BNatSchG durch den Eigentümer des Grundstücks, auf dem der Eingriff vorgenommen wird, und die sonstigen Nutzungsberechtigten zu dulden.

Hinsichtlich der Einwendungen verschiedener landwirtschaftlicher Betriebe bzw. durch Flächen-Inanspruchnahme betroffener Wege- und Grundstückseigentümer sowie der landwirtschaftlichen Interessenverbände und der Landwirtschaftskammer wird auf die allgemeine Begründung zur Planrechtfertigung, Variantenauswahl und Ausbaukonzeption sowie auf die Auseinandersetzung mit den Belangen der Landwirtschaft/Agrarstruktur hingewiesen. Auf einzelne Einwendungen, die spezielle Sachlagen betreffen, wird nachfolgend gesondert eingegangen.

Einwendungen und Anregungen, die sich auf einzelne Planungsdetails beziehen, sind – sofern nicht bereits im Erörterungstermin eine Klärung erfolgt ist oder sie planerisch berücksichtigt wurden – im Zusammenhang mit dem jeweiligen Sachthema im allgemeinen Teil des Beschlusses abgehandelt worden.

Soweit im ergänzenden Anhörungsverfahren über die Planänderungen oder die aktualisierte schalltechnische Untersuchung hinausgehende Einwendungen und Bedenken erhoben wurden, werden diese gemäß § 17a Nr. 7 S. 1 FStrG als unzulässig zurückgewiesen, ohne dass die jeweiligen einzelnen Einwendungen nachfolgend nochmals detailliert behandelt werden. Diese sowohl grundsätzlichen und allgemeinen Bedenken als auch Einwände zu land-, forstwirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Belangen sind zum Teil auch im ersten Anhörungsverfahren in gleicher oder ähnlicher Form vorgetragen worden. Trotz der (verfahrensrechtlich erforderlichen) Zurückweisung sind sie deshalb inhaltlich – wie unter Punkt 17 ausgeführt – in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde in angemessener Form eingestellt worden. Insoweit wird auf diese o. g. Einwendungen aus dem ergänzenden Anhörungsverfahren nachfolgend nicht weiter eingegangen.

16.3 Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen

16.3.1 Landvolk Braunschweig

Das Landvolk wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Flurstückes 33/Flur 13 für den Bau des RRB 4 und fordert zumindest eine anschnittschonendere Inanspruchnahme des Flurstückes.

Der Einwand war zurückzuweisen, soweit ihm nicht stattgegeben wurde.

Bei der Planung wurden Lage, Größe und Form des RRB 4 an die Topographie weitgehend angepasst und die entstandenen RRB-Böschungshöhen optimiert. Die Beckentiefe und somit die RRB-Böschung ist durch die Zulaufhöhe des Kanals und die Auslaufhöhe entsprechend des Vorfluters gegeben. Demnach ist das hydraulisch ermittelte, notwendige Rückhaltevolumen auch in der RRB-Flächengröße durch die ermittelte Stauhöhe gegeben.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde das RRB 4 noch einmal in Bezug auf Größe und Lage verändert und an die vorhandene Topographie angepasst und die entstandenen RRB-Böschungen wurden im Verhältnis zur notwendigen Sohltiefe (kanalbedingte Höhen) niedrig gehalten, so dass die geringstmögliche Fläche in Anspruch genommen wird. Weiterhin wurde eine möglichst gradlinige Beschneidung der überplanten Fläche erreicht, so dass eine wirtschaftliche Bearbeitung der Restfläche möglich ist.

Diese Umplanungen führen auch dazu, dass statt der ursprünglich benötigten 7670 m² Erwerb und 1585 m² vorübergehender Inanspruchnahme jetzt nur 6520 m² erworben und 875 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen.

Bezüglich eines vollständigen Verzichtes auf das RRB 4 auf diesem Flurstück ist festzustellen, dass eine Veränderung der RRB-Lage entlang der A 7 Böschung wegen der Topographie eine tiefere und größere Erwerbsfläche ergeben würde und daher abzulehnen ist.

Des Weiteren wird zur Notwendigkeit des RRB 4 auf die allgemeinen Ausführungen zu den landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 und zu den wasserwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 12 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.2 Landvolk Hildesheim

Der Forderung nach Wegfall der Ausgleichsmaßnahme A 11 auf dem betroffenen Flurstück 391/5 Flur 6 wurde durch die Umplanung des Vorhabensträgers entsprochen.

Bezüglich der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme A 14 (Gewässerrandstreifen) verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die Zusage unter Nr. 4.2.9 dieses Beschlusses und in diesem Zusammenhang auf das geänderte Maßnahmeblatt A 14. Zu den Eigentumsverhältnissen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Flurstücke 550/3 und 481/2 lt. Grunderwerbsverzeichnis im Eigentum der FI Bornum stehen. Die Flurstücke 366/4 und 366/5 stehen im Eigentum des Einwanderhebers; bzgl. dieser Grundstücksinanspruchnahmen ist inzwischen eine Einigung zwischen Eigentümer und Vorhabensträger durch schriftliche Erklärung des Einwanderhebers vom 10.06.2010 erfolgt. Darüber hinausgehende Eigentums- bzw. Ablösungsfragen sind privatrechtlicher Natur und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

16.3.3 Landvolk Hildesheim

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks zur Anlage eines Fußweges und fordert hilfsweise Ersatzland.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Da das Bauwerk 3043 aus Kostengründen geschlossen wird, ist es erforderlich, als Ersatz für die unterbrochene Wegeverbindung auf der Westseite parallel zur A 7 einen ca. 550 m langen Fußweg zwischen den Bauwerken 3043 und 3041 anzulegen, der gleichzeitig als Ersatzverbindung für den Naherholungs – Rundwanderweg Bornum - Drögenberg dient. Da 80 % des geplanten Fußweges am Fuß der hohen Autobahnböschung (10 bis 15 m Höhe) verlaufen, werden den Nutzern des Weges keine nennenswerten Störungen durch die A 7 entstehen.

Zur Ersatzlandforderung wird auf die Ausführungen unter Nr. 13.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist weiter darauf hin, dass der Einwanderheber weder Eigentum noch Unterhaltungslast an dem Fußweg zu tragen hat.

Der Forderung nach Wegfall der Ausgleichsmaßnahme A 11 auf den betroffenen Flurstücken wurde durch die Umplanung des Vorhabensträgers entsprochen.

Der vorgeschlagene beidseitige Gewässerrandstreifen westlich der B 243 am Hagenbach wurde im Zuge der Umplanungen von der Vorhabensträgerin in die nun festgestellten Planunterlagen aufgenommen.

16.3.4 Landvolk Hildesheim

Der Forderung nach Wegfall der Ausgleichsmaßnahme A 11 auf den betroffenen Flurstücken wurde durch die Umplanung der Vorhabensträgerin entsprochen.

Die Einwanderheber fordern eine anschnittschonendere Gestaltung des RRB 2 und Ersatzland.

Die Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht stattgegeben wurde.

Bei der Planung des RRB 2 wurden die Lage und Form des RRB 2 an die vorhandene Topographie angepasst und die entstandenen RRB-Böschungstiefen wurden optimiert. Bei der Formgestaltung wurde auf einen möglichst geradlinigen Anschnitt der in Anspruch genommenen Flächen geachtet und das RRB weitestgehend an Gelände und Kataster angepasst; die Restfläche wird begrünt und als Gestaltungsmaßnahme genutzt.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde die Gestaltungsmaßnahme reduziert, so dass von dem Flurstück 369/2 statt ca. 0,3 ha nur ca. 0,2 ha in Anspruch genommen werden müssen.

Eine Veränderung der Lage des RRB 2 (Länge des Vorbeckens vorgegeben) würde wegen der Topographie eine unwirtschaftlichere Form und ungünstigere Tiefe des Beckens mit noch größerer Erwerbsfläche ergeben und kann deshalb nicht erfolgen.

Zur Ersatzlandforderung wird auf die Ausführungen unter Nr. 13.4 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.5 Landvolk Hildesheim

Zu den Forderungen bezüglich der Sicherung der Wassergewinnungsanlage wird auf die Auflage unter Nr. 2.3.2 dieses Beschlusses verwiesen, womit den Forderungen nachgekommen wird.

Des Weiteren fordert der Einwanderheber eine anschnittschonendere Gestaltung des RRB 2.

Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht stattgegeben wurde.

Bei der Planung des RRB 2 wurden die Lage und Form des RRB 2 an die vorhandene Topographie angepasst und die entstandenen RRB-Böschungstiefen wurden optimiert. Bei der Formgestaltung wurde auf einen möglichst geradlinigen Anschnitt der in Anspruch genommenen Flächen geachtet und das RRB weitestgehend an Gelände und Kataster angepasst; die Restfläche wird begrünt und als Gestaltungsmaßnahme genutzt.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde die Gestaltungsmaßnahme reduziert, so dass von dem Flurstück 367 der Flur 6 statt 0,528 ha nur 0,47 ha in erworben werden müssen.

Eine Veränderung der Lage des RRB 2 (Länge des Vorbeckens vorgegeben) würde wegen der Topographie eine unwirtschaftlichere Form und ungünstigere Tiefe des Beckens mit noch größerer Erwerbsfläche ergeben und kann deshalb nicht erfolgen.

Der Einwanderheber befürchtet durch die Inanspruchnahme seiner Flächen für die RRB 1 und 2 eine Existenzgefährdung und fordert Ersatzland.

Der Einwand war zurückzuweisen, soweit ihm nicht stattgegeben wurde.

Zunächst weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich die vom Flurstück 297/6 Flur 2 zu erwerbende Fläche durch den Wegfall des Wirtschaftsweges nordöstlich des RRB 1 um 0,11 ha reduziert.

Somit werden aufgrund der Einwendungen und der daraufhin erfolgten Umplanungen von den beiden Flurstücken 297/6 und 367 weniger Flächen als ursprünglich geplant für die RRB 1 und 2 in Anspruch genommen. Vom Flurstück 367 werden 0,47 ha von 1,27 ha erworben und vom Flurstück 297/6 1,35 ha von 2,68 ha.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine mögliche Existenzgefährdung aufgrund der Angaben des Nds. Landvolkes und des Einwanderhebers geprüft. Wenn man von dem für den Einwanderheber schlechtesten Fall ausgeht, dass die auf den beiden Flurstücken verbleibenden Restflächen unwirtschaftlich sind, würde dies für den Einwanderheber einen Flächenverlust von maximal 3,95 ha bedeuten.

Aus den wirtschaftlichen Angaben des Landvolkes Hildesheim bzw. des Einwanderhebers ergibt sich, dass 15,86 ha seiner Eigentumsflächen befristet verpachtet sind; diese Verpachtung endet in 2011. Um eine Eigenbewirtschaftung von ca. 4 ha weiterhin betreiben zu können, ist es für den Einwanderheber möglich, die für die RRB 1 und 2 seitens des Vorhabensträgers benötigten Flächen von ca. 1,82 ha (bzw. maximal 3,95 ha für die gesamten Flurstücke) mit den in 2011 auslaufenden verpachteten Flächen zu kompensieren.

Durch die Eigenbewirtschaftung von –unterstellt- maximal 3,95 ha würde dem Einwanderheber zunächst ein Deckungsbeitragsverlust durch die entgehende Pachteinnahme in Höhe von 1817,95 € /Jahr entstehen (8648,70 € Gesamtpachteinnahme für 18,79 ha gesamte verpachtete Fläche).

Dem Deckungsbeitragsverlust entgegenzustellen ist der durch die Eigenbewirtschaftung der 3,95 ha erzielbare Deckungsbeitrag, der nach betriebseigenen Angaben 866 € /ha/Jahr im Mittel beträgt; was bedeutet, dass jährlich 3420,70 € Deckungsbeitrag durch die Eigenbewirtschaftung erlangt werden. Damit wird eine Deckungsbeitragserhöhung sowie eine Erhöhung des gesamten betrieblichen Einkommens von 1602,75 € jährlich erzielt.

Somit ist eine Existenzgefährdung durch die Inanspruchnahme der beiden Flurstücke hier nicht gegeben.

Bezüglich der Forderung nach Ersatzland, die nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu den Belangen der Landwirtschaft und Agrarstruktur unter Nr. 13 dieses Beschlusses, insbesondere Nr. 13.4.

16.3.6

Die Einwanderheber lehnen eine Einrichtung von Baustraßen auf ihrem Grundstück ab, befürchten Bewirtschaftungserschwernisse, fordern Wiederherstellung der Drainagesysteme, eine jederzeitige Erreichbarkeit der Grundstücke und entsprechende Entschädigungen.

Bezüglich der Grundstücksbeanspruchung war der Einwand zurückzuweisen, da die vorgesehenen Baustraßen für eine zügige Erreichbarkeit und einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle unbedingt erforderlich sind.

Zu den weiteren Forderungen, insbesondere auch zu Entschädigungsfragen, verweist die Planfeststellungsbehörde auf den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden sowie auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses.

Bezüglich der Ablehnung von Anpflanzungen an der Autobahnböschung wegen mangelhafter Pflege weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Anpflanzungen auf den Böschungen des Vorhabensträgers nach Bedarf und den entsprechenden Richtlinien der Straßenbauverwaltung gepflegt werden.

Zu den Forderungen nach einer Verbesserung der Hochwassersituation im Bereich Rhüden wird auf die Ausführungen unter Nr. 12 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde bezüglich der Annahme, dass die RRB der T+R Anlagen Harz zu klein seien, darauf hin, dass bei der Bundesstraßenverwaltung keine Erkenntnisse darüber vorliegen, dass die Notentlastung eines oder mehrerer Becken an den T+R Anlagen Harz bei dem genannten Regenereignis im Jahr 2007 angesprungen wäre.

Bezüglich der Forderung nach weiteren Schallschutzmaßnahmen für das Wohnhaus der Einwanderheber wird zunächst auf die Ausführungen unter Nr. 9 dieses Beschlusses zum Immissionsschutz verwiesen. Darüber hinaus ist hier festzustellen, dass das Haus der Einwanderheber ca. 1 km von der A 7 entfernt liegt, so dass die Beurteilungspegel durch den A 7 – Verkehr deutlich unter den Immissionsgrenzwerten liegen. Im Übrigen kommt es durch den Einbau des offenporigen Asphaltts in der Ortslage Rhüden zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Die Verkehrsbelastung innerorts ist bei dieser Schalltechnischen Berechnung nicht zu berücksichtigen, da nur die Verkehrsbelastung des zu ändernden Verkehrsweges (A 7) nach der 16. BImSchVO anzusetzen ist; jedoch wird diese innerörtliche Belastung durch den 6-streifigen Ausbau der A 7 zu einer leistungsfähigeren und überwiegend staufreien Autobahn zurückgehen und damit auch Lärm und Erschütterungen abnehmen.

16.3.7

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks für die Baumaßnahme und befürchtet Bewirtschaftungsschwernisse.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Aufgrund der unter Nr. 8 dieses Beschlusses festgestellten Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 ist die Inanspruchnahme des direkt an der A 7 gelegenen Grundstücks des Einwanderhebers zwingend notwendig; die 120 m² werden für eine Böschungsentwässerungsmulde benötigt. Bezüglich der weiteren vorübergehenden Grundstücksbeanspruchung bleibt festzustellen, dass die vorgesehenen Baustraßen für eine zügige Erreichbarkeit und einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle unbedingt erforderlich sind.

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch der Auffassung, dass durch die umfangreichen Auflagen unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses die Befürchtungen des Einwanderhebers bezüglich der Beschädigung von Feldzufahrten, Drainagen und Wendepplatz sowie der Bodenverdichtung durch die Baustraßen ausgeräumt worden sind. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.8

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Flurstücks 13/3 der Flur 2 als Baustraße.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Die vorgesehenen Baustraßen und Baueinrichtungsf lächen sind für eine zügige Erreichbarkeit und einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle unbedingt erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde verweist jedoch auf den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden sowie auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses.

Ergänzend teilt die Planfeststellungsbehörde mit, dass die Wegezufahrt im Eigentum der Stadt Seesen (Flurstück 18/2) steht und die Grundstückszufahrt auf dem Flurstück 13/3 für den Eigentümer weiter zur Verfügung steht.

16.3.9

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks für den Bau des RRB 5.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Bei der Planung wurden Lage, Größe und Form des RRB 5 an die Topographie weitgehend angepasst und die entstandenen RRB-Böschungshöhen optimiert. Die Beckentiefe und somit die RRB-Böschung ist durch die Zulaufhöhe des Kanals und die Auslaufhöhe entsprechend des Vorfluters gegeben. Demnach ist das hydraulisch ermittelte, notwendige Rückhaltevolumen auch in der RRB-Flächengröße durch die ermittelte Stauhöhe gegeben.

Die Länge des vorgeschalteten Absetzbeckens ist durch Vorschriften festgelegt. Die verbliebene Restfläche neben den Becken wurde als landschaftspflegerische Ausgleichsfläche genutzt. Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde das RRB 5 noch einmal in Bezug auf Größe und Lage verändert, so dass das RRB 5 jetzt parallel zur A 7 liegt und damit eine möglichst gradlinige Beschneidung der überplanten Fläche erreicht wurde, so dass eine wirtschaftliche Bearbeitung der Restfläche möglich ist.

Des Weiteren wird auf die allgemeinen Ausführungen zu den landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 und zu den wasserwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 12 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.10

Die Einwanderheberin fordert, die Grundstücksbeanspruchung möglichst gering zu halten und nach Abschluss der Baumaßnahmen den alten Zustand wiederherzustellen (Grenzpunkte, Überfahrten, Drainagen) und die in Anspruch genommenen Flächen zu rekultivieren.

Der Forderung wurde durch den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden, stattgegeben. Des Weiteren wird auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.11

Der Einwanderheber fordert eine Vertiefung des Seitengrabens auf der Fläche 19/5.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Grundsätzlich ist zunächst festzustellen, dass die Ausbauplanung der A 7 die Zurückhaltung des Fahrbahnoberflächenwassers durch Bordeinfassungen und Transportleitungen zu den RRB's vorsieht. Durch die mit dem Ausbau der A 7 geplanten RRB wird die derzeitige Abfluss-Situation in den Gräben und Vorflutern deutlich verbessert, weil das Fahrbahnoberflächenwasser nicht mehr über die Böschungen abgeleitet wird, sondern gefasst durch Regenwasserkanäle in die RRB geleitet wird. Daher ist eine Vertiefung nicht erforderlich. Jedoch hat der Vorhabensträger zugesagt, den Bewuchs aus den Mulden zu entfernen, damit das Wasser dort auch fließen kann.

Des Weiteren fordert der Einwanderheber Umwegentschädigungen sowie Entschädigungen für die Umstellung der Fruchtfolge bzw. eine geeignete Wendemöglichkeit und hat Bedenken bzgl. des Arbeitsstreifens auf seinem Grundstück.

Soweit den Forderungen durch das nachstehend Aufgeführte nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

Zunächst verweist die Planfeststellungsbehörde auf den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden und auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass am westlichen Ende des Wirtschaftsweges Flurstück 76 durch eine Umplanung des Vorhabensträgers ein Wendepplatz mit einem Durchmesser von 25 m erstellt wird, so dass auch für LKW mit Auflieger eine Wendemöglichkeit besteht. Des Weiteren wird die Erreichbarkeit des Flurstückes 75/1 zwischen dem Unterführungsbauwerk südlich des RRB 5 und der Wegeparzelle Flurstück 76 durch einen Wirtschaftsweg ermöglicht, der eine Kronenbreite von 4,50 m erhält, davon 3 m befestigt (BW Verz. Nr. 68).

Generell ist festzustellen, dass die neu zu erstellenden Wirtschaftswege einschließlich der Anbindung an vorhandene Wirtschaftswege gemäß der Richtlinien für den ländlichen Wegebau –DWA-A 904 gebaut werden, so dass u.a. die Zuckerrübenabfuhr mit Sattelaufliegern gewährleistet ist.

Für Arbeitsstreifen vorübergehend in Anspruch genommene landwirtschaftliche Nutzflächen werden so schonend wie möglich behandelt. Nach Beendigung der Nutzung werden die Flächen ordnungsgemäß kultiviert, in Abstimmung mit den Eigentümern, Pächtern und ggf. den landwirtschaftlichen Fachdienststellen (vgl. auch Auflage unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses).

16.3.12

Der Einwanderheber befürchtet Beeinträchtigungen für sein Grundstück durch das Niederschlagswasser von der A 7 und eine Beschädigung der Drainagen während der Bauphase.

Die Einwände waren zurückzuweisen.

Zur Sicherung der Drainagen verweist die Planfeststellungsbehörde auf den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden und auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses.

Bezüglich der Befürchtungen zur Entwässerung ist festzustellen, dass das Oberflächenwasser der A 7 zurzeit in die straßenbegleitenden Gräben oder in die Vorfluter geleitet wird. Nach dem Ausbau wird das bisher in die fußläufigen Böschungsmulden geleitete Fahrbahnwasser zurückgehalten (Fahrbahnränder mit Bord) und durch den neuen Entwässerungskanal der A 7 in die RRB geführt. Somit wird von der A 7 kein Wasser mehr in den vorhandenen Gräben geleitet; eine Beeinträchtigung des Grundstücks vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erkennen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Entwässerung unter Nr. 12 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Speichervolumen des für diesen Einzugsbereich angelegten RRB 8 aufgrund der Einwendungen um ca. 50% auf 670 m³ vergrößert wurde und etwas weiter südlich noch ein neuntes RRB angelegt wird; diese optimierte Entwässerungsplanung ist mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt und von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Es wird weiter darauf hingewiesen, dass eine Integrierung der Ackerfläche Flurstück 9, Flur 4 in das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept nicht erfolgen kann, da der Kompensationsbedarf gedeckt ist.

16.3.13

Die Einwanderheberin fordert, auf ihren Flurstücken eine wasserführende Rohrleitung und Gräben freizuhalten sowie die Flurstücke neu zu vermessen und Grenzsteine zu setzen.

Den Forderungen ist durch den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden, entsprochen worden. Bezüglich möglicher Entschädigungsforderungen, die privatrechtlicher Natur sind und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären sind, wird auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses verwiesen.

16.3.14

Die Einwanderheber fordern die Aufrechterhaltung der vorhandenen Drainagesysteme sowie Entschädigungen für die Nutzung des Arbeitsstreifens sowie für Umwege.

Den Forderungen ist durch den umfangreichen Auflagenkatalog für den Vorhabensträger unter Nr. 2.3 dieses Beschlusses, wodurch die landwirtschaftlichen Belange gewahrt werden, entsprochen worden. Bezüglich möglicher Entschädigungsforderungen, die privatrechtlicher Natur sind und außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären sind, wird auf die weiteren Ausführungen zu landwirtschaftlichen Belangen unter Nr. 13 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wenden sich die Einwanderheber gegen die Grundstücksinanspruchnahme für die landschaftspflegerische Maßnahme E 17 und fordern hilfsweise Ersatzland.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Mit der nun festgestellten Ersatzmaßnahme E 17 werden im Bereich der Schildau intensiv genutzte Ackerflächen in eine extensive Grünlandbewirtschaftung geführt, um Beeinträchtigungen des Bodens durch Versiegelung und Überbauung sowie von Grünland zu kompensieren. Die Extensivierungs-

maßnahmen bewirken die Vernetzung naturnaher Bereiche und dienen somit der Minderung der Barrierewirkung der Trasse. In Verbindung mit der Anlage einer Berme im Unterführungsbauwerk der Schildau trägt die Maßnahme zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit der A 7 bei und stellt so einen Beitrag zum lokalen bzw. regionalen Biotopverbund dar und ist daher auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle erforderlich. Im Übrigen wird hier auch auf die erfolgte Abstimmung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde verwiesen.

Bezüglich der Forderung nach Ersatzland, die nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu den Belangen der Landwirtschaft und Agrarstruktur unter Nr. 13 dieses Beschlusses, insbesondere Nr. 13.4.

16.3.15

Der Einwanderheber fordert, die Grenzen der landschaftspflegerischen Maßnahme E 15 zu begradi-gen.

Der Forderung wurde durch die Umplanung des Vorhabensträgers stattgegeben. Die Grenzen der Maßnahme E 15 wurden begradigt. Der Einwanderheber hat durch Erklärung vom 23.10.2009 sein Einverständnis erklärt.

Weiterhin fordert der Einwanderheber eine anschnittschonendere und linienhaftere Gestaltung des RRB 2.

Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht stattgegeben wurde.

Bei der Planung des RRB 2 wurden die Lage und Form des RRB 2 an die vorhandene Topographie angepasst und die entstandenen RRB-Böschungstiefen wurden optimiert. Bei der Formgestaltung wurde auf einen möglichst geradlinigen Anschnitt der in Anspruch genommenen Flächen geachtet und das RRB weitestgehend an Gelände und Kataster angepasst; die Restfläche wird begrünt und als Gestaltungsmaßnahme genutzt.

Aufgrund der vorgebrachten Einwendungen wurde die Gestaltungsmaßnahme reduziert, so dass von dem Flurstück 368 der Flur 6 statt ca. 0,33 ha nur ca. 0,29 ha in Anspruch genommen werden müssen.

Eine Veränderung der Lage des RRB 2 (Länge des Vorbeckens vorgegeben) würde wegen der Topographie eine unwirtschaftlichere Form und ungünstigere Tiefe des Beckens mit noch größerer Erwerbsfläche ergeben und kann deshalb nicht erfolgen.

Zu den Bedenken des Einwanderhebers bzgl. des Verbleibes einer unwirtschaftlichen Restfläche des Flurstückes 374/2 ist festzustellen, dass der Vorhabensträger die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Grunderwerbsunterlagen dahingehend geändert hat, dass das gesamte Flurstück erwerben wird, so dass keine unwirtschaftlichen Restflächen verbleiben.

Bezüglich der Forderung nach Ersatzland, die nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden kann, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu den Belangen der Landwirtschaft und Agrarstruktur unter Nr. 13 dieses Beschlusses, insbesondere Nr. 13.4.

16.3.16

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Höhe des Lärmschutzwalles auf seinem Flurstück in Bornum.

Der Einwand war zurückzuweisen.

Bei dem dort geplanten Erdwall handelt es sich um eine Erdschüttung aus Bodenüberschussmassen. Dieser Erdwall aus den Einschnittsbereichen und alten Böschungflächen ist ein wirksamer aktiver Lärmschutz und ein natürlicherer Schutz als eine Lärmschutzwand. Die vorhandene Böschung weist im Bestand bereits eine Höhe bis zu 18m auf; daher kommt es durch den geplanten Wall auch nicht zu massiven Eingriffen. Die eigentliche, geplante Erhöhung der bisherigen Böschung liegt –wie im

Einwand auch genannt- bei 3m und ist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet, durch die Verwendung der Überschussmassen eine Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen.

16.3.17

Die Forderung der Einwanderheberin, ihr Flurstück 296 mit zu überplanen, ist der Vorhabensträger nachgekommen. Die Fläche ist Bestandteil der naturschutzfachlichen Planung.

16.3.18

Die Forderungen zu Drainagen und Grenzpunkten sind durch die Auflagen unter Nr.2.3 dieses Beschlusses berücksichtigt worden; zum Ausbau des Wirtschaftsweges um das RRB 9 verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Zusage des Vorhabensträgers unter Nr. 4.2.13 dieses Beschlusses.

16.4 Sonstige Stellungnahmen und Einwendungen

16.4.1 Stadt Seesen

Die Stellungnahme der Stadt Seesen zu der Bauwerksverzeichnis-Nr. 84 wurde durch die Änderung des Bauwerksverzeichnisses berücksichtigt; Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist die Bundesstraßenverwaltung.

Bezüglich der geforderten Sicherungsmaßnahmen für die Abwasserdruckleitung DA 355 und die Abwasserleitung DA 200 wird auf das Deckblatt Unterlage 7 Bl. 10 D (1) sowie die Zusage unter Nr. 4.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Wendehammer (BW-Verz. 70a) sowie der Wirtschaftsweg (BW-Verz. 71) gehen nach Abstimmung mit der Feldmarkinteressentenschaft Bornhausen in das Eigentum und die Unterhaltung der FI Bornhausen über. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert. Die Ablösung wird in einem gesonderten Verfahren vereinbart (vgl. Nr. 13.4 dieses Beschlusses).

Bezüglich der Zufahrt zum RRB 6 wird auf die Auflage unter Nr. 2.9 dieses Beschlusses verwiesen. Zu den weiteren Einwendungen wird auf die umfangreichen vorstehenden Ausführungen zu den einzelnen Sachthemen verwiesen, insbesondere zur Wasserwirtschaft und zum RRB 6 auf die Nr. 12 dieses Beschlusses.

16.4.2 Stadt Bockenem/Einwender Bornum

Das Bauwerksverzeichnis Nr.15 und 23 wurde aufgrund der Forderung der Stadt Bockenem dahingehend ergänzt, dass die Ablösung für Eigentum und Unterhaltung in einem gesonderten Verfahren vereinbart wird.

Die Forderung der Stadt Bockenem und von Einwendern aus Bornum nach Erhalt des Bauwerkes 3043 zumindest für Fußgänger war zurückzuweisen und ist unter Nr. 13.2.3 dieses Beschlusses behandelt worden.

Die Forderung der Ev.-luth. Kirchengemeinde Bornum nach Erhalt des nördlichen Überweges (BW 3046) u.a. für den Kindergarten wurde in der Planung berücksichtigt.

Die Überführung des Wirtschaftsweges östlich von Bornum wird abgebrochen (BW 3046) und an gleicher Stelle wird eine Radweg- und Fußgängerbrücke mit 2,5 m Breite zwischen den Geländern hergestellt, die der Verbindung zwischen der Ortschaft Bornum und dem Naherholungsgebiet Drögenberg dient.

Der Forderung, die neue fußläufige Verbindung westlich der BAB A 7 befestigt auszuführen, ist entsprochen worden. Der 550 m lange Weg zwischen den BW 3041 und 3043 wird als befestigte Wegeverbindung mit einer wassergebundenen Decke ausgeführt.

17. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an dem sechsstreifigen Ausbau der A 7 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. Der Ausbau der A 7 im Raum Bockenem - Seesen liegt als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität erforderlich.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum, dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsstarken Fernstraßennetz sowie der Verbesserung der Lebenssituation der Anlieger durch eine Verbesserung der Lärmschutzanlagen 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 den Ausbau der A 7 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.

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. Nach alledem wird das Vorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit dringend geboten ist.

18. Hinweise

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die in Nr. 1 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher und öffentlicher Bekanntmachung bei der Stadt Bockenem und der Stadt Seesen für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Gandersheim, Stiftsfreiheit 3, 37581 Bad Gandersheim, Telefon: 05382 / 9530, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Wolfenbüttel, Adersheimer Str.17, 38304 Wolfenbüttel, Telefon: 05331/8809-332 nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 17c Nr. 4 FStrG.

Gemäß § 74 Abs. 4, 5 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen und den Einwanderhebern 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

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig erhoben 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 bzw. öffentliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu erheben. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Bundesverwaltungsgericht jeder Beteiligte – Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§ 67 Abs. 1 Satz 3 VwGO) – durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss.

Der sechsstreifige Ausbau der A 7 von südlich der Anschlussstelle Bockenem bis südlich der Anschlussstelle Seesen ist in dem Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf enthalten. Gemäß § 17 e Abs. 2 FStrG hat deshalb eine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte eine hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

Im Auftrag

Rockitt

Anlage 1

Abkürzungsverzeichnis

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
+	plus
> / <	größer als / kleiner als
§	Paragraph
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
€	EURO
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990 (BGBl. I, S. 1036)
22. BImSchV	22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) in der Neufassung vom 04.06.2007 (BGBl. I, S. 1006)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung) vom 04.02.1997 (BGBl. I, S. 1253)
32. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 06.03.2007 (BGBl. I, S. 261)
33. BImSchV	Verordnung zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004 (BGBl. I S. 1612)
A	Autobahn
AD	Autobahndreieck
a. a. O.	am angegebenen Ort
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
Abs.	Absatz
a. F.	alte Fassung
AK	Arbeitskreis
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
Avacon AG	Energieversorgungsunternehmen
Az	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BANZ	Bundesanzeiger
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung vom 16.02.2005, zuletzt geändert durch G vom 12.12.2007 (BGBl. I, S. 2873)
BAST	Bundesanstalt für das Straßenwesen
Beschl.	Beschluss
Betr.-km	Betriebskilometer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch G vom 04.07.2008 (BGBl. I S. 1188)

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch G vom 11.08.2009 (BGBI. I S. 2723)
BJagdG	Bundesjagdgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.09.1976, zuletzt geändert durch VO vom 31.10.2006 (BGBI. I., S. 2407)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 29.07.2009 (BGBI. I, S.2542)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Band und Seite)
BW	Bauwerk
bzw.	beziehungsweise
C ₆ H ₆	Benzol
ca.	circa
cm	Zentimeter
CO	Kohlenmonoxid
CO	Kohlenmonoxid
D	Deckblatt
dB(A) bzw. dB/A	Dezibel (A) Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche. Die sog. A-Bewertung berücksichtigt die Besonderheit, dass das menschliche Ohr auf hohe Frequenzen empfindlich reagiert.
d. J.	des Jahres
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
E	Ersatzmaßnahme des landschaftspflegerischen Begleitplans
E. ON	Energieversorgungsunternehmen
e. V.	eingetragener Verein
EG/EU/EWG	Europäische Gemeinschaft/ Union/ Wirtschaftsgemeinschaft
EKA	Entwurfsklasse für Autobahnen
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz vom 07.07.2005, zuletzt geändert durch G vom 29.08.2008 (BGBI. I, S. 1790)
EÖT	Erörterungstermin
EPS	expandiertes Polystyrol
Etc.	et cetera
EuGH	Europäischer Gerichtshof
evtl.	eventuell
ff.	folgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	RL 92/43/EWG -Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie- vom 21.05.1992 i. d. F. der RL 1882/2003/EG v. 29.09.2003 (ABl. EG Nr. L 284 S. 1)
FI	Feldmarkinteressentschaft

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 20.01.2005, zuletzt geändert durch G vom 09.12.2006 (BGBl. I, S. 2833)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz Neufassung vom 28.06.2007 (BGBl. I, S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I, S.2574)
FZ	Fachzeitschrift
G	Gesetz
GB	regionaler Geschäftsbereich
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.08.2006 (BGBl. I, S. 2034)
ggf.	gegebenenfalls
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H	Höhe
h	Stunde
ha	Hektar
i.d.F.	in der Fassung
i.H.v.	in Höhe von
i.M.	im Maßstab / im Mittel
i.S.d.	im Sinne des / derl
i.V.m.	in Verbindung mit
incl.	inclusiv
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
Km, km/h	Kilometer, Kilometer pro stunde
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp/Ramsauer	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 10. Auflage, 2008
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz vom 27.09.1994, zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986)
L	Landesstraße
LABO	Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Boden
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuß für Immissionsschutz - Beurteilungsmaßstäbe für krebserzeugende Luftverunreinigungen - Berichtsentwurf 1991
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd. / Nr.	laufende / Nummer
LKW	Lastkraftwagen
LRoProG	Gesetz über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen vom 02.03.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.10.2002 (Nds. GVBl., S. 738)
LROPrVOT2	Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen Teil II vom 18.07.1994, zuletzt geändert durch VO vom 28.01.2008 (Nds. GVBl., S. 38)
LRT	Lebensraumtyp

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwall/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer Hannover
max.	maximal
m/m ² /m ³	Meter / Quadratmeter / Kubikmeter
MBI.	Ministerialblatt
MI	Niedersächsisches Innenministerium
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
mm	Millimeter
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
NAGBNatSchG	Nds. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds.GVBl. S.104)
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
nds./Nds.	niedersächsisch
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds. GVBl., S. 415)
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz vom 06.04.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds. GVBl., S. 394)
NJOZ	Neue Juristische Online Zeitschrift
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLStBV-GAN	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.11.2005 (Nds. GVBl. S. 334)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 64)
o. ä.	oder ähnliches
o. g.	oben genannt
OPA	offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PM	Rußpartikel
PM	Pressemitteilung
PM ₁₀	Schwebstaubgehalt der Luft
pp.	perge, perge (und so weiter)
RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
rd.	rund
Rd. Nr./Rdn.	Randnummer
RdErl	Runderlass
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL	Richtlinie
RL 1999/30/EG	RL über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft vom 22.04.1999 (ABl. EG Nr. 163 S. 41), geändert durch Entscheidung 2001/744/EG der Kommission vom 17.10.2001 (Abl. EG L 278 S. 35)
RL 2000/69/EG	RL über Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft vom 16.11.2000 (ABl. EG Nr. L 313 S. 12, berichtigt durch Abl. EG Nr. L 111 S. 31)
RL 2002/3/EG	RL über den Ozongehalt der Luft vom 12.02.2002 (ABl. EG Nr. L 67 S. 14)
RL 79/409/EWG	vgl. VRL
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, zuletzt geändert durch RL 2003/35/EG vom 26.05.2003 (ABl. EG Nr. L 156 S. 17)
RL 92/43/EWG	vgl. FFH-RL
RL 96/62/EG	RL über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität vom 27.09.1996, zuletzt geändert durch VO 1882/2003 vom 29.09.2003 (ABl. EG Nr. L 284 S. 17)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Hildesheim
RRB	Regenrückhaltebecken
RROP	Regenrückhaltegraben
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
S	Seite
S	Satz
S 01	landschaftspflegerische Schutzmaßnahme 01
sec	Sekunde

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
Slg.	Sammlung
SMA	Splittmastixasphalti
SO ₂	Schwefeldioxid
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24.07.2002 (GMBI. S. 511), Erste Allgemeine VV zum BImSchG
Telekom	Deutsche Telekom AG
TöB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
UA	Urteilsabdruck
uNB	untere Naturschutzbehörde, Landkreis Hildesheim
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung i. d. F. der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. S.94)
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBI. 1995 S. 671)
uWaldB	untere Waldbehörde
uWB	untere Wasserbehörde
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 19.02.2010 (Nds.GVBl. S. 64)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik)
v.	vom
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VKE	Verkehrseinheit
VLärmSchRL	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VO	Verordnung
VO 338/97/EG	Verordnung des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels, zuletzt geändert durch VO 834/2004/EG vom 28.04.2004 (Abl. EG L 127 S. 40)
VRL	RL 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten vom 02.04.1979, zuletzt geändert durch VO 807/2003/EG vom 14.04.2003 (ABl. EG Nr. L 122 S. 36)
VV	Verwaltungsvorschriften
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch G vom 17.06.2008 (BGBl. I, S. 2833)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz i. d. F. d. Gesetzes vom 23.01.2003, zuletzt geändert durch G vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718)
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
Ziff.	Ziffer
zzgl.	zuzüglich