



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau der Bundesstraße 211 Ortsumgehung
Loyerberg von Bau-km 1+000 bis Bau-km 2+379,056
in der Gemarkung Rastede, Landkreis Ammerland**

31.08.2010

3323H-31027-01/09



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Feststellender Teil	5
1.1 Feststellung des Plans	5
1.2 Planunterlagen	5
1.2.1 Festgestellte Planunterlagen	5
1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen	6
1.2.2.1 Unterlagen, die keiner Planfeststellung bedürfen	6
1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	7
1.3.1 Vorbehalte	8
1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt	8
1.3.2 Auflagen	8
1.3.2.1 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	8
1.3.2.2 Ersatzzahlung	8
1.3.3 Änderungen	8
1.3.3.1 Anlage eines Regenrückhaltebeckens	8
1.3.3.2 Ausgleichsmaßnahme A10	8
1.3.3.3 Ersatzmaßnahme	8
1.3.3.4 Grunderwerb Flurstück 64/3 Flur 38	9
1.4 Weitere Entscheidungen	9
1.4.1 Wasserrecht	9
1.4.1.1 Erlaubnis	9
1.4.1.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	9
1.4.1.2.1 Allgemeines	9
1.4.1.2.2 Einleitungsmengen	9
1.4.1.2.3 Betrieb und Unterhaltung	9
1.4.1.2.4 Anzeigepflichten	9
1.4.2 Naturschutzrecht	10
1.4.2.1 Landschaftsschutzgebiet	10
1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	10
1.6 Hinweise	10
1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen	10
1.6.2 Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen	10
1.6.3 Abstimmung mit dem Entwässerungsverband Jade	10
1.6.4 Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband (OOWV)	10
1.6.5 EWE Netz GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel	10
1.6.6 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	11
1.6.7 Beteiligung der PLEdoc GmbH	11
1.6.8 Bodenfunde	11
1.6.9 Baumaschinen / Baulärm	11
2 Begründender Teil	11
2.1 Sachverhalt	11
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	11
2.1.2 Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)	12
2.1.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	12
2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	12
2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens	12
2.2.2 Zuständigkeit	12



2.2.3	Umfang der Planfeststellung	12
2.3	Materiell-rechtliche Bewertung	13
2.3.1	Planrechtfertigung	13
2.3.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz	13
2.3.3	Standort, Varianten	14
2.3.3.1	Beschreibung des Standortes.....	14
2.3.3.2	Beschreibung und Vergleich der Varianten	15
2.3.3.2.1	Nullvariante	15
2.3.3.2.2	Nordumgehung	15
2.3.3.2.3	Südumgehung	15
2.3.3.3	Gewählte Linie.....	16
2.3.4	Immissionen	16
2.3.4.1	Lärm	16
2.3.4.1.1	Allgemeines	16
2.3.4.1.2	Lärmberechnung.....	17
2.3.4.1.3	Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)	17
2.3.4.2	Luftverunreinigungen, Schadstoffe	18
2.3.4.2.1	Allgemeines	18
2.3.4.2.2	Staubimmissionen	19
2.3.4.2.3	Stickstoffdioxidbelastung.....	20
2.3.5	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	20
2.3.5.1	Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG und §§ 5 f NAGBNatSchG	21
2.3.5.1.1	Eingriff	21
2.3.5.1.2	Vermeidung.....	21
2.3.5.1.3	Ausgleich und Ersatz	22
2.3.5.1.4	Ausgleichsmaßnahmen	22
2.3.5.1.5	Ersatzmaßnahmen	23
2.3.5.1.6	Naturschutzfachliche Abwägung	23
2.3.5.1.7	Ersatzzahlung	23
2.3.5.2	Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	24
2.3.5.2.1	Fang-, Nachstell-, Verletzungs-, Tötungs- und Zerstörungsverbote.....	24
2.3.5.2.2	Störungsverbot	25
2.3.6	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz	26
2.3.6.1	Entwässerung	26
2.3.6.2	Weitere Auswirkungen und Belange	27
2.3.7	Flächenbedarf	27
2.3.8	Umweltverträglichkeitsprüfung	27
2.3.8.1	Allgemeines	27
2.3.8.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG	27
2.3.8.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt.....	27
2.3.8.2.2	Beschreibung des Untersuchungsraumes.....	28
2.3.8.2.3	Beschreibung der Schutzgüter	29
2.3.8.2.3.1	Mensch	29
2.3.8.2.3.2	Tiere und Pflanzen	29
2.3.8.2.3.3	Boden	30
2.3.8.2.3.4	Wasser	30
2.3.8.2.3.5	Klima und Luft.....	31
2.3.8.2.3.6	Landschaft.....	31
2.3.8.2.3.7	Kultur- und sonstige Sachgüter	31
2.3.8.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen in tabellarischer Form	31
2.3.8.4	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	34
2.3.8.4.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	34
2.3.8.4.2	Tiere	35
2.3.8.4.3	Pflanzen	36
2.3.8.4.4	Boden.....	36
2.3.8.4.5	Wasser	37



2.3.8.4.6	Klima	37
2.3.8.4.7	Luft	38
2.3.8.4.8	Landschaft	38
2.3.8.4.9	Kultur- und sonstige Sachgüter	39
2.3.8.4.10	Medienübergreifende Gesamtbewertung	39
2.3.8.5	Eigentum	40
2.3.8.5.1	Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme	40
2.3.8.6	Land- und Forstwirtschaft	40
2.3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	41
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	41
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	41
2.4.1.1	Gemeinde Rastede	41
2.4.1.2	Gemeinde Ovelgönne	41
2.4.1.3	Landkreis Ammerland	42
2.4.1.4	Landkreis Wesermarsch	42
2.4.1.5	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	42
2.4.1.6	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)	42
2.4.1.7	Wehrbereichsverwaltung Nord	42
2.4.1.8	Industrie- und Handelskammer (IHK)	43
2.4.1.9	Entwässerungsverband Jade	43
2.4.1.10	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	43
2.4.1.11	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband Brake	43
2.4.1.12	Kabel Deutschland GmbH	43
2.4.1.13	EWE Netz GmbH	43
2.4.1.14	Deutsche Telekom	43
2.4.1.15	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft	43
2.4.1.16	E.ON Netz GmbH	43
2.4.1.17	PLEdoc GmbH	43
2.4.1.18	Nord-West Ölleitung (NWO)	43
2.4.1.19	Exxon-Mobil	43
2.4.1.20	Verkehrsbetriebe Wesermarsch GmbH (VBW)	44
2.4.1.21	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)	44
2.4.1.22	Nieders. Landesfeuerweherschule Loy (LFS)	44
2.4.1.23	Gasunie Deutschland Services GmbH	46
2.4.2	Einwendungen	46
2.4.2.1	Einwendung E. 1	46
2.4.2.2	Einwendung E. 2	46
3	Rechtsbehelfsbelehrung	46
4	Hinweise	47
4.1	Konzentrationswirkung	47
4.2	Beziehungen zwischen den Beteiligten	47
4.3	Außerkräfttreten	47
4.4	Berichtigungen	47
4.5	Einsichtnahme	47
5	Anhang / Abkürzungsverzeichnis	49



1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Oldenburg, für den Neubau der Bundesstraße 211 Ortsumgehung Loyerberg von Bau-km 1+000 bis Bau-km 2+379,056 in der Gemarkung Rastede, Landkreis Ammerland wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Planunterlagen

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
3	Übersichtslageplan vom 18.05.2009	1 : 2.000	1
4	Übersichtshöhenplan vom 18.05.2009	1 : 2.000 / 200	1
6	Straßenquerschnitte vom 18.05.2009		
	- Bauanfang bis Zufahrt Feuerweherschule	1 : 50	1
	- Zufahrt Feuerweherschule bis Anbindung West	1 : 50	2
	- Einschnitt	1 : 50	3
	- Dammstrecke	1 : 50	4
	- Braker Chaussee / Anbindung Ost	1 : 50	5
7	Lagepläne vom 18.05.2009	1 : 500	1-3
8	Höhenpläne vom 18.05.2009		
	- Bauanfang bis Bau-km 1+500	1 : 500/50	1
	- Bau-km 1+500 bis Bau-km 1+880	1 : 500/50	2
	- Bau-km 1+880 bis Bauende	1 : 500/50	3
	- Anschluss Anbindung Ost und West	1 : 500/50	4
10	Bauwerksverzeichnis vom 18.05.2009		1-10
11	Schalltechnische Untersuchung vom 18.05.2009		
11.2	- Schalltechnische Berechnungen mit		
11.2.1	- Digitalisierungsplänen vom 03.04.2009	1 : 4.000	
11.2.2	Emissionsdaten vom 02.06.2009		
	- Bestand		1-2
	- Neubau + baulicher Eingriff		1-2
11.2.4	Berechnungsergebnisse vom 02.06.2009		1-3
	- Vergleiche Neubau		1-3
	- Vergleiche Bestand		1-3
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 18.05.2009 mit:		
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen mit:		
12.3.1	- Übersichtsplan der Maßnahmen vom 18.05.2009	1 : 5.000	1
12.3.2	- Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom	1 : 500	1-4



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
	18.05.2009		
12.3.3	- Maßnahmenkartei		1-27
13	Wassertechnische Untersuchung vom 18.05.2009 mit:		
13.2	- Berechnung der Entwässerungsanlagen		1-2
13.3	- Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer		1-2
14	Grunderwerb mit:		
14.1	- Grunderwerbspläne vom 18.05.2009	1 : 500	1-4
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis vom 18.05.2009		1-8

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

1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

1.2.2.1 Unterlagen, die keiner Planfeststellung bedürfen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
0	Merkblatt		1-5
1	Erläuterungsbericht vom 18.05.2009 - Verkehrstechnische Untersuchung vom Mai 2009 -		1-24 1-14
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG vom 18.05.2009		1-20
1b	Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 18.05.2009 - Grundplan FFH-Vorprüfung vom März 2009 - Übersichtskarte vom 18.05.2009 - Lebensraumtypen und Arten vom 18.05.2009 - Maßnahmen zur Schadensbegrenzung / Verbleibende Beeinträchtigung der Erhaltungsziele	1 : 25.000 1 : 25.000 1 : 2.000 1 : 2.000	1-38 1 2 3 4
1c	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung		1-35
2	Übersichtskarte vom 18.05.2009	1 : 25.000	1
9	Bodengutachten vom 30.07.2008 - Übersichtslageplan vom 17.07.2008 - Lageplan der Untergrundaufschlüsse vom 17.07.2008 - Ergebnisse der Untergrundaufschlüsse vom 29.04. und 26.06.2008 - Bodenmechanische Laborversuche - Kornverteilungskurven	1 : 25.000 1 : 2.000 1 : 100	1-22 1 2 3.1, 3.4 1-2 1-4
11	Schalltechnische Untersuchung vom 18.05.2009 mit:		
11.1	- Erläuterungsbericht		1-17
11.2.3	- Rasterlärmkarten vom 07.05.2009	1 : 1.000	1-4
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 18.05.2009 mit		
11.LuS.1	- Erläuterungsbericht		1-11
11.LuS.2	- Protokoll des MluS-02 - Tabelle und Grafiken		1 1-5



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 18.05.2009 mit:		
12.1	- Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan		1-59
12.1.2	gutachtliche Stellungnahme des Landkreises Ammerland vom 05.06.2009		1-8
	Umweltverträglichkeitsstudie mit		
	Bestandskarte Biotoptypen/Nutzungen	1:5.000	2.1
	Bestandskarte gefährdete und/oder besonders geschützte Pflanzen	1:5.000	2.2
	Bestandskarte Schutzgut Pflanzen / Tiere	1.5.000	2a
	Bestandskarte Schutzgut Boden Bestand	1.5.000	3
	Bestandskarte Schutzgut Boden Bewertung	1.5.000	3a
	Bestandskarte Schutzgut Wasser Bestand	1:5.000	4
	Bestandskarte Schutzgut Wasser Bewertung	1:5.000	4a
	Bestandskarte Schutzgut Klima / Luft Bestand	1:5.000	5
	Bestandskarte Schutzgut Klima / Luft Bewertung	1:5.000	5a
	Bestandskarte Schutzgut Landschaftsbild Bestand	1:5.000	6
	Bestandskarte Schutzgut Landschaftsbild Bewertung	1:5.000	6a
	Bestandskarte Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgüter Bestand	1:5.000	7
	Bestandskarte Schutzgut Mensch, Kultur- und Sachgüter Bewertung	1:5.000	7a
	Faunistische Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet Brutvögel	1:5.000	1
	Faunistische Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet Lurche	1:5.000	2
	Faunistische Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet Fledermäuse	1:5.000	3
12.2	- Bestands- und Konfliktpläne vom 18.05.2009	1: 5.000	1
13	Wassertechnische Untersuchung vom 18.05.2009 mit:		
13.1	- Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1-3
13.4	- Übersichtslageplan Einzugsflächen	1 : 2.000	1
13.5	- Lageplan Entwässerung	1 : 500	1-3
15	Umstufung mit		
15.1	Erläuterungsbericht vom 18.05.2009		1
15.2	Übersichtskarte vom 18.05.2009	1 : 25.000	1
15.3	Umstufungskonzept	ohne	1

1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

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

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

1.3.1 Vorbehalte

1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.3.2.1 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

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

1.3.2.2 Ersatzzahlung

Die Vorhabensträgerin hat vor Maßnahmenbeginn an die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Ammerland unter der Belegnummer 100563-2009-561050 eine Ersatzzahlung in Höhe von 3.090,00 € zu leisten.

1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.3.3.1 Anlage eines Regenrückhaltebeckens

In der Planung ist auf den Flurstücken 208/6 und 295/209 Flur 38 als Ausgleichsmaßnahme A9 die Anlage eines Erlen-Bruchwaldes vorgesehen. Im Hinblick auf die Forderung des Entwässerungsverbandes Jade wird auf einer ca. 800 qm großen Teilfläche der Flurstücke ein naturnahes Regenrückhaltebecken angelegt. Auf Ziffer 2.4.1.9 wird verwiesen. Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10) wird um das Regenrückhaltebecken ergänzt.

Die genaue Lage und Ausführung des Regenrückhaltebeckens, die die Vorhabensträgerin im Einvernehmen mit dem Entwässerungsverband Jade abstimmen wird, bleibt einer gesonderten Entscheidung vorbehalten.

1.3.3.2 Ausgleichsmaßnahme A10

Die Ausgleichsmaßnahme A10 beinhaltet die Pflanzung einer Baum- und Strauchreihe in einer Länge von 170 m. Die Vorhabensträgerin hat hierzu erklärt, grundsätzlich eine 3-jährige Pflegezeit und Nachpflanzungen zu übernehmen bzw. durchzuführen. Die RAS-LP 2 sowie das Merkblatt für den Straßenbetriebsdienst Teil Grünpflege gelten in den jeweils aktuellen Fassungen.

1.3.3.3 Ersatzmaßnahme

Im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 16 wird statt der Entwicklung von extensiv genutztem Feuchtgrünland nunmehr ein Erlen-Birkenwald angelegt. Die Unterlagen 12.3.2 und 12.3.3 werden hiermit geändert.

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

1.3.3.4 Grunderwerb Flurstück 64/3 Flur 38

Für die Anlage der neuen Wallhecke wird von dem Flurstück 64/3 Flur 38 eine Teilfläche in Anspruch genommen. An Stelle der dauernden Beschränkung wird die benötigte Fläche in einer Größe von 1.150 qm erworben. Die Unterlage 14 wird entsprechend geändert.

1.4 Weitere Entscheidungen

1.4.1 Wasserrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse bzw. Genehmigungen nach § 12 ff WHG zur Benutzung von Gewässern und nach § 36 WHG i.V.m. § 57 NWG zur Herstellung und wesentlichen Änderungen von baulichen Anlagen an Gewässern erteilt.

1.4.1.1 Erlaubnis

Der Vorhabensträgerin wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers und des Geländewassers in die in der Unterlage 13.1 bzw. 13.3 genannten Einleitungsstellen erteilt.

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

1.4.1.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

1.4.1.2.1 Allgemeines

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und WHG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht noch einmal klarstellend enthalten. Die Einleitung ist ausschließlich nach Maßgabe der planfestgestellten Antragsunterlagen vorzunehmen.

1.4.1.2.2 Einleitungsmengen

Die in Unterlage 13.1 bzw. 13.3 vorgesehenen Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.

1.4.1.2.3 Betrieb und Unterhaltung

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

1.4.1.2.4 Anzeigepflichten

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

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

1.4.2 Naturschutzrecht

1.4.2.1 Landschaftsschutzgebiet

Hinsichtlich des Landschaftsschutzgebietes (WST 78) „Rasteder Geestrand“ wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss aufgrund von § 41 NAGBNatSchG i.V.m. § 67 BNatSchG für das beantragte Bauvorhaben die Befreiung von den Verboten der VO erteilt. Die Voraussetzungen hierfür sind erfüllt, zumal das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird verwiesen.

1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

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

1.6 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

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

1.6.2 Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Vor Beginn der Aufforstungsarbeiten (Maßnahmen E14 bis E16) sind die durchzuführenden Maßnahmen mit dem zuständigen Forstamt abzustimmen.

1.6.3 Abstimmung mit dem Entwässerungsverband Jade

Die Vorhabensträgerin hat sich bezüglich der Ausführungsplanung frühzeitig mit dem Entwässerungsverband Jade in Verbindung zu setzen.

1.6.4 Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband (OOWV)

Die Vorhabensträgerin hat die Versorgungsanlagen weder durch Hochbauten noch durch eine geschlossene Fahrbahndecke, außer in Kreuzungsbereichen, zu überbauen. Daneben ist die frostfreie Überdeckung der Leitungen von mindestens 1,0 m zu gewährleisten. Es wird zugesichert, die Versorgungsleitungen nicht mit Bäumen zu überpflanzen. Ebenfalls werden die Vorschriften des DVGW Arbeitsblattes W 400-1 und der DIN 1998 beachtet.

Die Vorhabensträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn die aktuellen Bestandspläne des OOWV einholen und in die Bauausführungsunterlagen übernehmen.

1.6.5 EWE Netz GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel

Die Vorhabensträgerin hat sich rechtzeitig mit der EWE Netzregion Oldenburg/Varel in Verbindung zu setzen, um die aktuellen Planunterlagen anzufordern und diese bei der Aufstellung der Ausführungsunterlagen zu berücksichtigen.

1.6.6 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom - Ressort Produktion Technische Infrastruktur Oldenburg, Ammerländer Heerstraße 140, 26129 Oldenburg - in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

1.6.7 Beteiligung der PLEdoc GmbH

Sollte sich der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitern, verlagern oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen wesentlich überschreiten, hat die Vorhabensträgerin die PLEdoc GmbH zu beteiligen.

1.6.8 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Ammerland, Ammerlandallee 12, 26655 Westerstede, unverzüglich gemeldet werden.

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

1.6.9 Baumaschinen / Baulärm

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

2 Begründender Teil

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

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

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Vorhabensträgerin beantragt die Planfeststellung für den Neubau der Bundesstraße 211 Ortsumgehung Loyerberg von Bau-km 1+000 bis 2+379,056 in der Gemarkung Rastede. Die Maßnahme umfasst die Verlegung der vorhandenen B 211 von der Braker Chaussee aus der Ortslage Loy heraus in südliche Richtung. Sie beginnt ca. 160 m vor der Zufahrt zur Feuerweherschule, führt südlich an der Ortschaft vorbei bis zur Einmündung der Birkenstraße (K144).

2.1.2 Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)

Die B 211, Ortsumgehung Loyerberg wurde 1994 erstmals in das Landesraumordnungsprogramm (LROP) des Landes Niedersachsen aufgenommen. In den Jahren 1998, 2002, 2006 und 2008 wurde das LROP geändert und ergänzt. In das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Ammerland wurde die Ortsumgehung 1996 aufgenommen. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 wurde sie als vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Trassenverlauf der Ortsumgehung fand 2007 im 35. Flächennutzungsplan der Gemeinde Rastede ihren Niederschlag.

2.1.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabensträgerin hat unter dem 29.05.2009 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Gemeinde Rastede und der Gemeinde Ovelgönne vom 24.08.2009 bis 23.09.2009 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden amtlichen Bescheinigungen ortsüblich bekannt gemacht worden. Parallel wurden die entsprechenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt.

In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 08.10.2009 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 14.04.2010 in Rastede erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 211 und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung.

2.2.2 Zuständigkeit

Baulastträger für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie Vorhabensträgerin ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Oldenburg. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gem. Ziffer 1. c) des RdErl. d. MW v. 22.12.2004 (Nds. MBl. Nr. 41/2004, S. 879 ff.) der zentrale Geschäftsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Dez. 33 - zuständig.

2.2.3 Umfang der Planfeststellung

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Die wesentlichen in diesen Planfeststellungsbeschluss konzentrierten Entscheidungen sind unter Ziffer 1.4 genannt.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Die festgestellte Planung ist objektiv gerechtfertigt. Der Neubau der Ortsumgehung Loyerberg im Zuge der Bundesstraße 211 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 2+379,056 in der Gemeinde Rastede, ist in dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004 im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94 - E 100, 388 ff.). Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060 ff.).

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 - E, 98, 339 ff.). Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellte hierbei nur einen unter vielen Belangen dar. Es bestehen keine Zweifel, dass ein Bedarf für die vom Bedarfsplan umfasste Ortsumgehung Loyerberg vorhanden ist.

2.3.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Verkehrliches Ziel des festgestellten Planes ist die Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 211. Diese Straße ist dazu bestimmt, zusammen mit anderen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Neubau der Bundesstraße 211 auf einer Länge von 1,440 km im Bereich ca. 160 m vor der Zufahrt zur Landesfeuerweherschule Loy (Str.-km 12,149) und der Einmündung der Birkenstraße, K 144 (Str.-km 13,589) zugelassen.

Die B 211 hat eine erhebliche Verkehrsbedeutung. Sie beginnt in Oldenburg am Ende der A 293 östlich des BAB-Kreuzes Oldenburg-Nord und endet an der B 212 in Brake. Zusammen mit der B 212 nördlich Brake sowie der B 437 neu inkl. Wesertunnel stellt die B 211 auch die Verbindung zwischen der A 28 und A 29 bei Oldenburg sowie der A 27 rechts der Weser her. Diese Bundesstraße stellt somit eine wichtige Verbindung zwischen dem Autobahnnetz und den zentralen Wirtschafts- und Versorgungszentren der Wesermarsch dar. In den letzten Jahren hat sich der Verkehr in Oldenburg und im Umland aufgrund der städtebaulichen Entwicklung und dem Bevölkerungszuwachs erheblich erhöht. Der Bau des Wesertunnels, der eine alternative Streckenführung über die B 211 und B 212 zur BAB 27 darstellt, hat ebenfalls zu einer Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerlastverkehrs, beigetragen. Des Weiteren übernimmt die B 211 eine wichtige Funktion als Hafenhinterlandanbindung für den Hafen Brake und in Verbindung mit der B 212 mit dem Hafen Nordenham.

Die geplante Ortsumgehung Loyerberg entlastet den Ortskern im Zuge der heutigen Bundesstraße 211 und ist somit im Interesse der im Ortskern besonders verkehrgefährdeten und durch

Lärm und Abgase belasteten Bürger. Der starke Verkehr und besonders der hohe Schwerlastverkehrsanteil stören in hohem Maße die eigentliche Funktion des Ortszentrums.

Für die stark frequentierte Zufahrt zur Landesfeuerweherschule Loy wird ein Linksabbiegestreifen angelegt, um den Verkehrsfluss zu entzerren.

Der festgestellten Planung liegt eine verkehrstechnische Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Nordwest mbH aus dem Jahr 2009 für den Prognosehorizont 2025 zugrunde. Nach dieser Verkehrsprognose beträgt die Verkehrsmenge (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) für die B 211 15.198 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 21,01%. Die Prognose für die Aus- und Einfahrt der Niedersächsischen Landesfeuerweherschule Loy berücksichtigt die Hauptreisezeiten Montags zwischen 07:00h bis 08:00h und Freitags zwischen 13:00h und 14:00h mit je 100 Kfz/h, sowie die Hauptzeiten von Montags bis Donnerstags mit ca. 40 – 50 Kfz/h der Bediensteten zuzüglich zahlreicher Lehrgangsteilnehmer. Schwerlastverkehr ist zu diesen Zeiten nicht zu verzeichnen.

Diese Untersuchung ist als Planungsgrundlage für die Vorhabensträgerin und für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren geeignet. Sie ist in ihren Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Ergebnisse sind nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erarbeitet worden, wie sie auch in anderen Straßenplanungen üblicher Standard sind. Auf zuverlässigere Ermittlungsmethoden oder Erkenntnisquellen als die in der Verkehrsuntersuchung aufgeführten Rechenmodelle und Verkehrszählungen kann nicht zurückgegriffen werden. Eine Prognose ist schon der Sache nach stets mit gewissen Unsicherheitsfaktoren belastet. Maßgebend ist, dass alle erheblichen Sachverhalte, die Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchung haben können, nicht außer Acht gelassen wurden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Die Feststellungen der Verkehrsuntersuchung belegen die verkehrliche Entlastungswirkung der neuen Ortsumgehung auf die heute vorhandene Bundesstraße 211. Nach Fertigstellung der Umgehung und der damit verbundenen Umleitung der Verkehrsströme wird eine wesentliche Verminderung von Lärm und Schadstoffen erreicht werden. Die Wohn- und Lebensqualität in der Ortschaft wird dadurch wesentlich erhöht.

Mit dem Neubau der Bundesstraße 211 erfolgt durch die geänderte Verkehrsbedeutung von Straßen (§ 2 FStrG i. V. mit §§ 3 und 4 NStrG) eine Netzneugestaltung. Der nach dem Neubau der Ortsumgehung Loyerberg verbleibende bisherige Bundesstraßenzug verliert seine Bedeutung als Bundesfernstraße, da er überwiegend örtlichen Verkehren dienen wird. Er ist daher entsprechend der verbleibenden Bedeutung im untergeordneten Straßennetz umzustufen. Das Umstufungskonzept für die neue Netzgestaltung nach Fertigstellung der Umgehung ist der Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Es wird durch diesen Beschluss mit planfestgestellt. Einwendungen gegen dieses Konzept wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

2.3.3 Standort, Varianten

2.3.3.1 Beschreibung des Standortes

Die beantragte Trasse beginnt am westlichen Ende der Ortschaft Loy etwa 160 m vor der Zufahrt zur Landesfeuerweherschule Loy (Str-km 12,149) und führt südlich an der Ortschaft vorbei bis zur Einmündung der Birkenstraße K 144 (Str-km 13,589). Die alte Straßenführung (Braker Chaussee) zwischen den Anbindungen bleibt weitestgehend erhalten. Die Anbindung der alten an die neue Straßenführung erfolgt in den unmittelbaren Anschlussbereichen über zwei Knotenpunkte (Anbindung West und Ost).

2.3.3.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten

Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Ammerland aus dem Jahr 1996 ist für die B 211 bereits eine Südumgehung der Ortschaft Loyerberg dargestellt. Die weitere Abstimmung und Festlegung der Trasse erfolgte im Rahmen der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Rastede vom 14.12.2007. Im Rahmen der hinsichtlich dieses Flächennutzungsplanes 2007 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie begründet sich der beantragte Trassenverlauf. Auf Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden folgende Varianten entwickelt:

2.3.3.2.1 Nullvariante

Die Nullvariante kommt nicht zum Tragen. Weder eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Loyerberg als überörtliche Verbindung zwischen Oldenburg und Brake noch die Beseitigung der ungünstigen Verkehrssituation aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs würden erreicht. Im Hinblick auf die hohe Verkehrsbelastung würde sich die Wohnqualität im Bereich Loyerberg nicht verbessern und die Entwicklungsmöglichkeiten wären weiterhin begrenzt.

2.3.3.2.2 Nordumgehung

Eine nördlich der B 211 verlaufende Umgehung ist aufgrund der standörtlichen Gegebenheiten nicht möglich bzw. sinnvoll. Die Wohnbebauung schließt sich direkt nördlich an die Bundesstraße an, so dass die Trasse in einem weiten Bogen um die Bebauung geführt werden müsste. Sie wäre dadurch länger und unwirtschaftlicher, so dass auf eine weitergehende Prüfung verzichtet wurde.

2.3.3.2.3 Südumgehung

Bei der Südumgehung wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie die Varianten A und B untersucht, diese unterscheiden sich nur geringfügig in ihrem Trassenverlauf. Zwangspunkte für die Linienführung bilden die Anbindung der Ortsumgehung an die bestehende B 211 im Bereich Butteler Weg und vor der Einmündung der Birkenstraße (K 144) in die B 211.

Die Trasse der Variante A verläuft westlich in einer Länge von 200 m auf dem vorhandenen Wirtschaftsweg, schwenkt dann nach Norden und führt u. a. durch Waldbestände. In östlicher Richtung quert sie das Geestrandtief und schließt im Osten an die B 211 an.

Die Trasse B ist im ersten Abschnitt identisch mit Variante A. Auf Höhe der Abzweigung von Trasse A, verbleibt sie im Bereich des Wirtschaftsweges, bis dieser in südliche Richtung abknickt. Die Variante B kreuzt Grünländereien, das Geestrandtief und Gehölzstrukturen, bis sie ebenfalls im Osten auf die bestehende B 211 trifft.

Der Vergleich beider Varianten zeigt im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrsmenge und die Entlastung des Ortsbereiches Loyerberg keine Unterschiede. Die Beurteilung orientiert sich daher an den Schutzgütern des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) und deren Betroffenheiten. Beide Varianten weisen bei der Betrachtung der Schutzgüter Mensch, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft/Erholung lediglich geringe Unterschiede auf. Auf die detaillierten Ausführungen der Vorhabensträgerin wird verwiesen. Erst bei der Abwägung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere hat sich die Trasse A als ungünstigere Variante herauskristallisiert. Die Beeinträchtigung ist aufgrund der Überplanung und Durchschneidung hochwertiger Bereiche als erheblich anzusehen. Dies zieht einen höheren Kompensationsbedarf nach sich, sodass Variante B der Vorzug zu geben ist. Belange, die Trasse B entgegenstehen, wurden weder im Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan noch in der FFH-Verträglichkeitsprüfung oder artenschutzrechtlichen Prüfung festgestellt.

2.3.3.3 Gewählte Linie

Der Verlauf der gewählten Trasse wird unter Ziffer 2.3.3.1 dargestellt. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist gemäß den vorstehenden Ausführungen und den vorgelegten Planunterlagen festzustellen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor allen anderen Varianten zu geben ist.

2.3.4 Immissionen

2.3.4.1 Lärm

2.3.4.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)

- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

2.3.4.1.2 Lärmberechnung

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch Straßen hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms ab, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs.

Die 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 Anlage 1 wiederum auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft die o. g. pauschalen 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.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabensträgerin für 2025 zugrunde. Auf der Ortsumgehung Loyerberg ist im Jahr 2025 mit einer Verkehrsbelastung DTV von 15.198 Kfz/Tag zu rechnen. Der Prognosehorizont von 2025 entspricht den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Danach ist bei der Prognose die Anlehnung an den Zeithorizont des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen zulässig.²

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

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG sind Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen (aktiver Lärmschutz). Aktiver Schallschutz kann insbesondere durch lärm mindernde Fahrbahnbeläge und Schallschutzwälle/-wände erfolgen. Im Einzelnen stellt sich die Situation ohne Lärmschutzmaßnahmen der Ortsumgehung Loyerberg wie folgt dar:

Bei den Gebäuden Butteler Weg 1 und 2 betragen die Maximalwerte 73 dB(A) am Tage und 67 dB(A) in der Nacht, die Grenzwerte des hier vorliegenden Mischgebietes werden somit überschritten. Die Reduzierung der Lärmbelastung unter die geltenden Grenzwerte für das Gebäude Butteler Weg 1 würde eine Lärmschutzwand in einer Länge von ca. 145 m und 4 m Höhe erfordern. Die Kosten würden ca. 170.000 € betragen. Für das Objekt Butteler Weg 2 müsste die Lärmschutzwand 80 m lang und 6 m hoch sein, was Kosten von 140.000 € verursachen würde.

² BVerwG, Urteil vom 7.3.2007 – 9 C 2.06, Rn. 20.

Die aufzuwendenden finanziellen Mittel stehen im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Auch würden die Lärmschutzwände das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen und die Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich B 211n/Braker Chaussee/Butteler Weg verkehrsgefährdend einschränken. Die Anordnung aktiven Schallschutzes kommt daher nicht zum Tragen. Passive Schallschutzmaßnahmen würden im Hinblick auf das Alter der Objekte und die Anzahl der Fenster ebenfalls erhebliche Kosten verursachen.

Zur Umsetzung der geplanten baulichen Maßnahme wird Grunderwerb von Teilflächen der o.g. Liegenschaften Butteler Weg 1 und 2 erforderlich, auf dem sich die Objekte befinden, an denen die Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind. Während der Bauphase ist bereits die Nutzung für die Baustelleneinrichtung und nach Fertigstellung für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Zudem sieht das Grunderwerbsverzeichnis den Erwerb des gesamten Bestandes vor. Die Vorhabensträgerin strebt darüber hinaus den Abriss der Gebäude an.

Lärmschutzmaßnahmen in aktiver oder passiver Form sind aus diesem Grund entbehrlich.

2.3.4.2 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.3.4.2.1 Allgemeines

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

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

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Immissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02, geänderte Fassung 2005, verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung diverser Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt so weit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungs-

pfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

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

Schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG sind ebenfalls nicht zu befürchten.

2.3.4.2.2 Staubimmissionen

Nach dem PC-Berechnungsverfahren zum Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, MLuS-02 - geänderte Fassung 2005 (Version 6.0f), wurde für die Ortsumgehung Loyerberg die luftschadstofftechnische Untersuchung vorgenommen. 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 fachlich Anerkennung gefunden hat, allerdings von bestimmten Anwendungsbedingungen abhängig ist. Die luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11. LuS.2.1) hat hinsichtlich der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) folgendes ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM 10 an keinem der untersuchten Wohnhäuser überschritten. Die Gesamtbelastung für das der Ortsumgehung am nächsten gelegene Gebäude beträgt $14,41 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der 24-h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Maximalfall 9mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV. Die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen werden damit deutlich eingehalten. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV überdies ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabenbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47

BlmSchG, § 11 22. BlmSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber 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 emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium dafür zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

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

2.3.4.2.3 **Stickstoffdioxidbelastung**

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

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ für Stickstoffdioxid (NO₂) an keinem der untersuchten Wohnhäuser überschritten. Die Gesamtbelastung für das der Ortsumgebung nächstgelegene Gebäude beträgt 32,2 µg/m³. Der 1-h-Mittelwert von 200 µg/m³ wird im Maximalfall 3mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BlmSchV.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat zudem ergeben, dass sie bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Grenzwerten der Orientierungswerte der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der B 211 neu somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

Ein darüber hinausgehender Schutz der Wohnbebauung erscheint gegenüber der Vorhabenträgerin als unangemessen.

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

2.3.5 **Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

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

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

Die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Ammerland) hat eine gutachtliche Stellungnahme nach § 17 Abs. 1 BNatSchG abgegeben. Das Benehmen ist hergestellt worden.

2.3.5.1 Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG und §§ 5 f NAGBNatSchG

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt.

2.3.5.1.1 Eingriff

Der Neubau der Ortsumgehung bringt eine Vielzahl von Eingriffen in Natur und Landschaft mit sich. Solche Eingriffe sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

2.3.5.1.2 Vermeidung

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende³ Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung damit einhergehender Beeinträchtigungen neben der Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1) verwiesen.

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

- Schutz von Gehölzstandorten, Vegetationsbeständen und Tieren während der Bauausführung gemäß RAS-LP4 und DIN 18920
- Schutz von Oberboden im Rahmen der Erdarbeiten gemäß DIN 18915
- Abriss der Gebäude nach fledermauskundlicher und avifaunistischer Erfassung
- Schutz des Waldbestandes durch einen Schutzzaun auf einer Länge von 915 m

³ BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 – 4 C 10.96, Rn. 22.

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

- Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Ab- und Auftrag von Boden in einer Fläche von 2,6 ha
- Verlust einer Strauch-Baum-Wallhecke in einer Länge von 215 m
- Verlust von 57 Einzelbäumen verschiedener Baumarten
- Vollständiger Verlust von bodensaurem Buchenwald lehmiger Böden des Tieflandes in einer Fläche von 0,187 ha
- Vollständiger Verlust von Fichtenforst in einer Fläche von 0,711 ha
- Zerschneidung des Lebensraumes des Kleinspechtes und der Breitflügelfledermaus in einer Fläche von 660 m
- Vollständiger Verlust von Strauch-Baumhecken und Baumhecken über 0,35 ha
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- Verlust von 2 Bruthabitaten der Hohлтаube als Leitart für Brutvögel
- Vollständiger Verlust von Waldlichtungsflur in einer Fläche von 0,386 ha
- Vollständiger Verlust von Erlen-Bruchwald in einer Fläche von 0,053 ha

2.3.5.1.3 **Ausgleich und Ersatz**

Die Planung hält ebenfalls die strikte Pflicht⁴ zu möglichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ein.

2.3.5.1.4 **Ausgleichsmaßnahmen**

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung. Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in dem Raum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute oder unmittelbar veränderte Grundfläche.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen vor:

- Entsiegelung von Flächen und Pflanzung von Einzelbäumen auf einer Fläche von 1.181 qm
- Pflanzung einer Baum- und Strauchreihe in einer Länge von 170 m
- Pflanzung einer Gehölzfläche in einer Größe von 782 qm
- Aufforstung und Entwicklung von naturnahem Buchen-Mischwald auf einer Fläche von 7.827 qm
- Waldrandaufbau auf einer Fläche von gesamt 3.680 qm

⁴ BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41.

- Aufforstung und Entwicklung von naturnahem Erlen-Bruchwald auf einer Fläche von 3.262 qm

Aufgrund des neu vorgesehenen Regenrückhaltebeckens reduziert sich die Fläche um ca. 800 qm auf ca. 2.462 qm.

- Aufforstung und Entwicklung von naturnahem Feuchtgebüsch auf einer Fläche von 2.728 qm

2.3.5.1.5 **Ersatzmaßnahmen**

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Die verbliebenen unvermeidbaren und nicht ausgeglichenen Eingriffe können teilweise durch die folgenden Maßnahmen ersetzt werden:

- Aufforstung und Entwicklung von Erlen-Bruchwald auf einer Fläche von 1,209 ha
- Aufforstung und Entwicklung von naturnahem Eichen-Hainbuchen-Mischwald auf einer Fläche von 3.856 qm
- Herstellung und Entwicklung eines extensiven Feuchtgrünlandes auf einer Fläche von 3.635 qm

2.3.5.1.6 *Naturschutzfachliche Abwägung*

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Hinblick auf die unvermeidbaren und nicht kompensierten Eingriffe nach sorgfältiger Abwägung der Belange des Vorhabens Ortsumgehung Loyerberg mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse am Bau der Straße überwiegt.

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 15 NAGBNatSchG ausgeglichen werden können, so ist der Eingriff unzulässig, wenn bei der o. g. Abwägung die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen. Diese spezifische Abwägung ist losgelöst von der allgemeinen fachplanerischen Gesamtabwägung durchzuführen. Bei der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde einen Beurteilungsspielraum.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung mit den Belangen dieses Straßenbauvorhabens im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Ortsumgehung Loyerberg zum Zweck der Verkehrsentslastung überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes angesichts der Ausweisung des Vorhabens durch den Gesetzgeber im Bedarfsplan als im vordringlichen Bedarf, welches zudem Teil des Transeuropäischen Netzes sein wird. Die übrig gebliebenen Eingriffe sind dagegen von Intensität und Umfang eher geringfügig und werden durch eine Ersatzzahlung kompensiert.

2.3.5.1.7 *Ersatzzahlung*

Die in der Planung vorgesehene Ersatzzahlung für die nicht kompensierten Eingriffe gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG in Höhe von 3.090,00 € setzt die Planfeststellungsbehörde unter 1.3.2.2 in diesem Beschluss fest. Die Ersatzzahlung ist angemessen. Sie bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich

der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Zahlung ist grundsätzlich vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten (§ 15 Abs. 6 Satz 5 BNatSchG).

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

2.3.5.2 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des Artenschutzes. Der 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 (Unterlage 1c), der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er beruht auf gesicherten Erkenntnissen aus Kartierungen im Jahr 2006. Er wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

2.3.5.2.1 Fang-, Nachstell-, Verletzungs-, Tötungs- und Zerstörungsverbote

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG sind nicht verletzt. Die Verbotstatbestände beziehen sich auf wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 Buchst. b und c BNatSchG fallen darunter unter anderem Tierarten aus Anhang IV der FFH-Richtlinie (EG), sämtliche europäische Vogelarten, d.h. gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG in Europa natürlich vorkommende Vogelarten im Sinne des Art. 1 der VS-Richtlinie (EG), sowie die in der Spalte 2 der Anlage 1 zu § 1 Satz 1 BArtSchV mit einem Kreuz versehenen Arten. Solche Arten stellen im Planungsgebiet

Wasserfledermaus,

Zwergfledermaus,

Breitflügelfledermaus,

Große und Kleine Bartfledermaus,

Braunes Langohr,

Moorfrosch

und die im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 1c) in der Tabelle 6 dargestellten Vogelarten dar.

Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit werden die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG im Hinblick auf die vorkommenden Fledermausarten und Vogelarten vermieden. Hinsichtlich der *Zwergfledermaus* wird durch den Abriss der Gebäude erst nach vorheriger fledermauskundlicher Untersuchung erreicht, dass die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG nicht eintreten werden. Die Wohn- und Fortpflanzungsstätten des *Moorfrosches* liegen außerhalb der konkreten Trasse, so dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG hier ebenfalls nicht einschlägig sind. Da das Tötungsverbot durch Kollisionsrisiken nicht klar ausgeschlossen werden kann, bedarf es einer signifikanten Steigerung des Kollisionsrisikos.⁵ Diese Steigerung kann bei den FFH-Arten *Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer und Kleiner*

⁵ BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rn. 219.

Bartfledermaus sowie dem *Braunen Langohr* und dem *Moorfrosch* nicht angenommen werden. Die dicht über dem Wasser jagende *Wasserfledermaus* wurde ausschließlich am Geestrandtief beobachtet, über den ein Brückenbau geplant ist, der eine erhöhte Kollisionsgefahr verhindert. Für die *Zwergfledermaus*, die *Kleine und Große Bartfledermaus* sowie das *Braune Langohr* bleiben entlang der neuen Trasse zahlreiche Einzelbäume und Hecken als Leitstruktur erhalten. Am nordöstlichen und nordwestlichen Waldrand bleiben größere Bäume von 6 bis 18 m Höhe erhalten, die als Querungshilfe dienen können. Die hoch fliegende *Breitflügelfledermaus* jagt bevorzugt in offenen oder halboffenen Landschaften. Die geplante Straße verläuft weitestgehend durch Waldbestände, so dass keine Anlockeffekte für die *Breitflügelfledermaus* bestehen, die zu einer erhöhten Kollisionsgefahr führen würden. Für den *Moorfrosch* ist eine solche Gefahr durch seinen geringen Aktionsradius und die aufgrund der vorhandenen Strukturen eher nach Osten, von der Trasse weg gerichtete Wanderung nicht gegeben.

Auch bei den im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vogelarten (Tabelle 6, Unterlage 1c) kann nicht von einer Steigerung des Kollisionsrisikos ausgegangen werden. Durch die Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Braker Chaussee auf den Neubau der Ortsumgehung Loyerberg bleiben in der Summe die Kollisionshäufigkeiten gleich.

Soweit im Übrigen Verbotstatbestände nach den Nrn. 1 und 3 durch die Entfernung bzw. Zerstörung potentieller Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfüllt würden, sind diese nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht verletzt. Denn die ökologische Funktionalität des Lebensraumes bleibt wegen der noch vorhandenen Habitatstrukturen mit ähnlichen Strukturen wie die zerstörten Fortpflanzungsstätten für die *Zwergfledermaus*, die *Breitflügelfledermaus* sowie die *Große und Kleine Bartfledermaus* durch in der Nähe befindliche Gebäude und von Fledermäusen besiedelte Strukturen und für die vorkommenden Vogelarten durch ausgedehnte Waldbereiche erhalten. Zudem sind diese Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 15 BNatSchG zulässig (siehe Nr. 2.3.5 dieses Beschlusses). Die Regelungen des § 44 Abs. 5 Sätze 1 bis 3 BNatSchG stehen im Einklang mit dem Europarecht soweit eine populationsbezogene Erheblichkeitsschwelle vorausgesetzt wird. Denn auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften geht in Ihrem Leitfaden⁶ von einem in räumlicher Hinsicht großzügigen Verständnis aus.⁷

2.3.5.2.2 **Störungsverbot**

Eine Verletzung des Verbotes aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (Beunruhigung infolge von Lärm und Bewegung), liegt nicht vor. Das Störungsverbot erfasst wild lebende streng geschützte Arten und die europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten.

Streng geschützte Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG solche besonders geschützten Arten, die u. a. in Anhang IV der FFH-Richtlinie und diejenigen, die in der Spalte 3 der Anlage 1 zu § 1 Satz 1 BArtSchV mit einem Kreuz versehen sind.

Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit wird der Verbotstatbestand des §§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezüglich der *Wasserfledermaus*, *Zwergfledermaus*, *Breitflügelfledermaus*, *Großer und Kleiner Bartfledermaus* sowie dem *Braunen Langohr* und dem *Moorfrosch* und den vorkommenden Vogelarten (Tabelle 6, Unterlage 1c) gewahrt.

⁶ ... zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Endgültige Fassung vom Februar 2007, S. 45 ff. unter II.3.4.b) und d).

⁷ BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 14.07.

Für die genannten Fledermausarten sowie den *Moorfrosch* und die im Untersuchungsgebiet festgestellten Vogelarten ist das Störungsverbot mangels erheblicher Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG) nicht ausgelöst. Trotz der während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit gegenüber Verkehrslärm besonders empfindlichen Vogelarten *der Hohltaube, des Kleinspechts, des Buntspechts* und *des Sommergoldhähnchens*, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population dieser betroffenen Arten zu verneinen. Eine erhebliche Störung liegt danach vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Hinsichtlich der *Hohltaube* ist davon auszugehen, dass in der näheren Umgebung ausreichend Ausweichhabitats in Form von unter anderem vom *Schwarzspecht* geschaffenen Höhlenstrukturen zu finden sind. Darüber hinaus kann die *Hohltaube* auf das Habitat der Kompensationsmaßnahme E 14 ausweichen. Für den *Kleinspecht* und den *Buntspecht* sind in der näheren Umgebung ausreichende Waldhabitats ähnlicher Struktur vorhanden, auf die ausgewichen werden kann und in denen die Arten in der Lage sind Bruthöhlen zu zimmern. Für das *Sommergoldhähnchen* ist aufgrund der Größe des zusammenhängenden Waldstückes das Ausweichen auf einen anderen Brutplatz möglich. Die Regelung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG steht im Einklang mit den Regelungen der VS-Richtlinie (EG). Denn der Störungstatbestand des Art. 5 Buchstabe d) VS-Richtlinie (EG) verbietet eine Störung nur, sofern sie sich auf die Zielsetzung der Richtlinie erheblich auswirkt. Mit Blick auf das Schutzziel der VS-Richtlinie (EG) der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten und auf das Verschlechterungsverbot des Art. 13 VS-Richtlinie (EG) ist das nicht der Fall, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Arten sichergestellt ist.⁸

2.3.6 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.3.6.1 Entwässerung

Die Straßenflächen werden über seitlich angeordnete Mulden und Gräben entwässert. Durch den Neubau der B 211 werden bestehende Gewässer und Mulden zerschnitten, sie werden an die neuen vorgesehenen Mulden und Gräben angeschlossen. Grabenverrohrungen können somit weitestgehend vermieden werden.

Die nicht direkt an weiterführende Vorfluter (Geestrandtief, Gewässer „Schanze“) angeschlossenen Mulden und Gräben entwässern über hoch gesetzte Straßenabläufe, sonst in die Vorfluter. Im Bereich der Anbindung West werden die Muldenabläufe an ein vorhandenes Kanalnetz und im Bereich der Anbindung Ost an die Vorfluter angeschlossen.

Gräben, die durch die Baumaßnahme zerschnitten werden, werden entlang der Ortsumgebung in Gräben und Mulden bis zu den o.g. Vorflutern geleitet. Zuläufe aus der Fläche in Richtung Ausbaustrecke entwässern ebenfalls in die seitlich angeordneten Gräben und Mulden.

Der bestehende Graben entlang der Braker Chaussee zwischen dem Gewässer „Schanze“ und dem Geestrandtief wird bei der Maßnahme überbaut. Zur Entwässerung ist entlang der Ortsumgebung ein neues Grabensystem vorgesehen. Die landwirtschaftlich genutzte Fläche südlich der Trasse im Bereich der Anbindung Ost entwässert über Gräben. Hinsichtlich der Unterhaltung des Grabens von der Weide aus, werden die Durchlässe DN 100 und DN 200 bis zum Seitengraben verlegt.

Zur Entwässerung wird ebenfalls das neu in die Planung aufgenommene Regenrückhaltebecken beitragen. Auf Ziffer 1.3.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

⁸ BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 14.07, Rn. 105.

2.3.6.2 Weitere Auswirkungen und Belange

Die Baumaßnahme liegt außerhalb von Wassergewinnungsgebieten, daher sind keine besonderen Anforderungen aus der RiStWag zu berücksichtigen.

2.3.7 Flächenbedarf

Im Planungsabschnitt wird eine Fläche von ca. 4,2 ha für die Maßnahme in Anspruch genommen. Für Kompensationsmaßnahmen wird eine Fläche von ca. 2,5 ha dauerhaft mit einer Nutzungsbeschränkung belegt. Vorübergehend werden für die Bauphase ca. 0,7 ha benötigt.

2.3.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.8.1 Allgemeines

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG.

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

2.3.8.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG

2.3.8.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die einzelnen Schutzgüter werden in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan unterschieden zwischen

- anlagebedingten,
- baubedingten und
- betriebsbedingten Auswirkungen.

Anlagebedingte Auswirkungen, d.h. durch den Baukörper selbst verursachte Auswirkungen, haben meist dauerhafte Veränderungen der Umwelt zur Folge. Intensität und Umfang der Veränderungen sind dabei abhängig vom Bestandswert (Bedeutung/Empfindlichkeit) und der Engriffsintensität (z.B. Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauftrag).

Zu den anlagebedingten Auswirkungen können im Einzelnen gehören:

- Flächeninanspruchnahme/-verlust (Versiegelung, Teilversiegelung, Bodenauf- / abtrag)
- Trenn- und Barriereeffekt
- geländeklimatische Veränderungen

- Beeinträchtigung des charakteristischen Orts- und Landschaftsbildes
- Veränderung des Wasserhaushaltes

Baubedingte Auswirkungen beschreiben die Beeinträchtigungen, die während der Bauphase auftreten können. Sie weisen in der Regel einen vorübergehenden Charakter auf.

Zu den baubedingten Auswirkungen können gehören:

- Bodenverdichtung durch Maschineneinsatz
- Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungen, Lagerflächen, Bauwege und Bodenentnahmen
- Flächenzerschneidung
- Veränderungen des Wasserhaushaltes
- Lärm- und Schadstoffbelastung
- Ausbau nachgeordneter Straßen

Betriebsbedingte Auswirkungen beschreiben die Veränderungen der Umwelt und seiner Bestandteile durch den Betrieb und die Unterhaltung der Straßen. Die Intensität und der Umfang der tatsächlichen Auswirkungen sind u. a. abhängig von der Menge, Zusammensetzung und Geschwindigkeit des Verkehrs.

Zu den betriebsbedingten Auswirkungen können gehören:

- Schadstoffemissionen
- Lärmemissionen
- Visuelle Störreize
- Erschütterungen
- Tierverluste durch Unfälle und
- Trenneffekte

Unter Berücksichtigung des hiesigen Vorhabens und der vorhandenen Bestandsstrukturen sind als wesentliche vorhabensbedingte Auswirkungen zu erwarten:

- Versiegelung und Entsiegelung
- Bodenauftrag und Abtrag
- Überplanung/Verlust von Vegetationsbeständen
- Lärm- und Schadstoffemissionen
- Visuelle Störungen
- Zerschneidungen

2.3.8.2.2 **Beschreibung des Untersuchungsraumes**

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte nach raumordnerischen, verkehrlichen und naturräumlichen / umweltspezifischen Aspekten.

Die im Rahmen der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Rastede durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie legte den Untersuchungsraum bereits weitgehend fest. Der

Straßenverlauf wurde im Bereich der Landesfeuerweherschule Loy um einen Linksabbiegestreifen erweitert.

Das Plangebiet wird im Norden von der vorhandenen Bundesstraße 211, im Osten von der Birkenstraße (K 144) eingegrenzt. Die westliche und südliche Grenze bilden die Varianten A und B der Südumgehung, die südliche Grenze verläuft ca. 300 m von der südlichsten betrachteten Variante. Die westliche Grenze verläuft 100 m vom geplanten Anschlusspunkt an die B 211. Das Gebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 50 ha.

2.3.8.2.3 Beschreibung der Schutzgüter

2.3.8.2.3.1 Mensch

Für den Untersuchungsraum liegt der Flächennutzungsplan (35. Änderung der Gemeinde Rastede) vor. Der Bereich liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (WST 78) „Rasteder Geestrand“. Überwiegend sind Flächen für die Landwirtschaft und Wald ausgewiesen, im östlichen Teil ein Gewässer II. Ordnung und ein Rohstoffsicherungsgebiet. Im nördlichen Verlauf der bestehenden B 211 befinden sich Wohnbauflächen sowie Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Feuerwehr“ und „Schule“.

Die geplante Ortsumgehung soll zu einer Verkehrsentlastung der Ortschaft Loyerberg und gleichzeitig der Aufwertung der innerörtlichen Funktionen führen. Für das Schutzgut Mensch sind die Lärmimmissionen von besonderer Bedeutung.

2.3.8.2.3.2 Tiere und Pflanzen

Pflanzen, Biotop:

Der Planungsraum liegt unmittelbar am Rasteder Geestrand und gehört in den Übergangsbereich der naturräumlichen Einheiten Rasteder Geestrand und Delfshausen-Ipwegener Moore. Neben Höhenunterschieden von 20 Metern auf kleinstem Raum ist der Bereich durch ausgedehnte Waldgebiete und Grünlandflächen geprägt. Daneben befinden sich naturnahe Gewässer mit Röhrrichtsäumen. Insgesamt konnten zwölf gefährdete und/oder besonders geschützte Pflanzenarten nachgewiesen werden. Davon sind acht Arten auf der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen in Niedersachsen und Bremen in die Gefährdungskategorie 3 eingestuft. Sechs Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG besonders geschützt, zwei wiederum gelten als gefährdet. Streng geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG oder Arten aus den Anhängen II und IV der FFH-Richtlinie konnten nicht nachgewiesen werden. Im Übrigen wird auf die Bestandsbeschreibung des LBP (Unterlage 12.1) verwiesen.

Durch die Baumaßnahme werden diese Strukturen in Teilbereichen überplant.

Ausgewählte Tierarten, Tiergruppen und deren Lebensräume:

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) wurden verschiedene Sonderkartierungen im Hinblick auf die Eingriffsregelung und auf den Artenschutz durchgeführt.

Die Amphibienkartierung ergab, dass das Untersuchungsgebiet keinen Funktionsbereich (Lebensräume, Wanderbeziehungen u. ä.) mit einer hohen oder sehr hohen Bedeutung für die Amphibienfauna aufweist.

In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Ammerland (UNB) wurden faunistische Untersuchungen bezüglich der Tiergruppen Brutvögel, Lurche, Fledermäuse und Laufkäfer durchgeführt.

Amphibien:

Im Rahmen der Amphibienuntersuchung wurden insgesamt drei Amphibienarten im Untersuchungsgebiet angetroffen (Erdkröte, Moor- und Grasfrosch). Moor- und Grasfrosch gelten in Niedersachsen als gefährdet bzw. potenziell gefährdet.

Vögel:

Im Plangebiet konnten 56 der 238 aktuell in Deutschland vorkommenden Brutvogelarten nachgewiesen werden. Es dominieren Brutvögel, die auf der Ostfriesisch-Oldenburgischen Geest häufig und verbreitet sind. Eine detaillierte Aufzählung der Arten ergibt sich aus Ziffer 2.3.5.1 des LBP (Unterlage 12).

Von den Wasservögeln wurden Stockente, Teichhuhn, Rohrammer und Sumpfrohrsänger in jeweils geringer Siedlungsdichte ermittelt.

Aufgrund des hohen Waldanteils sind die Gehölzbrüter besonders stark vertreten, darunter eine große Zahl von eurytopen Arten wie Amsel, Buchfink, Kohlmeise. Von den Brutvögeln, die auf spezielle Lebensräume angewiesen sind, finden sich u. a. Hohltaube, Gartenbaumläufer, Kleiber und Waldbaumläufer, Gartenrotschwanz, Schwarz- und Kleinspecht, Waldlaubsänger, Sumpf-, Hauben- und Tannenmeise.

Alle nachgewiesenen Vogelarten sind besonders geschützt gem. Bundesartenschutzverordnung (europäische Vogelarten).

Fledermäuse:

Im Untersuchungsraum wurden Wasserfledermaus, Zwergfledermaus und Breitflügelfledermaus nachgewiesen. Für diese Arten liegen 147 Detektornachweise sowie zusätzliche folgende Sichtbeobachtungen vor: Wasserfledermaus: 4, Zwergfledermaus: 7 und Breitflügelfledermaus: 12. Daneben wurden 7 Detektorkontakte mit Arten verzeichnet, die nicht zweifelsfrei bestimmt werden konnten. Es könnte sich um Bartfledermäuse oder um das Braune Langohr handeln.

Laufkäfer:

Acht Arten der Laufkäfer konnte im Plangebiet nachgewiesen werden, die sämtlich auf der Roten Liste für Niedersachsen und für Deutschland aufgeführt sind.

2.3.8.2.3.3 Boden

Im Plangebiet sind die Bodentypen Podsol-Pseudogley, Gley-Podsol mit Plaggenauflage, Gley und (Erd-)Hochmoor anzutreffen. Im Bereich der Siedlungen und Verkehrsflächen sind aufgrund von Versiegelungen, Befestigungen und Überbauung überwiegend keine natürlichen Bodentypen mehr vorzufinden.

2.3.8.2.3.4 Wasser

Schutzgebiete:

Das Plangebiet umfasst keine Wasserschutzgebiete.

Grundwasser:

Der Untersuchungsraum hat eine relativ hohe Bedeutung für die Grundwasserneubildung; diese liegt bei über 200 bis 300 mm/a.

Oberflächengewässer:

Im Planbereich finden sich vereinzelte Fließgewässer als Entwässerungsgräben, die als naturfern anzusehen sind. Als prägendes Gewässer ist das im Osten verlaufende Geestrandtief zu nennen. Daneben wurden mehrere Kleingewässer verzeichnet.

Das Geestrandtief weist eine veränderte Gewässerstruktur auf und ist in Strukturgüteklasse 7 von 7 eingestuft. Im Hinblick auf den Sauerstoffgehalt stellt es ein kritisch belastetes Gewässer der Güteklasse II bis III dar.

Die Gräben sind als deutlich belastet einzustufen, bedingt durch angrenzende Nutzungen wie Straßen und Landwirtschaft.

2.3.8.2.3.5 Klima und Luft

Im Planbereich herrscht vorwiegend atlantisches Klima vor. Das Regionalklima wird durch geländeklimatische bzw. lokalklimatische Gegebenheiten modifiziert, insbesondere durch die unterschiedlichen Reliefverhältnisse, Vegetationsstrukturen und anthropogene Veränderungen der Landschaft.

Daten zur Luftqualität sind nicht vorhanden. Aufgrund der großklimatischen Situation und Lage des Untersuchungsraumes sind industriell bedingte Luftverunreinigungen nicht zu erwarten. Die vorhandenen Waldflächen stellen eine klimatische Ausgleichsfunktion dar.

2.3.8.2.3.6 Landschaft

Gemäß Landschaftsrahmenplan des Landkreises Ammerland liegt der Untersuchungsraum im vielstrukturierten Geestrandbereich zwischen Rastede und Oldenburg. Den Wert des Bereiches bestimmen u. a. die besonders ausgeprägte Geländemorphologie, der erkennbare Naturraumbezug und die räumliche Ausprägung der Kulturlandschaft. Es handelt sich um einen Raum mit besonderer Eigenart und naturraumtypischer Vielfalt. Ebenfalls finden sich naturnahe Restflächen sowie kulturhistorische Elemente und Strukturen. Besondere Bedeutung besitzen die naturnahen Gehölzbestände.

2.3.8.2.3.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Untersuchungsraum weist nur wenige für das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ relevante Elemente auf. Es sind keine archäologischen Denkmale und Fundplätze, Baudenkmäler, Naturdenkmale u. a. gemäß Literatur und Hinweis des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege bekannt.

Gemäß dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Ammerland beginnt im Südosten des Untersuchungsbereiches eine Lagerstätte I. Ordnung für Torf. Dieses Gebiet stellt eine Rohstoffreserve für die Torfwirtschaft dar. Daneben weist es aufgrund der überwiegenden extensiven Grünlandnutzung eine Bedeutung für das Landschaftsbild auf und bildet einen Rückzugsraum für eine an Grünland gebundene Pflanzen- und Tierwelt.

2.3.8.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen in tabellarischer Form

Schutzgut Mensch

Für die Aspekte Wohnen und Wohnumfeld weisen insbesondere Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen und die Flächen für den Gemeinbedarf eine besondere Bedeutung auf. Für die Erholung sind darüber hinaus Grün- und Sportanlagen sowie der siedlungsnaher Freiraum von Bedeutung.

Die geplante Ortsumgehung beansprucht keine Funktionsbereiche mit besonderer Bedeutung; durchschneidet jedoch den siedlungsnahen Freiraum.

Das schalltechnische Gutachten hat lediglich für zwei Objekte eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV ergeben. Die Gebäude Butteler Weg 1 und 2 sollen abgerissen werden, sodass keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Durch Beunruhigung der Landschafts-



teile, die zur Erholung genutzt und durch wenige Störungen geprägt sind, kommt es zur Beeinträchtigung der Erholungsfunktion.

Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Anlagebedingte, erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen

Anlagebedingter Verlust von	Bedeutung	Überplanung / Verlust	
		Stück	in m ²
Bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflandes / Eichen- u. Hainbuchen-Mischwald	besondere Bedeutung		1.276
Bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflandes	besondere Bedeutung		597
Erlen-Bruchwald	besondere Bedeutung		455
Gehölzbereiche mit besonderer Bedeutung – GESAMT			2.328 m²
<hr/>			
Strauch-Baum-Wallhecke	mittlere Bedeutung		1.122 ca. 215 m
Gehölzbereiche mittlerer Bedeutung – GESAMT			1.122 m²

Baubedingte, erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen

Biotoptyp	Bedeutung	Überplanung / Verlust	
		Stück	in m ²
Erlen-Bruchwald	besondere Bedeutung		74
Gehölzbereiche besonderer Bedeutung – GESAMT			74 m²
<hr/>			
Fichtenforst	allgemeine Bedeutung		2.319
Waldlichtungsflur	allgemeine Bedeutung		1.254
Gehölzbereiche allgemeiner Bedeutung – GESAMT			3.673 m²

Durch die neue Trassenführung der B 211 werden zwei nach BNatSchG geschützte Biotope, eine 215 m lange Wallhecke und eine 529 qm große Fläche des Erlen-Bruchwaldes, zerstört.

Schutzgut Boden

Erhebliche Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen



Eingriff / Funktionen /Wirkfaktor	m²
Totalverlust durch Vollversiegelung von Bodenbereichen mit besonderer Bedeutung im Bereich der Ortsumgehung	2.281 m²
Totalverlust durch Vollversiegelung von Bodenbereichen mit mittlerer oder geringer Bedeutung im Bereich der Ortsumgehung	7.703 m²
Totalverlust durch Anlage von Wirtschaftswegen durch Neuversiegelung (Verlust aller Bodenfunktionen) von Bodenbereichen mit besonderer Bedeutung	761 m²
Totalverlust durch Anlage von Wirtschaftswegen durch Neuversiegelung (Verlust aller Bodenfunktionen) von Bodenbereichen mit mittlerer oder geringer Bedeutung	2.562 qm
Sonstige Beeinträchtigungen durch Abtrag oder Auftrag von Böden, Überformung durch die Anlage von Böschungen und Mulden) von Bodenbereichen mit besonderer Bedeutung	1.650 m²
Sonstige Beeinträchtigungen (Abgrabung und Teilversiegelung) von Bodenbereichen mit mittlerer oder geringer Bedeutung	10.296 m²

Insgesamt werden 25.253 qm Böden durch das Vorhaben in unterschiedlich intensiver Art und Weise beeinträchtigt.

Schutzgut Wasser

Während der Bauphase werden durch die Baustelleneinrichtung Gräben kleinflächig verfüllt und Flächen verdichtet, die Versickerung bzw. Speicherung von Niederschlägen wird verringert bzw. geht völlig verloren. Anlagebedingt werden Gräben überbaut, verrohrt oder ausgebaut, neue Seitengräben angelegt und nährstoffreicher Boden angeschnitten.

Wesentliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Änderung des Mikroklimas und das Fehlen von Vegetation, die eine Gewässerverschmutzung bedingen und die Selbstreinigungskraft der neu angelegten Gräben herabsetzen.

Schutzgüter Klima und Luft

Räumlich und zeitlich begrenzt werden während der Bauphase Schadstoffe ausgestoßen, die Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt sowie der Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen darstellen. Durch die bereits bestehende B 211 liegt eine Vorbelastung des Bereiches vor. Insgesamt werden erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima und Luft durch die Planung nicht hervorgerufen.

Schutzgut Landschaft

Durch die Planung treten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auf, da in eine bislang unverbaute Landschaft eingegriffen wird. Insbesondere wird die Erholungsfunktion der Landschaft durch den Verkehrslärm verringert und es werden zusammenhängende Räume zerschnitten. Insgesamt ist die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erheblich.

Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Kultur- und sonstige Sachgüter sind durch die Planung nicht betroffen.

Wechselwirkungen

Die Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter ergibt ein komplexes Wirkungsgefüge, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Systeme oder Komplexe mit besonderen Standortfaktoren und ausgeprägten Wechselwirkungen sind von der Planung nicht betroffen.

Positive Auswirkungen

Der Bau der Ortsumgehung verbessert neben der innerörtlichen Verkehrssituation auch die überörtliche Verbindungsfunktion. Daneben werden die Lebensbedingungen der Einwohner in Loy deutlich verbessert.

2.3.8.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

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

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

2.3.8.4.1 Auswirkungen auf den Menschen

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 in der jeweils gültigen Fassung. Orientierungswerte im Hinblick auf Luftschadstoffe enthalten die 22. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe (vgl. oben Ziffer 2.3.4.2). 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 unmittelbar 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 GG garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde, da 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 sind aufgrund von Verkehrslärm nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauergeräuschpegel überschreitet jedoch auch am Fahrbahnrand 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. Störungen des Allgemeinbefindens durch Verkehrslärm sind also durchaus von einer geringeren Intensität an möglich (vgl. im Einzelnen: Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, 2. Auflage, Kap. 1.2). Die festgestellte Planung führt nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden weitgehend eingehalten.

Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann es bei deren starker Intensität grundsätzlich ebenfalls zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen kommen. Es existieren aber keine genauen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, vor allem keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten (vgl. Speyerer Forschungsberichte Nr. 65, Dr. Udo Steiner, „Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Straßen in der straßenrechtlichen Planfeststellung“, unter Hinweis auf die VDI-Richtlinie 2310).

Die Immissionen durch Schadstoffe liegen im vorliegenden Fall größtenteils unterhalb aller bekannten Richt- und Orientierungswerte (vgl. Unterlage 11.LuS des festgestellten Plans sowie die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.4). Soweit Überschreitungen zu verzeichnen sind, liegt deren prognostische Anzahl im gesetzlich zulässigen Bereich.

Zusammenfassend betrachtet ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

2.3.8.4.2 **Tiere**

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 14 ff. BNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

Die betriebsbedingten Auswirkungen sowohl durch Lärm als auch durch Luftschadstoffe sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Tierwelt nicht unerheblich. Die Straßenrandbereiche sind als entwertet anzusehen. Aufgrund dieser Beeinträchtigungen ist ein Funktionsverlust in Straßennähe insbesondere für die vorkommende Avifauna anzunehmen.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Licht werden nicht als erheblich angesehen, da es sich überwiegend um Lichtquellen durch Kraftfahrzeuge handeln wird, so dass nachtaktive Tiere (z. B. Insekten) nicht übermäßig angelockt werden.

Die fachgesetzlich bereits im BNatSchG vorgesehene Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation hat einen hohen Standard, der eine hinreichend genaue Einschätzung der Umweltauswirkungen und Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge erlaubt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan ver-

wiesen. Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem BNatSchG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Tiere z.T. ausgleichbar oder aber ersetzbar.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da weiterhin Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.8.4.3 Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 14 ff. BNatSchG 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.

Vorliegend handelt es sich vor allem um anlagebedingte Vegetationsverluste, die Überbauung von Böschungsflächen mit Ruderalstrukturen und den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzbeständen mit den damit einhergehenden Funktionsverlusten dieses Biotoptyps. Betriebsbedingte Einwirkungen auf Pflanzen ergeben sich durch Schadstoffimmissionen im Nahbereich des Fahrbahnrandes.

Zur fachgesetzlichen Eingriffsregelung wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich auch aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem BNatSchG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Pflanzen (auf das Schutzgut Pflanzen) nicht so schwerwiegend, dass nicht ein Ausgleich des Eingriffes möglich wäre. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor. Die Maßnahme wird daher im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Schutzguts Pflanzen insgesamt als verträglich i. S. d. 12 UVPG angesehen.

2.3.8.4.4 Boden

Die anlage- und baubedingten Auswirkungen sind, wie in den Antragsunterlagen bzw. im Verfahren durch die Vorhabensträgerin nachvollziehbar dargelegt wurde, nach § 14 BNatSchG als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Diese Auswirkungen führen insbesondere zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung sowie zu einer temporären Inanspruchnahme / Beeinträchtigungen im Bereich der Arbeitsstreifen. Durch die vorgesehene Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen ergeben sich zusätzliche Entlastungswirkungen.

Aufgrund des LBP und der dazu erfolgten Prüfungen und Stellungnahmen, insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde, kann im Hinblick auf baubedingte Wirkungen davon ausgegangen werden, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen insgesamt auch ein Ausgleich i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG erreicht wird.

Es verbleiben anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere aufgrund der Neuversiegelung und dauerhaften Flächeninanspruchnahme, welche allerdings in dem gebotenen Umfang kompensiert werden.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Auswirkungen ist eine Bewertung für das Schutzgut Boden problematisch, da keine gesetzlichen Wertmaßstäbe für die über den Luftpfad resultierenden Beeinträchtigungen des Bodens bestehen. Mit der durchgeführten Luftschadstofftechnischen Untersuchung wird allerdings die zu erwartende Luftverunreinigung unter Berücksichti-

gung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen und mit relevanten Immissionswerten verglichen (z. B. 22. BImSchV, TA Luft; vgl. Abschnitt 2.3.4.2).

Die ermittelten Prognosewerte führen zu keiner unzulässigen Grenzwertüberschreitung und werden für den überhaupt nachweisbaren Bereich (ca. 10 m beiderseits der Straße) und auch für den in den Antragsunterlagen berücksichtigten Bereich (bis max. 200 m) nach heutigem Kenntnisstand nicht als Eingriff nach § 14 BNatSchG bewertet.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Boden in bau- und betriebsbedingter Hinsicht als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da diese Beeinträchtigungen nicht erheblich oder durch die bereits vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt ausgleichbar i. S. d. § 15 BNatSchG sind.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.8.4.5 **Wasser**

Vorliegend kommen insbesondere die anlagebedingte Erhöhung von Oberflächenabflüssen infolge der Neuversiegelung, Verlust von Grundwasserneubildung und Filterwirkung sowie betriebs- und anlagebedingte Schadstoffeinträge zum Tragen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 14 ff. BNatSchG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten, wobei allerdings rechtlich verbindliche Grenzwerte für die Abführung von Straßenoberflächenwasser nicht vorgegeben sind. Der Schadstoffeintrag ist nicht quantifizierbar.

Mit verkehrstypischen Schadstoffen belastetes Oberflächenwasser / Abflusswasser wird überwiegend nicht direkt in das angrenzende Grabensystem eingeleitet, sondern über ein System aus Bankett, Böschung und Mulden geleitet und dabei auf natürliche Weise gereinigt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grabenwassers, insbesondere der Grundwassergüte, ist somit auszuschließen; die wasserrechtlichen Grundsätze sind beachtet. Aufgrund der hohen Filterwirkung (Schadstoffpartikel werden fest an Bodenpartikel angelagert) ist auch das Gefährdungspotential bei Unfällen beherrschbar, da ein zeitnahe Bodenaustausch möglich ist.

Die hydraulischen Veränderungen im Gewässersystem sind nicht von erheblicher Bedeutung. Durch den Bau der Ortsumgehung Loyerberg bedingte Veränderungen der Grundwasserströme bzw. -stände werden sich allenfalls im Bereich weniger Zentimeter bewegen und sind daher nicht erheblich.

Aufgrund der vorgesehenen Entwässerungskonzeption, die dem gegenwärtigen Erkenntnisstand entspricht, sind besondere Risiken durch Belastung von Gewässern oder Grundwasser nicht zu erwarten.

Die Maßnahme wird daher im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Schutzguts Wasser insgesamt als verträglich i. S. d. 12 UVPG angesehen.

2.3.8.4.6 **Klima**

Vor allem ist durch den Bau der Ortsumgehung Loyerberg mit erhöhten Luftverunreinigungen (Stickoxide, Schwermetalle, Stäube etc.) zu rechnen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 14 ff BNatSchG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (Wechselwirkungen / Schutzgut Luft) abzuleiten.

Erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima sind nicht zu erwarten. Gleiches gilt für Störungen bodennaher Luftströmungen. Auswirkungen auf das regionale Klima und das globale Klima sind ebenfalls nach heutigem Wissensstand nicht zu erwarten. Die globalen Auswirkungen des Straßenverkehrs durch Anreicherung der Atmosphäre (Treibhauseffekt, CO₂) sind nicht Gegenstand der projektbezogenen UVP.

Mikroklimatische Auswirkungen in Wechselwirkung mit Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere werden nicht als entscheidungserheblich angesehen.

Die Maßnahme wird daher im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima insgesamt als verträglich i. S. d. 12 UVPG angesehen.

2.3.8.4.7 Luft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen sind 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.

Auch hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 werden keine Grenzwerte überschritten (vgl. Unterlage 11.Lus - Luftschadstofftechnische Berechnung; siehe dazu die Ausführungen unter Ziffer 2.3.4.2). Da im Rahmen der UVP nur fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe heranzuziehen sind und die Zulassung von Projekten nicht von unverbindlichen Zielvorstellungen zur Reinhaltung der Luft abhängig gemacht werden kann, müssen die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als hinnehmbar und insgesamt als unbedenklich angesehen werden.

Der betroffene Landschaftsraum wird hinsichtlich der Luftqualität durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig beeinflusst. Der teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung, dass im Sinne der Konkretisierung einer wirksameren Umweltvorsorge niedrigere Grenzwerte bzw. ein qualitativ höherwertiger Standard zugrunde zu legen sind (Kühling / Peters: „Die Bewertung der Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen“, Dortmund 1994) kann nicht gefolgt werden. Das UVPG, das die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten in nationales Recht umsetzt, enthält - wie bereits ausgeführt - keine neuen Umweltstandards oder Bewertungsmaßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95).

Die Maßnahme wird daher im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Schutzguts Luft insgesamt als verträglich i. S. d. 12 UVPG angesehen.

2.3.8.4.8 Landschaft

Vorliegend kommen vor allem visuelle Auswirkungen durch die Zerschneidung zusammenhängender Räume zum Tragen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 14 ff BNatSchG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten (Veränderung von Gewässern und Uferbereichen = Wechselwirkung).

Die nach fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben (BNatSchG) durchgeführte Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist nachvollziehbar und auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge zutreffend. Hierzu wird auf die Erläuterungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen.

Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem BNatSchG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) teilweise nicht ausgleichbar. Das Landschaftsbild wird durch den Bau der Ortsumgehung Loyerberg verändert.

Bei der Entscheidung über die Zulassung der Maßnahme war daher zu berücksichtigen, dass das Vorhaben für das Schutzgut Landschaft unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge mit dauerhaft nachteiligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

2.3.8.4.9 **Kultur- und sonstige Sachgüter**

Als fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe kommen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, das BImSchG (s. § 1 ... Kultur- und sonstige Schutzgüter...) sowie sachgutbezogene Rechtsnormen (Eigentumsschutz, Nachbarschutz) in Frage.

Im Nahbereich der Neubautrasse der Ortsumgehung Loyerberg befinden sich keine Baudenkmale, insoweit ist die Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

2.3.8.4.10

Medienübergreifende Gesamtbewertung

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

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

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

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

Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist nicht erkennbar, dass etwa durch Wechselwirkungen eine anderweitige Gefährdung der Schutzgüter eintritt.

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

2.3.8.5 Eigentum

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.

2.3.8.5.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme

Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind relativ gestreut über 27 Grundstücke, so dass Einzelbelastungen nicht im Übermaß erfolgen. Auch wenn großflächige Inanspruchnahmen bis zu maximal 7.484 m² gehen, stellen diese ausweislich der Karten und des Grunderwerbsplanes in Unterlage 14 überwiegend keine großen Bruchteile bezogen auf die Einzelgrundstücke dar. Die Planfeststellungsbehörde begrüßt, dass die Vorhabensträgerin mit den Grundstücksbetroffenen bereits eine Einigung hinsichtlich des Grunderwerbes erzielen konnte. Auf die Ziffern 2.4.2.1 und 2.4.2.2 wird verwiesen.

2.3.8.6 Land- und Forstwirtschaft

Die Belange der Land- und Forstwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Die agrarstrukturellen und forstwirtschaftlichen 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 Bau der Ortsumgehung Loyerberg ist ohne die Inanspruchnahme der Land- und Forstwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden.

Gerade den Belangen der Forstwirtschaft wurde sowohl als öffentlichem Belang als auch bezüglich einzelner Betriebe größte Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass im Bereich der Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen und der für die Trasse benötigten Flächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Betroffenen nach dem Erhalt der Flächen auftraten. Eine annehmbare Alternativlösung im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG, welche die betroffenen Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder das Planungsziel und/oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der unzureichenden Verkehrssituation im Raum Loyerberg die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden. Dies gilt auch, sofern die Flächeninanspruchnahmen möglicherweise zu Existenzgefährdungen, schwerwiegenden Vermögensnachteilen oder zur Vernichtung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe oder Gewerbebetriebe führen.

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

2.3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen 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, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. 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.

Ziel der hiesigen Planung ist es, durch den verkehrsgerechten und leistungsfähigen Bau der Ortsumgehung Loyerberg eine allgemeine Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu erzielen und gleichzeitig eine leistungsfähige und sichere Anbindung an das Fernstraßennetz herzustellen. Der Neubau der Ortsumgehung Loyerberg liegt somit im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und –qualität geboten.

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

Auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft sind hinreichend berücksichtigt worden. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß in größtmöglicher Hinsicht beschränkt und auch im Hinblick auf Art. 14 GG gerechtfertigt.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

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

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 *Gemeinde Rastede*

Gegen die Planung bestehen keine Bedenken. Im Hinblick auf die Herabstufung der jetzigen Ortsdurchfahrt bittet die Gemeinde, eine entsprechende Ablösevereinbarung zu schließen. Die Vorhabensträgerin weist in ihrer Stellungnahme auf § 6 Abs. 1 FStrG hin, wonach bei Umstufungen die Straßenbaulast ohne Entschädigung auf den neuen Träger der Straßenbaulast übergeht.

2.4.1.2 *Gemeinde Ovelgönne*

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben

2.4.1.3 Landkreis Ammerland

Der Landkreis Ammerland begrüßt das Vorhaben. Der Bitte, die Verkehrsprognose in Bezug auf die Verkehre der Küstenautobahn zu überarbeiten, wird seitens der Vorhabensträgerin nicht entsprochen. Die der Planung zugrunde liegende Verkehrszählung arbeitet mit den Verkehrsmengen der B 211neu für das Prognosejahr 2025, dabei wird bereits von der maximalen Verkehrsbelastung ausgegangen. Eine Berücksichtigung der Küstenautobahn scheidet aus, da das geplante Bauvorhaben erheblich früher durchgeführt wird. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Stellungnahme an. Ein zeitlicher Zusammenhang der vorgelegten Planung mit der Küstenautobahn ist nicht gegeben.

Die Vorhabensträgerin nimmt die Hinweise des Landkreises bezüglich der Bau-, und Bodendenkmale sowie der Grundwasserabsenkung zum Bodenaustausch im 3. Bauabschnitt zur Kenntnis. Sie sichert zu, im Rahmen der Bauausführung rechtzeitig die Wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Mit dem Entwässerungsverband Jade wurde bereits eine einvernehmliche Lösung für die gedrosselte Einleitung von Oberflächenwasser in das Geestrandtief abgestimmt.

Hinsichtlich der Ersatzzahlung zur Erstellung einer Wallhecke in 103 m Länge sichert die Vorhabensträgerin die Zahlung nach Bereitstellung der Haushaltsmittel zu. Sie wird sich diesbezüglich mit der unteren Naturschutzbehörde in Verbindung setzen.

Der Landkreis bittet, die Kompensationsmaßnahmen auf nichtöffentlichen Grundstücken durch Grunddienstbarkeiten abzusichern und ihr nachzuweisen. Mit dem Hinweis auf die Bereitschaft der betroffenen Grundstückseigentümer führt die Vorhabensträgerin aus, eine Absicherung könne erst nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses und der Bereitstellung der Haushaltsmittel für den Grunderwerb erfolgen.

Die Stellungnahme wird als erledigt angesehen.

Als Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs bittet der Landkreis im Hinblick auf die Verlegung der Haltestellen um eine einvernehmliche Lösung. In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen in Ziffern 2.4.1.20 und 2.4.1.21 Bezug genommen.

2.4.1.4 Landkreis Wesermarsch

Belange des Landkreises Wesermarsch werden durch das Bauvorhaben nicht berührt.

2.4.1.5 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Seitens der Landwirtschaftskammer bestehen keine grundsätzlichen Bedenken, sie bittet jedoch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einvernehmen mit den betroffenen Eigentümern und Bewirtschaftern durchzuführen. Die Vorhabensträgerin verweist auf die Bereitschaft der Eigentümer, auch seien negative Veränderungen der Bewirtschaftungsverhältnisse durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht zu befürchten. Daneben werden im Zuge der Baumaßnahme lediglich die im Plan dargestellten Flächen in Anspruch genommen. Sofern Schäden an Wegen, Zufahrten, Entwässerungseinrichtungen auftreten, werden diese von der Vorhabensträgerin beseitigt. Die Vorhabensträgerin sichert zu, die Aufforstungsarbeiten (Maßnahmen E14 bis E16) rechtzeitig mit dem zuständigen Förster abzustimmen.

2.4.1.6 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Das LBEG äußert keine Bedenken gegen die Planung.

2.4.1.7 Wehrbereichsverwaltung Nord

Es bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

2.4.1.8 Industrie- und Handelskammer (IHK)

Die IHK hält die Baumaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des Unterweserrumes an das Ortszentrum Oldenburg für erforderlich.

2.4.1.9 Entwässerungsverband Jade

Der Entwässerungsverband äußert keine grundsätzlichen Bedenken. Hinsichtlich der Bitte, das Regenwasser vorzureinigen und eine Drosselung einzuplanen, weist die Vorhabensträgerin auf das auf dem Flurstück 208/6 Flur 38 neu vorgesehene Regenrückhaltebecken (RRB) hin. Die dortige Realisierung erscheint gesichert. Hinsichtlich der konkreten Lage und Dimensionierung besteht ein entsprechender Änderungsvorbehalt. Die in Unterlage 12 der Planunterlagen ausgewiesene Fläche zur Anlage eines Erlen-Bruchwaldes (Maßnahme A9) wird um ca. 800 qm zur Errichtung des RRB reduziert. Das RRB geht in das Eigentum der Straßenbauverwaltung über und wird von ihr unterhalten. Die Vorhabensträgerin wird die Ausführungsplanung mit dem Entwässerungsverband abstimmen. Auf Ziffer 1.3.3.1 wird Bezug genommen.

2.4.1.10 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Die Bundesanstalt hat keine Bedenken erhoben. Die in der Stellungnahme benannte Wehrbereichsverwaltung Nord ist am Verfahren beteiligt worden.

2.4.1.11 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband Brake

Der OOWV weist auf die im Plangebiet befindlichen Versorgungsleitungen und Hausanschlüsse hin. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.1.12 Kabel Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen, sodass keine Einwände gegen die Maßnahmen erhoben werden.

2.4.1.13 EWE Netz GmbH

Die EWE erhebt keine Einwände gegen die Planung, die Belange sind im Hinblick auf Ziffer 4.8 des Erläuterungsberichts gewahrt.

2.4.1.14 Deutsche Telekom

Die Deutsche Telekom bittet um rechtzeitige Abstimmung der Bauarbeiten. Auf Ziffer 1.6.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.1.15 Fernleitungs-Betriebsgesellschaft

Es werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.16 E.ON Netz GmbH

Die E.ON Netz GmbH erhebt keine Einwände.

2.4.1.17 PLEdoc GmbH

Im Planbereich sind keine Versorgungsleitungen der PLEdoc betroffen.

2.4.1.18 Nord-West Ölleitung (NWO)

Seitens der NWO werden keine Bedenken vorgetragen.

2.4.1.19 Exxon-Mobil

Es werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.20 Verkehrsbetriebe Wesermarsch GmbH (VBW)

Die Einwendung der VBW richtet sich gegen die Verlegung der Haltestelle des Wesersprinters. Um den Charakter einer Sprinterlinie als schnelle und direkte Verbindung zwischen zentralen Orten aufrechtzuerhalten, sei es erforderlich, die Haltestelle nach Fertigstellung der Ortsumgehung an der neuen Bundesstraße einzurichten. Die laut Planung vorgesehene Linienführung sehe das Abbiegen von der Bundesstraße - unter Querung von drei Fahrstreifen - auf die neue Ortsdurchfahrt vor. Damit sei ein nicht zu kompensierender Zeitverlust verbunden. Die VBW fordert daher, die Haltestelle an der neuen Bundesstraße im Nahbereich der Feuerweherschule sowie eine Querungshilfe für die Fahrgäste einzurichten.

Im Erörterungstermin wiederholt die VBW ihre Einwände und äußert die Überlegung, den Betrieb des Wesersprinters ggf. einzustellen. Da eine Einigung im Termin nicht erzielt werden konnte, wurde vereinbart, weitere Gespräche zu führen. Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird insoweit verwiesen.

Bei dem am 17.06.2010 stattgefundenen Gespräch zwischen der Vorhabensträgerin, den Vertretern der Betreibergesellschaften des Wesersprinters, des Landkreises Ammerland, der Gemeinde Rastede und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen kam eine Einigung zustande. Die VBW hat ihre Forderung hinsichtlich der Haltestelleneinrichtung an die neue Bundesstraße zurückgenommen.

Die Einwendung ist damit erledigt.

2.4.1.21 Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)

Der VBN wendet sich ebenfalls gegen die Verlegung der Haltestelle der Linie 440 „Wesersprinter“ in den Bereich der neuen Ortsdurchfahrt. Die überörtliche Verbindungsfunktion der Sprinterlinie gehe verloren, da der Bus die Bundesstraße zum Anfahren der Haltestelle verlassen müsse. Der VBN bittet, die Haltestelle an der neuen Bundesstraße im Bereich der Feuerweherschule Loy einzurichten. Die Vorhabensträgerin lehnt dies im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ab. Die Fahrgäste müssten an der Südseite der Bundesstraße ein- und aussteigen und wären gezwungen, diese zu überqueren. Der seitens der Vorhabensträgerin ermittelte Zeitverlust, der durch die Anordnung der Haltestelle in der Ortsdurchfahrt bedingt wird, sei relativ gering und müsse sich dem Sicherheitsgedanken unterordnen. Auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin wird verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.1.20 verwiesen. Die Einwendung wird als erledigt angesehen.

2.4.1.22 Nieders. Landesfeuerweherschule Loy (LFS)

Die Einwendung richtet sich gegen die schalltechnische Untersuchung, die im Bereich der Feuerweherschule keine Erhöhung der Lärmbelastung ermittelt hat und damit Lärmschutzmaßnahmen ausschließt. Durch die Erhöhung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 70 km/h und die Entfernung von Bäumen und Sträuchern als natürlichem Lärmschutz befürchtet die LFS eine Erhöhung der Lärmbelastung. Die Vorhabensträgerin führt mit Hinweis auf die geltenden Rechtsgrundlagen aus, dass es sich bei dem von der Planung betroffenen Bereich der Landesfeuerweherschule um keinen Neubau, sondern um die Änderung einer Straße, der B 211 handelt. Gemäß der 16. BImSchV wird ein Anspruch auf Lärmvorsorge erst durch eine „wesentliche Änderung“ der Straße in lärmtechnischer Hinsicht ausgelöst. Diese ist bei einer Erhöhung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) gegeben. Auf die detaillierte Stellungnahme der Vorhabensträgerin zu der Einwendung wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Die schalltechnische Untersuchung hat für die Immissionspunkte der „Feuerweherschule“ bereits im Bestand eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ergeben. Im Vergleich Bestand – baulicher Eingriff

(Unterlage 11.2.4-3) ergeben sich keine Erhöhungen der Immissionswerte. Eine wesentliche Änderung liegt somit nicht vor, mit der Folge, dass keine Lärmvorsorgemaßnahmen ausgelöst werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an. Das der Planung zugrunde liegende Schallgutachten ist nicht zu beanstanden. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.3.4.1 ff hingewiesen.

Die LFS spricht die Entfernung von Bäumen und Gehölzen auf dem Gelände der Feuerweherschule zur Anlegung der Linksabbiegespur an. Der Bitte, den Eingriff auf dem Gelände der Feuerweherschule auszugleichen, wird seitens der Vorhabensträgerin entsprochen. Zudem könne der Eingriff mit einer Änderung der vorgesehenen Entwässerung minimiert werden. Auf die Stellungnahme der Vorhabensträgerin zu der Einwendung wird verwiesen. Der Einwand wird damit als erledigt angesehen.

Die LFS wendet sich ferner gegen die Übernahme von Kosten, die durch den Bau der Linksabbiegespur entstehen. Gemäß § 8a Abs. 4 S. 1 FStrG habe der Straßenbaulastträger angemessenen Ersatz zu schaffen, sofern durch die Änderung einer Bundesstraße die Zufahrt auf Dauer unterbrochen oder erheblich erschwert werde. Der Bau der Linksabbiegespur stelle diesen angemessenen Ersatz dar, die Kosten habe somit die Straßenbaubehörde zu tragen. Mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.1992 sei die jetzige Zufahrt zur B211 festgesetzt worden. In ihrer Stellungnahme zu der Einwendung führt die Vorhabensträgerin aus, dass die Verlegung der Zufahrt auf die heutige Hauptzufahrt mit Verwaltungsvereinbarung vom 29./30.07.1985 geregelt wurde. Bis zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.1992 im Rahmen eines Radwegebaues wurde diese Verlegung jedoch nicht umgesetzt. Da der Beschluss keine andere Regelung für die Zufahrt trifft, habe die Vereinbarung aus dem Jahre 1985 weiter Bestand. Sie ist widerruflich und bestimmt, dass der Erlaubnisnehmer auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten, die dem Träger der Straßenbaulast entstehen zu ersetzen hat. Im Erörterungstermin und in einem weiteren Gespräch konnte keine Einigung erzielt werden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Rechtsauffassung der Vorhabensträgerin, dass die Bau- und Ablösekosten des Linksabbiegestreifens für die Zufahrt zur Landesfeuerweherschule (LFS) Loy gem. § 8 Abs. 2a FStrG durch das Land Niedersachsen zu tragen sind. Grundsätzlich gilt die Neuanlage oder Änderung einer Zufahrt zu Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten als Sondernutzung gem. § 8a Abs. 1 FStrG, die gem. § 8 Abs. 1 der Erlaubnis bedarf. Diese ist entsprechend den Vorgaben des § 8 Abs. 2 FStrG mit Verwaltungsvereinbarung vom 29./30.07.1985 der LFS widerruflich erteilt worden und löst die Kostentragungspflicht des Erlaubnisnehmers aus. Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.1992 hat im Rahmen der Konzentrationswirkung keine andere inhaltliche Regelung getroffen. Durch den Bau der Ortsumgebung wird nach § 8a Abs. 4 S. 1 FStrG weder die Zufahrt zum Gelände der Feuerweherschule dauerhaft unterbrochen, noch wird die Nutzung erheblich erschwert, so dass eine Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers nicht eingreift. Im Übrigen entbindet § 8a Abs. 4 S. 3 FStrG den Straßenbaulastträger von der Ersatzpflicht nach Satz 1, wenn die Zufahrt auf einer widerruflichen Erlaubnis beruht. Die Prüfung der Vereinbarung von 1985 und des Planfeststellungsbeschlusses von 1992 hat keinen anderen Sachverhalt, als von der Vorhabensträgerin vorgetragen, ergeben, sodass keine rechtliche Grundlage für die Übernahme der Kosten gegeben ist. In den im Vorfeld mit der Landesfeuerweherschule und dem Staatlichen Baumanagement Weser-Ems geführten Gesprächen wurden sämtliche Alternativen für die Zufahrt verworfen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit stellt der Bau einer Linksabbiegespur die einzig praktikable Lösung für alle Beteiligten dar.

Der Einwand wird, soweit er dadurch nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

Die LFS hält daneben eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Zufahrtsbereich als weitere verkehrssichernde Maßnahme für erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Vorhabensträgerin zu, dass es sich um verkehrsbehördliche Anordnungen handelt, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

2.4.1.23 Gasunie Deutschland Services GmbH

Leitungen der Gasunie sind von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.2 Einwendungen

2.4.2.1 Einwendung E. 1

Der Einwender nimmt Bezug auf die auf seinem Grundstück vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen. Er könne den Planungen erst zustimmen, wenn Verhandlungen über seine Vorstellungen und deren Umsetzung stattgefunden hätten. Die Vorhabensträgerin hat mit dem Einwender entsprechende Gespräche geführt, eine Einigung konnte herbeigeführt werden. Die Änderungen umfassen den Grunderwerb der Fläche für die Anlage der neuen Wallhecke und die Anlage eines Pflanzstreifens (A10) auf Kosten der Vorhabensträgerin. Die Änderungen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses, auf die Ziffern 1.3.3.4 und 1.3.3.2 wird hingewiesen. Im Erörterungstermin erklärt der Einwender unter Bezug auf die vorangegangenen Gespräche mit der Vorhabensträgerin, seine Anliegen seien zwischenzeitlich geklärt, und seine Einwendungen damit erledigt.

2.4.2.2 Einwendung E. 2

Die Einwenderin ist Eigentümerin eines Gebäudegrundstückes im Bereich der Neubautrasse. Der Abstand zwischen Gebäude und Bundesstraße würde sich derart verringern, dass mit einer massiven Minderung des Verkaufs- und Mietwertes gerechnet wird. Es werden Schadensersatzforderungen u. a. wegen Mietausfall, Wertverlust erhoben. Die Vorhabensträgerin weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass laut Planung das Flurstück einschließlich der Gebäude erworben werde. Auf Unterlage 14.2 wird Bezug genommen. Die Erwerbsverhandlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, die Planfeststellungsbehörde sieht die Einwendung als erledigt an.

Weitere Einwendungen wurden nicht erhoben.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung, die durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

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

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

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

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

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

4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

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

4.3 Außerkrafttreten

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

4.4 Berichtigungen

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

4.5 Einsichtnahme

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



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

Im Auftrage

Biewald

5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

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



DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz



LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAmS 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBI.	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50-100	Militärische Lastenklasse
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NESG	Niedersächsisches Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen



NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _X	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
Plafer 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung



RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie



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