



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**Neubau der Tank- und Rastanlage Salzgitterhüttenblick
(Arbeitstitel Salzgitter-Salzgau)
im Zuge der A 39**

von Bau-km 20+150 bis Bau-km 21+250

Gemarkungen Sauingen und Bleckenstedt

30.12.2010

3328/31027-04/08-TuR-Anlage Salzgau



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

A . Feststellender Teil	Seite
1. Feststellung des Planes	3
2. Nebenbestimmungen	6
3. Erlaubnisse und Genehmigungen	6
4. Zusagen	6
5. Vereinbarungen	7
6. Entscheidungen über Einwendungen	7
7. Nachrichtliche Hinweise	7
8. Verfahrensablauf	8
B. Begründender Teil	
9. Notwendigkeit der Baumaßnahme	9
10. Natur- und Landschaftsschutz / Umweltverträglichkeitsprüfung	10
11. Immissionsschutz / Verkehrsbelastung	17
12. Rückwärtige Anbindung	19
13. Einzeleinwendungen	19
13.1-13.21 Einwender	
14. Gesamtabwägung	39
15. Hinweise	40
16. Rechtsbehelfsbelehrung	40

Anlage : Abkürzungsverzeichnis

A. Feststellender Teil

1. Feststellung des Planes

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

Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl. 1a	Bl.1-20
Übersichtskarte i.M. 1: 25 000 vom 26.05.2008	Unterl. 2	Bl. 1
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 26.05.2008 Deckblatt vom 29.01.2010	Unterl. 6	Bl. 1+3-4 Bl. 2a
Lagepläne i.M. 1:1000 vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl. 7	Bl. 1a+2a
Höhenpläne i.M. 1:1000/100 vom 26.05.2008	Unterl. 8	Bl. 1-6
Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer, und sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis) vom 26.05.2008	Unterl. 10	Bl. 1-7
Lärmschutzmaßnahmen vom 29.01.2010	Unterl. 11.1	lfd. Nr. 6
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Übersichtslageplan i.M. 1:5000 - vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl. 12.3.1	Bl. 1a+2
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Planungskarten i.M. 1:1000 –vom 26.05.2008 vom 29.01.2010 (Deckblatt)	Unterl. 12.3.2	Bl. 2 Bl. 1a
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenkartei - vom 26.05.2008	Unterl. 12.3.3	Bl. S01, G03, A04, A05,
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenkartei - vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl. 12.3.3	Bl. S02, E06, A07, E08
Grunderwerbspläne i.M. 1:1000 vom 26.05.2008 vom 29.01.2010 (Deckblatt)	Unterl. 14.1	Bl. 2 Bl. 1a

Grunderwerbsverzeichnis vom 26.05.2008 - unverschlüsselt- Deckblätter vom 06.01.2009	Unterl. 14.2	Bl. 1, 2+4 Bl. 3
vom 26.05.2008 – verschlüsselt- Deckblätter vom 06.01.2009	Unterl. 14.2	Bl. 1 Bl. 2

festgestellt.

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

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

Erläuterungsbericht vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl.1	Bl.1-27
Übersichtslageplan i.M. 1:5000 vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl.3	Bl.1a+2
Schalltechnische Untersuchung –Berechnungsunterlagen- vom 29.01.2010 (Deckblätter)	Unterl.11.2	Bl.1-21
Übersichtslageplan/Berechnete Gebäude vom 29.01.2010	Unterl.11.3	Bl.1a
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht vom 29.01.2010 (Deckblätter) - Gutachtliche Stellungnahme/Benehmensherstellung - Untersuchung der Feldhamster und Brutvögel(2006/2007)	Unterl.12.1 Unterl.12.1 Unterl.12.1	Bl.1-31 Bl.1-2 Bl.1-8
Bestands- und Konfliktplan i.M.1:5000 vom 26.05.2008	Unterl.12.2	Bl.1
Fachbeitrag zum Artenschutz vom Mai 2008	Unterl.12.4	Bl.1-8
Wassertechnische Untersuchung vom 26.05.2008	Unterl.13.1-3	
Leitungsbestandsplan vom 26.05.2008	Unterl.15	Bl.1

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „Nicht Festgestellt“ versehen.

2. Nebenbestimmungen

- 2.1** Mit den Erdbauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn zuvor die im Vorhabensbereich lebenden Feldhamster (*Cricetus cricetus*) auf die im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesenen Flächen umgesiedelt wurden (CEF-Maßnahme). Die detaillierte Festlegung der Durchführung der Maßnahme ist in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen.
- 2.2** Sollte es bei der Einleitung von Oberflächenwasser in die Seitengräben zu Mehraufwendungen in der Unterhaltung kommen, hat der Vorhabensträger entsprechende einvernehmliche Regelungen mit den Feldmarkinteressentenschaften zu treffen. Erforderliche Vereinbarungen hinsichtlich der Grabennutzung sind rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen.
- 2.3** Bezüglich der Baustraßen- und Ablagerungsflächennutzungen während der Bauphase sind in der Ausführungsplanung einvernehmliche Regelungen zwischen dem Vorhabensträger und den Eigentümern bzw. Feldmarkinteressentenschaften zu treffen.
- 2.4** Beginn und Ende der Baumaßnahme sind dem Wehrbereichskommando I –LKdo S-H G 45 –Verkehrsinfrastruktur, Niemannsweg 220, 24106 Kiel anzuzeigen.
- 2.5** Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern oder zu ergänzen.

3. Erlaubnisse und Genehmigungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde entsprechend § 19 Abs. 1 i. V. m. § 8ff des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG). Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß §§ 74, 75 VwVfG wird die Erlaubnis, Bewilligung bzw. Genehmigung entsprechend den o.g. Vorschriften in Verbindung mit §§ 57 und 99 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) erteilt.

4. Zusagen

Die Zusagen des Maßnahmenträgers im Rahmen der Gegenäußerung zu den Stellungnahmen und Einwendungen sind verbindlich und gehen nicht mit ihnen übereinstimmenden Planaussagen vor.

5. Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Salzgitter und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach der zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarung.

6. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung noch bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwanderheber sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen wird auf die Ziffern 13.1 bis 13.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

7. Nachrichtliche Hinweise

- 7.1 Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 Abs. 1 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.
- 7.2 Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.
- 7.3 Die durch die Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.
- 7.4 Über Fragen der Widmung, Umstufung oder Einziehung von Straßen wird in diesem Beschluss nicht entschieden. Diese Entscheidungen ergehen in den hierfür gesetzlich vorgesehenen Verfahren.
- 7.5 Für die im Bereich der Baumaßnahme erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.

- 7.6 Für die Bauausführung gilt die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV).
- 7.7 Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendung behandelt wurde.
- 7.8 Änderungen in der Planfeststellung durch den Plan nach § 41 Flurbereinigungsgesetz sind hinsichtlich der überplanten Flächen, der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege und der Lage der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zulässig, soweit sie dem Zweck der Flurbereinigung dienen im Sinne einer optimalen Erschließung sowie der Herbeiführung günstiger Planformen der landwirtschaftlichen Nutzflächen.

8. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover, am 09.06.2008 bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 03.07.2008 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 11.08.2008 bis 10.09.2008 bei der Stadt Salzgitter öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Gleichzeitig mit der Auslegung wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange eingeholt.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind danach, wiederum nach ortsüblicher Bekanntmachung, am 15.06.2009 in Salzgitter erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten zugesandt wurde.

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

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

B Begründender Teil

9. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich rechtlichen Verpflichtungen obliegt (§ 5 Abs. 1 FStrG). Als solcher hat er die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 FStrG). Ferner hat er dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 FStrG).

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

Der Bund als Baulastträger der Bundesautobahnen ist grundsätzlich in der Pflicht, notwendige Parkflächen zu schaffen, damit der Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit hat, die Autobahn zu verlassen, um sich auszuruhen, Mahlzeiten einzunehmen, sein Fahrzeug zu betanken oder in sonstiger Weise betriebsfähig zu erhalten. Überdies wird in diesem Fall eine in der Nähe befindliche, ausgelastete Rastanlage zurückgebaut, wofür Ersatz erforderlich ist.

Die Anforderungen aus dem Zielfeld Verkehr ergeben sich u.a. aus den „Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen“. Hiernach ist in den verkehrstechnischen Vorgaben vorgesehen, dass die Abstände der Rastanlagen untereinander nicht mehr als 50 bis 60 km im Regelabstand und 80 km im Ausnahmeabstand aufweisen. Nach dem Wegfall der Rastanlage Braunschweig-Rüningen ergeben sich Abstände zwischen den bereits vorhandenen Rastanlagen von 63 bis 90 km. Diese Abstände liegen in jedem Fall über den Sollabständen und in vier Fällen sogar über dem Ausnahmeabstand. Um die Anforderungen, die sich aus den Abständen zwischen den Rastanlagen ergeben, zu erfüllen, bietet sich der vorgesehene Standort für die Tank- und Rastanlage östlich von Salzgitter an. Der Vorhabensträger hat daher mit der geplanten Rastanlage bei Salzgitter einen eindeutigen Planungsauftrag zur Herstellung und Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auszuführen.

Hinsichtlich eines Ersatzes für die vorhandene Rastanlage ist somit eine detaillierte Raumbetrachtung vorgenommen worden. Zur Standortfindung wurde im Jahre 2003 ei-

ne Standortuntersuchung für den Bereich vom Anschlussdreieck Salzgitter bis zur Anschlussstelle Braunschweig Rünigen vorgenommen. Der gewählte Standort hat aus der Gesamtheit der Zielfelder Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Umfeld und Umweltverträglichkeit die Kriterien in den verschiedenen Zielfeldern am Besten erfüllt. Die geplante Rastanlage ist als mittlere Rastanlage konzipiert. Die Gestaltung der Rastanlage entspricht den durch das BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) in den Richtlinien für Rastanlage an Straßen (RR1) vorgegebenen Anforderungen an Tank- und Rastanlagen. Die Inanspruchnahme der erforderlichen Flächen ist unter Berücksichtigung der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen auf ein Minimum beschränkt worden.

Die Maßnahme ist auch bei Berücksichtigung von Autohöfen notwendig. Autobahnahe Autohöfe sind rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluss hat. Sie sind lediglich geeignet, die Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Hinblick auf die für Berufskraftfahrer vorgeschriebenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten zu ergänzen, da die für die Ruhezeiten der Berufskraftfahrer benötigten hohen Stellplatzzahlen an der Autobahn nur eingeschränkt zur Verfügung gestellt werden können. Dem wird auch bereits durch die 1994 eingeführte Beschilderungsmöglichkeit für Autohöfe angemessen Rechnung getragen.

Nach alledem ist die Maßnahme planungsrechtlich gerechtfertigt, wie auch in dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ausführlich begründet worden ist. Die dortigen Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar. Diese macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen.

10. Natur- und Landschaftsschutz

10.1 Natur und Landschaft

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 5 NAGBNatSchG verbunden. Die Auswirkungen des Vorhabens sind insbesondere auf Seiten 14 ff. des Erläuterungsberichts des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) dargestellt. Dort sind naturschutzrechtliche Vorschriften noch nach den Fassungen des Landes- und Bundesnaturschutzrechts zitiert, die bis zum Ende des Monats Februar 2010 gegolten haben. Nach den für den Zeitpunkt dieses Beschlusses maßgeblichen neuen Gesetzesfassungen ist das Vorhaben naturschutzrechtlich nicht anders zu beurteilen.

Der LBP stellt die anlage-, bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen mit jeweiliger Raumausdehnung insbesondere in Tabelle 3 detailliert dar. Von der Tank- und Rastanlage wird eine Fläche von 5,28 ha auf der Nordseite und 6,23 ha auf der Südseite betroffen. Bei einer Fläche von insgesamt 5,60 ha geht durch Versiegelung für Verkehrsflächen und die Raststätte sowie die Tankanlage die Funktion des Bodens als Pflanzenstandort,

als Lebensraum für Bodenorganismen sowie als Grundwasserspeicher und –filter verloren. Auf einer Fläche von 5,80 ha kommt es durch Aufschüttungen und Abgrabungen von Boden zu einer Degeneration des natürlichen Bodenaufbaus. Die Inanspruchnahme von Flächen für Baubetriebs- und Lagerflächen führt zu einem Funktionsverlust dieser Flächen. Der Boden wird mit Schadstoffen belastet. Durch die Versiegelung von Flächen verändert sich der Niederschlagsabfluss. Es kann zu Schadstoffeinträgen im Grundwasser kommen. Bau- und betriebsbedingt wird die Luft durch Schadstoff- und Staubeinträge belastet. Biotope mit allgemeiner Bedeutung gehen ganz oder teilweise verloren. Durch den Bau werden Brut- und Nahrungsflächen der im LBP bezeichneten Vogelarten (Feldlerche, Schafstelze, Domgrasmücke, Rabenkrähe) in Anspruch genommen. Lebensräume des Feldhamsters gehen ebenfalls verloren. Die von der Anlage ausgehenden Betriebsgeräusche führen zu einer Beunruhigung der Avifauna. Das Landschaftsbild wird beeinträchtigt.

10.2 Konfliktminderung (Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen)

Die geplante Tank- und Rastanlage verursacht keine vermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG. Es sind keine zumutbaren Alternativen gegeben, die den mit dem Bau der Anlage verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen. Durch die festgestellten Schutzmaßnahmen werden Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden bzw. vermindert.

So wird gemäß Maßnahme Nr. S01 (Maßnahmenkartei, Unterlage 12.3.3) der Eingriff auf die geplanten Flächen der Tank- und Rastanlage beschränkt. Die im Norden und Süden angrenzenden Flächen werden nicht für die Baustelleneinrichtung oder Baustellenerschließung genutzt. Die Rodung und Baufeldfreimachung darf nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln stattfinden. Der Oberboden wird in der in Maßnahme S01 näher beschriebenen Art geschützt.

Gemäß der festgesetzten Maßnahme S02 werden Feldhamster von der von dem Eingriff betroffenen Fläche auf die von der festgesetzten Maßnahme A07 umfassten Flächen umgesiedelt (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG). Auf dem betreffenden Maßnahmenblatt werden die Bedingungen, unter denen die Umsiedlungsaktion durchzuführen ist, detailliert beschrieben, um Beeinträchtigungen dieser nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Art soweit wie möglich zu vermeiden. Insbesondere sind danach die jahreszeitlichen Lebenszyklen des Feldhamsters (Winterschlaf- und Fortpflanzungsphase) zu berücksichtigen.

10.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Mit den in den Planunterlagen vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommt der Antragsteller seiner Pflicht gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG nach, von der Tank- und Rastanlage ausgehende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die Maßnahmen A04, A05 und A07 werden die durch das Projekt beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Die Anlage wird danach mit einer Gehölzpflanzung umgeben, die die Anlage in den Landschaftsraum einbindet. Durch weitere Gehölzpflanzungen entlang der Ein- und Ausfahrten wird der frühere Bewuchs der Autobahnböschungen wiederhergestellt. Für die umzusiedelnden Feldhamster werden vor dem Beginn der Baumaßnahme feldhamstergerecht bewirtschaftete Ackerflächen geschaffen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme). Durch die Umwandlung von Ackerfläche in Ruderalflächen nördlich und südlich der Anlage (Maßnahme E06) sollen die Bodenfunktionen als Ersatz für die Beeinträchtigung von Boden durch Versiegelung aufgewertet werden. Damit werden im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG die durch das Projekt beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplanes, Seite 20 ff. (Unterlage 12.1), im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahme (Unterlage 12.3.2) und in der Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3) im Einzelnen dargestellt.

Hinsichtlich der für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu verwendenden Gehölzarten wird auf § 40 BNatSchG hingewiesen.

10.4 Naturschutzrechtliche Abwägung

Das Vorhaben ist nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Die nach dieser Bestimmung anzustellende Abwägung ergibt nicht, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Es überwiegt das öffentliche Interesse an dem Bau der Tank- und Rastanlage. Die für die Verwirklichung des Projekts sprechenden Gründe sind unter Punkt 9 dieses Beschlusses dargestellt. Sie fußen im Wesentlichen auf die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wiedergegebenen Gründe. Der Bau einer bewirtschafteten Rastanlage an diesem Abschnitt der A39 ist aus verkehrlichen Gesichtspunkten unverzichtbar. Erforderlich ist ein Ersatz für die bei Rüningen entfallende Tank- und Rastanlage. Weitere Tank- und Raststätten sind an der A39 zwischen dem Autobahndreieck Salzgitter und der Verbindung mit der A2 nicht vorhanden. Der gewählte Standort der Anlage erweist sich, wie im Erläuterungsbericht ausführlich dargestellt, bei Berücksichtigung der Anforderungen von Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Umfeld und Umweltverträglich-

lichkeit unter mehreren untersuchten Standorten als der am besten geeignete. Nach der Konzeption der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sowenig wie möglich beeinträchtigt. Die verbleibenden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind gegenüber den für den Bau der Anlage sprechenden Gründen nachrangig.

10.5 Gebietsschutz

Im Wirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine nach Naturschutzrecht geschützten Gebiete.

10.6 Artenschutz

Das Vorhaben verstößt nicht gegen Vorschriften, die dem Artenschutz dienen, insbesondere nicht gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG. Die Auswirkungen des Vorhabens sind in einem gesonderten Fachbeitrag (Unterlage 12.4) untersucht worden. Der Fachbeitrag beruht auf der Analyse und Beschreibung der Bestandssituation von Hugo, A. (2007): Tank- und Rastanlage A 39 Salzgitter – Untersuchung der Feldhamster und Brutvögel 2006/2007. Die Ausführungen des Fachbeitrags sind in sich schlüssig und frei von Widersprüchen. Anhaltspunkte für eine nicht ausreichende Ermittlungstiefe oder fachlich unzutreffende Ableitungen sind nicht erkennbar. Dieser Fachbeitrag wird daher von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

Vorkommen von Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind in dem Untersuchungsgebiet nicht ermittelt worden. Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Variante 4 BNatSchG ist durch das Vorhaben nicht verletzt. Dieses Verbot bezieht 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. Dazu gehört im Planungsgebiet der Feldhamster. Diese Art ist im Planungsraum vom Tötungsverbot nicht betroffen. Auf dem Gelände südlich der geplanten Rastanlage sind im Rahmen der Feldhamster-Kartierung drei Feldhamsterbaue ermittelt worden. Nach dem Artenschutzbeitrag ist davon auszugehen, dass auch die nördliche Fläche regelmäßig von Feldhamstern besiedelt wird. Der Feldhamster ist eine nach Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützte Tierart. Die Planung sieht vor, dass vorhandene Feldhamster umgesiedelt werden (Maßnahme S02). Dafür werden feldhamstergerecht bewirtschaftete Flächen bereitgestellt (Maßnahme A07). Diese Flächen befinden sich im Süden und im Norden der geplanten Rastanlage sowie nordwestlich der Anschlussstelle Salzgitter-

Lebenstedt-Nord. Ihre Bepflanzung und Pflege im Hinblick auf die Eignung als Lebensraum für den Hamster wird auf dem Maßnahmenblatt A07 detailliert beschrieben. Unter anderem darf die Bodenbearbeitung nur zwischen dem 15. Oktober und dem 15. April bei einer maximalen Bearbeitungstiefe von 20 cm erfolgen. Die im Untersuchungsraum festgestellten Vogelarten Schwarzmilan, Rotmilan, Rohrweihe, Mäusebussard, Turmfalke, Feldlerche, Schafstelze und Wiesenpieper werden ebenfalls von dem Tötungsverbot nicht betroffen. Der Schwarzmilan, der Rotmilan und die Rohrweihe halten sich gelegentlich als Nahrungsgast im Untersuchungsgebiet auf. Horstbäume Schwarz- und des Rotmilans sowie Brutplätze der Rohrweihe sind durch das Projekt nicht betroffen. Horststandorte des Mäusebussards werden ebenfalls nicht direkt in Anspruch genommen. Auch der Turmfalke hält sich gelegentlich als Nahrungsgast im Untersuchungsgebiet auf. Ein potentieller Brutstandort dieser Art befindet sich in mindestens 250 Meter Entfernung zum Bauvorhaben. Auch sofern diese Arten in Straßennähe jagen, steigt für sie das Risiko einer Kollision mit Fahrzeugen auf der Rastanlage nicht signifikant. Eine Beeinträchtigung von Eiern oder Nestern der Feldlerche und der Schafstelze wird durch die Baufelddräumung außerhalb der Brutzeit (Maßnahme S01) vermieden. Ein baubedingter Verlust von Neststandorten des Wiesenpiepers ist nicht zu erwarten.

Die übrigen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG (Fang-, Nachstell-, Verletzungs- und Zerstörungsverbote) sind in Bezug auf den Feldhamster unter Berücksichtigung des § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht verletzt. Die vorhandenen Exemplare dieser Art werden, wie beschrieben, vor Beginn der Baumaßnahme auf entsprechend vorbereitete, feldhamstergerecht bewirtschaftete Flächen umgesiedelt. Diese, durch das nach § 15 BNatSchG zulässige Projekt ausgelöste, vorgezogene Ausgleichsmaßnahme wird vor dem Bau der Rastanlage in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchgeführt. Durch sie wird, wie der Artenschutzbeitrag in fachlich nicht zu beanstandender Weise ausführt, die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Hamsters in räumlichem Zusammenhang weiterhin erfüllt (Ausweichhabitate). Auch in Bezug auf die genannten Vogelarten sind diese Verbotstatbestände wegen der von der Planung vorgesehenen Rodung und Baufelddräumung außerhalb der Brutzeit (Maßnahmenblatt S01) nicht verletzt.

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. In Bezug auf den Feldhamster wird das Verbot nicht verletzt. Wie auf dem Maßnahmenblatt S02 angegeben, soll die oben beschriebene Umsiedlungsaktion für vorhandene

Feldhamster im Frühjahr (April bis Mai) stattfinden, da die Tiere aus dem Winterschlaf erwachen und die Fortpflanzungsphase noch nicht begonnen hat. Eine Umsiedlung im Spätsommer/Herbst (Ende August bis Mitte September) darf nach der Planung stattfinden, nachdem die letzten Jungtiere den Mutterbau verlassen haben.

Mangels vorliegender Horststandorte und durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezüglich der genannten Vogelarten ebenfalls gewahrt. Es liegt keine erhebliche Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG) vor. Aufgrund der Qualität des Eingriffs ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der betroffenen Arten zu verneinen. 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.¹

10.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist gem. §§ 3 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf Kultur und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die gem. § 6 UVP zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden vom Träger der Maßnahme vorgelegt und es wurde eine allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung der Umweltauswirkungen erstellt (Unterlage Nr. 1 a). Durch die Mitfeststellung wird diese Unterlage Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses. Die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die Gutachten und die allgemein verständliche Zusammenfassung sind inhaltlich nachvollziehbar und lassen weder logische Brüche noch Verstöße gegen anerkannte Denkgesetze erkennen.

Die Angaben des Vorhabensträger nach § 6 UVP, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer eingehenden Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1a) in vollem Umfang zu. Die Un-

¹

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

terlage 1a wird von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG gemacht. Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der Hinweise und Stellungnahmen in dem Planfeststellungsverfahren lassen sich die wesentlichen Umweltauswirkungen wie folgt zusammenfassen:

Das Vorhaben verursacht keine bau- anlagen- oder betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Wohn- oder Wohnumfeldfunktionen. Die nächstgelegene Siedlung ist der Ortsteil Sauingen ca. 600 m und der Ortsteil Üfingen ca. 900 m nordöstlich des Untersuchungsgebietes. Das Schutzgut Mensch ist nicht erheblich beeinträchtigt.

Die Schutzgüter Tiere und Pflanzen werden durch die Überbauung und Versiegelung beeinträchtigt. In dem in der Unterlage 1a beschriebenen Umfang kommt es auf den betroffenen Flächen zu einem Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensräume. Zu erwarten ist die Zerstörung oder Beschädigung von Nestern bodenbrütender Vogelarten (Feldlerche, Schafstelze). Für die Avifauna gehen Brut- und Nahrungsflächen verloren (11,5 ha Acker, 0,60 Gehölz- und Ruderalstreifen). In entsprechendem Umfang geht Lebensraum für den Feldhamster verloren.

Werte und Funktionen des Schutzgutes Boden werden durch die Versiegelung entwertet. Betroffen sind Böden mit hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit, mit hohem Wasserspeichervermögen und hohem Filter- und Puffervermögen (5,60 ha). Es kommt zur Degeneration des natürlichen Bodenaushubs durch Abgrabung und Aufschüttung im Bereich der Nebenanlagen (5,80 ha). Die Böden sind durch Schadstoffe beeinträchtigt.

Ebenso ist das Schutzgut Wasser durch Schadstoffeinträge entlang des Fahrbahnrandes betroffen. Die Flächenversiegelung bewirkt ein Verlust an Versickerungsflächen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima/Luft sind aufgrund der geringen lufthygienischen sowie klimaökologischen Bedeutung des Gebietes und der Vorbelastung durch die A 39 auszuschließen.

Durch die geplante Rastanlage und den Verlust autobahnbegleitender Gehölze wird der vorhandene, großräumig strukturierte Offenlandschaft technisch überprägt und weithin erkennbar zerschnitten.

Die Beeinträchtigung von Kultur- und sonstigen Sachgütern ist nicht zu erwarten.

Die durch das Vorhaben erzeugten Umweltbeeinträchtigungen werden durch die vorgesehenen Ausgleichs-, Ersatz- und Schutzmaßnahmen soweit wie möglich vermieden. Diese Maßnahmen sind Bestandteil des festgestellten Plans.

Zum Schutz bodenbrütender Vögel darf das Baufeld nur außerhalb der Brutzeit geräumt werden. Die angrenzenden Ackerflächen werden vor Befahren gesichert. Alle vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach der Beendigung der Bauphase fachgerecht wiederhergestellt. Vorhandene Exemplare des Feldhamsters werden auf eine vor Baubeginn anzulegende, feldhamstergerecht bewirtschaftete Fläche umgesiedelt, somit ein Ersatzhabitat geschaffen.

Die Rastanlage wird landschaftsgerecht eingegrünt, in den Landschaftsraum eingebunden und optisch nach außen hin abgeschirmt. Der frühere Bewuchs der Autobahnböschungen wird durch Gehölzpflanzungen entlang der Ein- und Ausfahrten ersetzt. Nördlich und südlich der Anlage werden Ackerflächen in Ruderalflächen umgewandelt. Es werden weitgehend gehölzfreie Lebensräume für Vogelarten der offenen Feldflure geschaffen.

Somit ist gemäß § 12 UVPG festzustellen, dass das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 ff. UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig ist.

11. Immissionsschutz / Verkehrsbelastung

Im Rahmen des Neubaus der T&R-Anlage ist die schalltechnische Auswirkung auf die benachbarte Bebauung untersucht wurden. Mit der schalltechnischen Untersuchung für den hier zu untersuchenden Streckenabschnitt sind die Betroffenen sowie der Grad der Betroffenheit dahingehend ermittelt worden, ob das gesetzlich zulässige Maß an Lärmbelastung eingehalten oder überschritten wird. Es sind die Orte Üfingen (nördlich der BAB 39) sowie Sauingen (südlich der BAB 39) ganz bzw. bei ausreichend großer Entfernung im nächstliegenden Ortsrandbereich untersucht worden. Hierbei wurde für beide Orte die Gebietsnutzung „Mischgebiet“ zugrunde gelegt. Die schalltechnische Untersuchung beschränkt sich auf Verkehrslärmimmissionen, die von den Parkplätzen der beidseitigen Tank- und Rastanlage ausgehen. Eine lärmtechnische Betrachtung der durchgehenden Strecke ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die in der Untersuchung dargelegten Berechnungen basieren auf der prognostizierten Verkehrsbelastung des Jahres 2020. Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurde festgestellt, dass die beiden Ortslagen aufgrund von rechtskräftigen Bebauungsplänen als allgemeine und reine Wohngebiete ausgewiesen sind. Dies wird nunmehr auch so durch Deckblätter in den Planunterlagen dargestellt.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmverordnung – 16. BImSchV). Deren Anwendungsbereich ist jedoch nicht eröffnet, da eine wesentliche Än-

derung im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 nicht vorliegt. Die Maßnahme verursacht weder eine Erhöhung des Verkehrslärms auf mindestens 70/60 dB(A) noch eine weitere Erhöhung oberhalb von 70/60 dB(A) noch eine Erhöhung des Verkehrslärms um 3 dB(A). Insofern ist auch die Ausweisung der Gebietsnutzung nicht relevant, sie führt im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zu keiner Änderung. Die Eintragungen im Übersichtslandeplan zur Gebietsnutzung wurden überarbeitet und als Deckblatt in die Planunterlagen eingefügt.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist festzustellen, dass die gesetzlichen Schwellenwerte nicht überschritten und somit die Gesundheit und das Wohlbefinden gemäß UVPG nicht beeinträchtigt werden.

In der Schalltechnischen Untersuchung ist bei der Benennung und Beurteilung der vorhandenen Verkehrsmengen und der sich durch die Weiterführung der A39 an das Autobahnkreuz Wolfsburg ergebenden erhöhten Verkehrsmengen der jeweilige Autobahnabschnitt zu betrachten. Der vorliegenden Planung der Rastanlagen liegen zwei Verkehrsuntersuchungen zugrunde:

1. Leistungsfähigkeitsnachweise für die Bereiche der A39 im Raum Braunschweig erstellt 2001 durch das Büro WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung
2. Verkehrstechnische Untersuchung für den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest (A39/A391) erstellt September 2007 durch das Büro Dipl.-Ing. Hinz

Nach den Leistungsfähigkeitsnachweisen des Büros Wermuth ist für den Bereich der geplanten Rastanlage bei Salzgitter gemäß dem Analysefall von 1995 von einer Verkehrsbelastung für die Richtungsfahrbahn nach Kassel von 16.100 Kfz/24h und für die Richtungsfahrbahn nach Braunschweig von 15.900 Kfz/24h auszugehen. Die verkehrstechnisch deutlich höher belasteten Streckenabschnitte beginnen in Richtung Braunschweig, gesehen ab der Anschlussstelle Salzgitter-Thiede. Den Leistungsfähigkeitsnachweisen ist für den errechneten Planfall P1 (Berücksichtigung der vorgesehenen Ausbauplanungen im Zuge der A39 bis an das Autobahnkreuz Wolfsburg) zu entnehmen, dass sich das Verkehrsaufkommen in dem hier betrachteten Planungsabschnitt der Rastanlage bei Salzgitter in der Hochrechnung auf das Jahr 2010 nur ganz geringfügig verändern wird:

Richtungsfahrbahn nach Kassel:	$16.100 + 700 = 16.800$ Kfz/24h
Richtungsfahrbahn nach Braunschweig	$15.900 - 100 = 15.800$ Kfz/24h
	<hr/>
Gesamtbelastung	32.600 Kfz/24h

Ab Salzgitter-Thiede in Richtung Braunschweig erhöht sich die Querschnittsbelastung (Analysefall 1995) in der Weiterführung zunächst schon auf $23.600 + 23.100 = 46.700$ Kfz/24h. Dies ist der Abschnitt, in dem eine Gesamtbelastung von über 50.000 Kfz/24h bis zum Jahre 2010 zu erwarten ist. Dies deckt sich im Abgleich mit den Aussagen der verkehrstechnischen Untersuchung für den Umbau des Autobahndreieckes Braunschweig-Südwest (A39/A391) erstellt September 2007 durch das Büro Dipl.-Ing. Hinz. Auch die Ein- und Ausfädelungsspuren sind in der lärmtechnischen Berechnung berücksichtigt.

Im direkten Bereich der Tank- und Rastanlage werden nach neueren Vorgaben des BMVBS Verwallungen zwischen den LKW-Parkplätzen und der Autobahntrasse als Lärmschutz für die LKW-Fahrer vorgesehen. Hieraus lassen sich aber keine weitergehenden lärmtechnischen Maßnahmen ableiten, da hierfür keine rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind.

12. Rückwärtige Anbindung

Entgegen der vorausgehenden Maßnahmenplanung wird nunmehr eine rückwärtige Anbindung der beidseitigen Rastanlage jeweils im Bereich der Konzessionsflächen für die Raststätte und Tankanlage vorgesehen, um die Möglichkeit der schnellstmöglichen Erreichbarkeit der Anlagen durch Notfall- und Rettungsfahrzeuge -ausschließlich- einzuräumen. Das umliegende vorhandene Wirtschaftswegenetz ist, vor dem Hintergrund der jetzigen Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, für einen solchen Notfalleinsatz durch Rettungsfahrzeuge geeignet und die jeweiligen Notzufahrten werden mit einem abschließbaren Tor ausgestattet, die Ausgleichsmaßnahme A 04 (Anlage einer Randbepflanzung um die Rastanlage) wird bis dicht an die Notzufahrten heran ausgeführt. Die Zu- und Abfahrt der Rastanlagen durch den Betriebs- und Versorgungsdienst hingegen erfolgt ausschließlich über die BAB 39.

13. Einzeleinwendungen

13.1 Stadt Salzgitter

Zu den Einwendungen bezgl. der Immissionsbelastung wird auf die Ausführungen unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Es wird bemängelt, dass Angaben zu den geplanten Gebäuden fehlen, um die städtebaulichen Auswirkungen zu beurteilen.

Hierzu wird festgestellt, dass es sich bei der vorliegenden Planung um einen Parkplatz als Nebenanlage zur Autobahn handelt, der keinen Nebenbetrieb darstellt. Für die Errich-

tung des zukünftigen Raststättengebäudes, für das hier lediglich die Vorbehaltsfläche mit festgestellt wird, ist anschließend die Stadt Salzgitter als Baugenehmigungsbehörde zuständig. In diesem Verwaltungsverfahren werden die städtebaulichen Auswirkungen hinreichend berücksichtigt. Allerdings sind die Auswirkungen der Konzessionsfläche bereits im Landschaftspflegerischen Begleitplan in Bezug auf Versiegelung sowie Ausgleich und Ersatz berücksichtigt worden; auch die Entwässerung wurde aufgrund von Erfahrungswerten bei ähnlichen Bauwerken anderer Maßnahmen in die Berechnung einbezogen.

Der Einwanderheber moniert zudem die unzureichenden Angaben bezgl. der Einzäunung der Anlage.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planunterlagen sehen vor, die gesamte Rastanlage den Sicherheitsanforderungen entsprechend einzuzäunen, wobei zu den landwirtschaftlichen Flächen der Zaun unter Berücksichtigung des Schwengelrechtes gesetzt wird. Es wird ein optisch unauffälliges Material verwendet und die Höhe wird so gewählt, dass der Zaun ein Übersteigen nicht ohne weiteres zulässt. Im Rahmen der Unterhaltung der Rastanlage wird der Vorhabens-träger den Zaun auf Schäden hin kontrollieren. Die Lage der Einzäunung ist in der Unterlage 12.3.2 Blatt 1 der Planunterlagen dargestellt. Weiterhin ist vorgesehen, sowohl durch die Maßnahme A 04 (Anlage einer Randbepflanzung um die Rastanlage) als auch durch Maßnahme G 03 (Bepflanzung der Rastflächen, Trennflächen und Trenninseln) eine intensive und dichte Gehölzpflanzung vorzunehmen, so dass die Tank- und Rastanlage nach außen als Bauwerk optisch nicht bzw. nur sehr bedingt wahrzunehmen ist.

Zu den Einwendungen bezgl. einer rückwärtigen Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den Einwendungen bezgl. des Artenschutzes und der Eingriffregelung wird auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Namensgebung der Tank- und Rastanlage ist nicht planfeststellungsrelevant. Bei dem Namen „Salzgau“ handelte es sich um einen Arbeitstitel. Mit Erlass vom 23.09.2009 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Alternativnamens-vorschlag „Salzgitterhüttenblick“ abschließend zugestimmt, welcher von der Stadt Salz-gitter zudem begrüßt worden war.

Die Einwendungen in Bezug auf die Wasser- und Abwasserwirtschaft haben sich laut Vortrag des Einwanderhebers im Erörterungstermin durch die Stellungnahmen des Vor-habensträgers erledigt.

13.2 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Braunschweig

Der Einwanderheber kritisiert, dass bei der Standortfindung sowie der Lage der Kompensationsmaßnahme A 05 nicht die landwirtschaftlichen Belange und insbesondere nicht die besonders fruchtbaren Böden Berücksichtigung gefunden haben.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Die der Planung vorangegangene Standortuntersuchung umfasste neben den landwirtschaftlichen Belangen auch die verkehrlichen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Belange. Auf dieser Grundlage hat eine Gesamtabwägung mit dem Ergebnis der vorliegenden Planung stattgefunden.

Bei der Kompensationsmaßnahme A 05 handelt es sich um die Wiederherstellung/Ergänzung der Autobahnseitenbepflanzung im Bereich der Ein- und Ausfahrten. Zur Erschließung der Rastanlagen sind Ein- und Ausfädelungsspuren anzulegen. Dabei werden beiderseits der Autobahn vorhandene Gehölzpflanzungen und Ruderalsäume überbaut. Zur Einbindung der BAB in das Landschaftsbild ist daher neben den Ein- und Ausfädelungsspuren die Wiederherstellung und Ergänzung der Autobahnseitenbepflanzung vorgesehen. Dieser Streifen ist in einer Breite von 10m geplant und soll mehrreihig mit Gehölzen bepflanzt werden. Diese Maßnahme ist aus den vorstehend beschriebenen Gründen und dem damit verbundenen Kompensationsziel nicht verschiebbar.

Auf den Hinweis des Einwanderhebers, dass es im Rahmen der Erstellung des Regenrückhaltebeckens zu keiner Verschlechterung bzw. Flächenvernässung kommen darf, wird festgestellt, dass die wassertechnische Untersuchung und die damit verbundenen Planungen zur Ableitung des zusätzlich anfallenden Oberflächenwassers mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Salzgitter abgestimmt sind.

Zu den Einwendungen bezgl. einer rückwärtigen Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Forderung des Einwanderhebers nach einem ausreichenden Abstand der Kompensationsmaßnahme A 04 zu den Wirtschaftswegen bzw. Ackerflächen wird insofern entsprochen, als die vorgesehenen mehrreihigen, geschlossenen Gehölzpflanzungen einen gestuften Aufbau erhalten, d.h. nach außen hin zu den benachbarten Flächen werden ausschließlich Sträucher gepflanzt. Hierdurch soll das Hineinwachsen in Nachbarflächen unterbunden werden. Darüber hinaus werden den Vorschriften entsprechende Grenzabstände eingehalten. Zur Sicherstellung einer einvernehmlichen Lösung für alle Betroffenen wird die Ausführungsplanung mit den Beteiligten abgestimmt.

Zu den Einwendungen bezgl. der Notwendigkeit der Maßnahme wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwanderheber bemängelt, dass nur die Konzessionsfläche nachrichtlich nicht aber das Raststättengebäude dargestellt ist und somit wassertechnisch nicht berücksichtigt wurde.

Der Einwand ist zurückzuweisen.

Das zukünftige Raststättengebäude ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Planung der Tank- und Rastanlage stellt lediglich sicher, dass flächenmäßig die erforderliche Vorbehaltsfläche für den zukünftigen Konzessionsnehmer berücksichtigt wird. Bei der vorliegenden Planung ist das von der Konzessionsfläche anfallende zusätzliche Oberflächenwasser in der wassertechnischen Berechnung bereits berücksichtigt worden.

Der Einwanderheber fordert bei dem aufgrund der Kompensationsmaßnahme A 05 zu verlegenden Wirtschaftsweg für den Ausbau eine bestimmte Art, Breite und Traglast.

Der Einwand ist zurückzuweisen.

Durch die Kompensationsmaßnahme A 05 wird der Wirtschaftsweg nur nach außen verdrängt, dies bedingt keine Änderung in der Funktion des Weges. Somit besteht nur die Verpflichtung für den Vorhabensträger, den Wirtschaftsweg in gleicher Breite und Ausführung wieder herzustellen. Gemäß den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ (RLW) und den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen sind Wirtschaftswege (Feldwege) in 3m Fahrbahnbreite zuzüglich 0,50m Seitenstreifen herzustellen. Da durch den in Rede stehenden Weg lediglich drei Flurstücke erschlossen werden und dieser an bzw. auf dem westlichen Grundstück endet („Sackgasse“), kann in diesem Bereich auch nicht von häufig stattfindendem Begegnungsverkehr ausgegangen werden. Die geplante Wegebefestigung in Asphalt mit einem 60cm starken Aufbau ist bereits qualitativ höherwertiger als in der o.g. Richtlinie vorgesehen. Im Übrigen würde eine breitere Wirtschaftswegeausführung einen weiteren Grunderwerb sowie einen zusätzlichen Eingriff in die Natur durch Mehrversiegelung zur Folge haben.

13.3 Nds. Landvolk, Bezirksverband Braunschweig

In Bezug auf die Einwendungen zum landwirtschaftlichen Flächenverbrauch wird auf die Ausführungen unter Punkt 13.2 und zur Einzäunung der Anlage auf Punkt 13.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den Einwendungen bezgl. einer rückwärtigen Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwanderheber fordert die in landwirtschaftlicher Nutzfläche vorgesehene Verlegung von Versorgungsleitungen in den Seitenbereich des Wirtschaftsweges zu verschieben.

Der Einwand ist zurückzuweisen.

Bei der vorgesehenen Verlegung der Versorgungsleitungen in den Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen handelt es sich um die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes. Eine anschließende Bewirtschaftung der Flächen ist ohne Einschränkungen möglich und eine Entschädigung für die Inanspruchnahme und die dauerhafte Beschränkung erfolgt aufgrund einer Vereinbarung zwischen den jeweiligen Grundeigentümern und den Leitungsträgern. Im Übrigen wäre eine Verlegung im Bankett nicht möglich, da dieses nicht die notwendige Breite aufweist; bei einer dortigen Verlegung würde der Wirtschaftsweg in Mitleidenschaft gezogen und ggf. beschädigt werden. Zudem ist die Unterhaltung der Leitungen im vorgesehen Bereich mit geringerem Aufwand verbunden, da bei einer Verlegung unterhalb des Wirtschaftsweges dieser erneut aufgebrochen werden müsste.

13.4 Nds. Landvolk, Bezirksverband Braunschweig Vertretung von zwei Mandanten

In Bezug auf die Einwendungen zur Verlegung von Versorgungsleitungen in landwirtschaftliche Nutzflächen wird auf die Ausführungen unter Punkt 13.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Auf den Vortrag des Einwanderhebers, dass es im Rahmen der Ableitung von Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken in die Ortschaft Sauingen zu keiner Verschlechterung kommen darf bzw. der Graben die zusätzlichen Wassermassen nicht abführen kann, wird festgestellt, dass die wassertechnische Untersuchung und die damit verbundenen Planungen zur Ableitung des zusätzlich anfallenden Oberflächenwassers mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Salzgitter abgestimmt sind und von dort keine Probleme aufgezeigt wurden. Hinsichtlich der Unterhaltung des Wegeseitengrabens wird auf Punkt 2.2 der Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den Einwendungen bezgl. der Einzäunung der Anlage wird auf die Ausführungen unter Punkt 13.1 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

13.5 Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften

Der Einwanderheber zeigt in Bezug auf die vorgesehene Flächeinanspruchnahme die hohe Betroffenheit eines einzelnen Landwirtes auf und hält hier eine Betriebsgefährdung nicht für ausgeschlossen. Es wird die Durchführung eines freiwilligen Landtausches oder eines beschleunigten Zusammenlegungsverfahrens zur Umsetzung von Flächentausche angeboten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die vorliegende Rastanlagenplanung Bezug auf die Flächeninanspruchnahme im Wesentlichen zu Lasten eines einzelnen Betroffenen geht, namentlich des Einwenders, dessen Einwendungen unter Nr. 13.12 behandelt werden. Insoweit konnte jedoch eine Existenzgefährdung verneint werden mit der Folge, dass eine Ersatzlandgestellung auszuschließen war. Zu den Einzelheiten wird auf Punkt 13.12 dieses Beschlusses verwiesen.

Ein Verschieben der Maßnahme und damit eine Schonung jenes Landwirtes sind nicht möglich. Die Lage der Maßnahme resultiert aber aus den im gesamten Bereich zu beachtenden Zwangspunkten, u.a. die Abstände zu den Ortschaften sowie zu den Windkraftanlagen. Zur weiteren Begründung wird auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Maßnahme unter Punkt 9 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Möglichkeit, die betroffenen Flächen in das laufende beschleunigte Zusammenlegungsverfahren im Rahmen der Baumaßnahme A 39 Standstreifen einzubringen, besteht nicht, da diesem Verfahren ein begrenztes Gebiet zugeordnet ist. Ein gesondertes Verfahren für den geplanten Rastanlagen-Neubau wird aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit (Ersatzland) nicht eingeleitet. Indes können die im Erörterungstermin angebotenen begrenzten Ersatzflächen bei den Grunderwerbsverhandlungen im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren von dem Vorhabensträger einbezogen werden.

13.6 Polizeidirektion Braunschweig

Der Einwanderheber fordert die Anzahl der PKW-Parkplätze zugunsten der LKW-Parkplätze zu reduzieren und die Stellplätze für den Güterkraftverkehr auf jeweils möglichst 65 Plätze zu erhöhen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Anzahl der jeweiligen PKW- und LKW-Parkplätze der Rastanlage sind im Einzelnen mit dem BMVBS abgestimmt. Mit der vorliegenden Planung ist dem erkennbaren Bedarf nach LKW-Stellplätzen in ausreichendem Umfang nachgekommen worden.

Ebenso verlangt der Einwanderheber die Ausrichtung der LKW-Stellplätze mit den Schlafkabinen von der Autobahntrasse abgewandt anzulegen, um den Fahrern eine ausreichende Erholungsphase zu ermöglichen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Für die Anlage von Tank- und Rastanlagen sind die Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen Ausgabe 1999, eingeführt durch das Rundschreiben des BMVBW vom 18.10.1999 (S 27/38.72 60-01/67 Va 99), zu beachten. Hiernach bestehen konkrete Vorgaben an die Gestaltung und Ausrichtung der Lkw-Stellplätze. Diese sind durch die vorliegende Planung eingehalten. Die Planung ist im Übrigen nachvollziehbar.

Für die wirtschaftliche Anordnung spricht zudem, dass für zwei Parkreihen nur eine Fahrgasse vorgesehen wird. Dem Ruhebedürfnis der LKW-Fahrer wird durch die Anlage eines Lärmschutzwalles in Höhe von 3m zwischen der Autobahn und den Stellplätzen im Übrigen hinreichend Rechnung getragen.

Weiterhin wird für die Abstellflächen des Schwerlastverkehrs eine Breite gefordert, die für Fahrzeuge bis zu 6,50m Breite geeignet ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach den im Entwurf befindlichen „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen“ (RR), deren Einführung in Kürze erwartet wird, sind bei bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen Längsparkstreifen für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) mit einer Breite von 4,50m an der Durchfahrt vorzusehen. Der Forderung wird mit der nunmehr vorgesehenen „Kompromissbreite“ von 5,50m sogar weiterreichend Rechnung getragen. Eine noch weitergehende Verbreiterung des Längsparkstreifens hätte umfangreiche Planungsänderungen der Rastanlagegeometrie, zusätzliche kostenerhebliche bauliche Maßnahmen (z.B. Stützwand im geplanten Wall) sowie einen zusätzlichen Eingriff in die Natur durch Mehrversiegelung zur Folge. Im Übrigen kann in diesem Fall auch auf den bereits auf der PWC-Anlage Cremlingen geplanten GST-Parkstreifen in einer Breite von 6,50m verwiesen werden.

Der Einwanderheber fordert ferner eine bestimmte Führung des Verkehrs auf der Parkanlage durch bauliche Voraussetzungen und weist daraufhin, dass die Verkehrsvorschriften keine Möglichkeit der Kombination von Frauen- mit Behindertenparkplätzen vorsehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit ihm nicht entsprochen wird.

Die Geometrie dieser Rastanlagenplanung entspricht den o.g. Vorgaben für die Errichtung von Rastanlagen. Jene Richtlinien sind das Ergebnis einer weitreichenden Berücksichtigung verkehrlicher Belange, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Die Planfeststellungsbehörde kann anhand der eher pauschalen Stellungnahme nicht erkennen, worin ein konkretes Abweichen der bisherigen Planung zu einem Gewinn an Verkehrssicherheit führen könnte. Die Beschilderung der Rastanlage wird darüber hinaus zugegebener Zeit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der verkehrsbehördlichen Anordnung erfolgen.

Den vom Einwanderheber vorgebrachten Beanstandungen bezüglich der vorgesehenen Kombination von Frauen- und Behindertenparkplätzen wird entsprochen, in dem auf beiden Seiten der Rastanlage nunmehr jeweils zwei Parkstände für Mobilitätsbehinderte sowie drei Parkstände für Frauen eingeplant werden. Die Frauenparkplätze werden ohne zeitliche Begrenzung ausgewiesen.

Zu den Einwendungen bezgl. einer rückwärtigen Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ausführungen zur Namensgebung der Tank- und Rastanlage sind unter Ziffer 13.1 gemacht.

13.7 Zentrale Polizeidirektion Hannover

Vom Einwanderheber werden aus Sicherheitsgründen Gefahrenerforschungsmaßnahmen durch eine geeignete Kampfmittelräumfirma empfohlen. Bei Sondierung von Bombenblindgängern sei die Zentrale Polizeidirektion Hannover zu benachrichtigen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, jene Maßnahmen zur Gefahrenerforschung und ggf. Kampfmittelbeseitigung rechtzeitig vor Baubeginn durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

13.8 WEVG Salzgitter GmbH

Der Einwanderheber fordert, dass eine Trasse für Versorgungsleitungen zur Tank- und Rastanlage auf landwirtschaftlichen Flächen vorgesehen werden muss.

In Bezug auf die Einwendungen zur Verlegung von Versorgungsleitungen in landwirtschaftliche Nutzflächen wird auf die Ausführungen unter Punkt 13.3 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

13.9 E.ON Netz GmbH

Der Einwanderheber weist auf eine Hochspannungsfreileitung hin, die die feldhamstergerecht bewirtschafteten Ackerflächen überkreuzen.

Da durch Umplanungen die betroffenen Ackerflächen nicht mehr in Anspruch genommen werden, hat sich der Einwand erledigt.

13.10 Deutsche Telekom Göttingen

Aufgrund der Forderung des Einwanderhebers bezgl. des Ausbaus des Telekommunikationsnetzes wird sich der Vorhabensträger rechtzeitig vor Baubeginn mit ihm in Verbindung setzen.

13.11 BUND Kreisgruppe Salzgitter

Der Einwanderheber schließt sich ausschließlich den naturschutz- und umweltrelevanten Ausführungen des Einwanderhebers unter Punkt 13.1 des Planfeststellungsbeschlusses an.

Den Einwanderungen werden zurückgewiesen soweit ihnen nicht entsprochen wird. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Punkt 13.1 verwiesen.

13.12 Der Einwanderheber wendet sich gegen die vorliegende Rastanlagenplanung und die damit verbundene Inanspruchnahme verschiedener in seinem Eigentum stehender Flurstücke; er befürchtet eine Existenzgefährdung und fordert Ersatzland.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es ist der Planfeststellungsbehörde bewusst, dass der Einwanderheber durch die vorliegende Rastanlagenplanung mit der damit verbundenen Inanspruchnahme von Teilen seiner Eigentums- und Pachtflächen in einem erheblichen Maße betroffen ist. Aus diesem Grunde wurde zur Ermittlung der Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes des Einwanderhebers durch den Vorhabensträger die Erstellung eines Gutachtens in Auftrag gegeben. Das vorliegende Gutachten wurde vom Sachverständigen Franz Himmermann, Dipl.-Ing.agr. (FH) am 08.11.2010 erstellt. Danach wurde festgestellt, dass es für den Einwanderheber zu einem Eigentums-Flächenverlust einschließlich der dauernd zu beschränkenden Flächen von 12,4358ha und zu einem Pacht-Flächenverlust von 3,7066ha auf Grund der Baumaßnahme kommen wird. Dieser Gesamtverlust von 16,1424ha beträgt bezogen auf die Bewirtschaftungsfläche des Betriebes 7,53%. De-

formationsschäden der angeschnittenen Restflurstücke sowie unzumutbare Umwegeschäden sind nicht ersichtlich.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (zuletzt Urt. v. 14.04.2010, 9 A 13/08, 2. Leitsatz) kann ein gesunder Vollerwerbsbetrieb Flächenverluste bis zu 5% der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche üblicherweise durch Spielräume in der Betriebsorganisation ohne Nachteile ausgleichen. Ein Überschreiten dieser Richtschnur kann als Indiz dafür gelten, dass ein Flächenverlust wie im vorliegenden Fall zu einer Existenzgefährdung führen könnte. Das vorliegende Gutachten kommt demgegenüber schlüssig und in nachvollziehbarer Weise zu dem Ergebnis, dass die Beurteilung der Existenzfähigkeit des Betriebes sowohl in der Ist-Situation als auch in der Soll-Situation im positiven Bereich liegt. Unter den Gesichtspunkten, dass ausreichendes Einkommen und ausreichende Eigenkapital gebildet wird, kann der Betrieb des Einwanderhebers als existenzfähig vor und nach dem Eingriff betrachtet werden.

Auch die Forderung nach Ersatzland wird zurückgewiesen. Da diese nur bei Bejahung einer Existenzgefährdung in Betracht zu ziehen wäre (vgl. Beschluss des BVerwG v. 11.11.2008, 9 A 52/07, 2. Leitsatz), scheidet eine Ersatzlandgestellung aus diesem Gesichtspunkt aus. Als besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung bedarf sie außer im besonderen Fall der Existenzgefährdung nicht der Regelung in einem Planfeststellungsbeschluss. Insoweit ist auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (so ausdrücklich des Urteil des BVerwG v. 18.01.1999, 4 C 4.94, 3. Leitsatz, Rn 43).

In diesem Zusammenhang wird aber darauf hingewiesen, dass in Vorverhandlungen mit dem Einwanderheber bereits im Rahmen der Planung dieser einerseits erklärte, seine Flächen frühzeitig zum Verkauf anbieten zu wollen und andererseits, nach der Rücknahme dieses Angebots, dem Einwanderheber vom Vorhabensträger verschiedene -auch größere- Flächen zum Ausgleich angeboten worden sind. Mit der Annahme des Ersatzlandes hätten sich die Bewirtschaftungsnachteile verringert.

Im Übrigen kann von einer privatnützigen Enteignung keine Rede sein. Die Straßenbauverwaltung Niedersachsens ist im Rahmen der Auftragesverwaltung der Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, notwendige Parkflächen entlang der Autobahnen zu schaffen, damit Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit erlangen, die Autobahn vornehmlich zu Ruhezwecken zu verlassen. Der Vorhabensträger hat mit der geplanten Rastanlage bei Salzgitter einen eindeutigen Planungsauftrag zur Gewährleistung und Wiederherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auszuführen. Der Gemeinwohlzweck steht damit eindeutig im Vordergrund. Eine privatnützige Planung liegt somit nicht vor.

Weiterhin wird vom Einwanderheber vorgetragen, dass die Standortwahl für das Vorhaben nicht abwägungsfehlerfrei erfolgt sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Umbau des Anschlussdreieckes Braunschweig – Südwest verdrängt die vorhandene Anbindung der B 248 an die A 39 nördlich Rünigen und in der Folge durch die südlich Rünigen neu zu bauende Anschlussstelle auch die dort vorhandene Tank- und Rastanlage Rünigen. Diese Tank- und Rastanlage ist daher in dem vorhandenen Raum zu ersetzen. Für die vorgenannte Umbauplanung liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Mit dem Bau wurde bereits begonnen. Hinsichtlich eines Ersatzes für die vorhandene Rastanlage ist eine detaillierte Raumbetrachtung vorgenommen worden. Zur Standortfindung wurde im Jahre 2003 eine Standortuntersuchung für den Bereich vom Anschlussdreieck Salzgitter bis zu Anschlussstele Braunschweig Rünigen vorgenommen. Der gewählte Standort hat aus der Gesamtheit der Zielfelder Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Umfeld und Umweltverträglichkeit die Kriterien in den verschiedenen Zielfeldern am besten erfüllt. Dem Vorschlag, die neue Tank- und Rastanlage bei Salzgitter etwa bei km 20,5 zu bauen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Standentwicklung am 28.06.2006 zugestimmt.

Aufgrund des Abstandes der Tank- und Rastanlage von etwa 600 m bis 900 m zu der Wohnbebauung liegt hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen keine unzulässige Betroffenheit vor. Darüber hinaus ist durch eine etwa 10 m breite mehrreihige Gehölzplanung eine Abschirmung der Rastanlage vorgesehen.

Es wird ferner eingewandt, dass die Versorgung des Kraftfahrzeugverkehrs vielmehr über Rasthofbetriebe in unmittelbarer Nähe zur Autobahn anstatt über Tank- und Rastanlagen an den BAB erfolgt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Autobahnahe Autohöfe sind rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluss hat. Sie sind geeignet, die Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Hinblick auf die für Berufskraftfahrer vorgeschriebenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten zu ergänzen, da die für die Ruhezeiten der Berufskraftfahrer benötigten hohen Stellplatzzahlen an der Autobahn nur eingeschränkt zur Verfügung gestellt werden können. Dem wird auch bereits durch die 1994 eingeführte Beschilderungsmöglichkeit für Autohöfe angemessen Rechnung getragen. Bewirtschaftete Rastanlagen sind entsprechend des Bedarfs unabhängig von Autohöfen erforderlich, werden jedoch hinsichtlich der LKW-Stellplätze nicht für den hohen Bedarf im Rahmen der erforderlichen Ruhezeiten der LKW-Fahrer bemessen. Insoweit finden Autohöfe bei der Bemessung von bewirtschafteten Rastanlagen grundsätzliche Berücksichtigung.

Vom Einwanderheber wird der Parkplatzbedarf, auch nach Wegfall der Tank- und Rastanlage Rünigen, in Bezug auf die Abstände zu den bereits bestehenden Rastanlagen nicht gesehen, zumal er auch das der Planung zugrunde liegende Verkehrsaufkommen anzweifelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Überlastungsgrad der vorhandenen Tank- und Rastanlage Rünigen lässt den Parkbedarf in dem betrachteten Raum hinreichend erkennen. Im Übrigen entspricht der Hinweis darauf, dass das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren in dem betrachteten Streckenabschnitt der A 39 zurückgegangen sein soll, nicht den Gegebenheiten. Zur weiteren Begründung wird auch auf die Ausführungen zur Verkehrsbelastung unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Außerdem wird vom Einwanderheber darauf hingewiesen, dass das zum Bau der Tank- und Rastanlage in Rede stehende Gebiet in besonderer Weise für die Errichtung von Windkraftanlagen (WKA) geeignet ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das von der Stadt Salzgitter festgelegte Gebiet für die Anlage von Windkraftanlagen wurde bei der vorliegenden Rastanlagenplanung berücksichtigt. Zudem ist dies kein Belang des Einwanderhebers.

Abschließend wird dem Vorhabensträger vom Einwanderheber entgegenhalten, dass er nicht bereits im Rahmen der Planung beteiligt worden sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwanderheber wurde schon frühzeitig in der Planungsphase vom Vorhabensträger mit einbezogen. Hierzu hat es verschiedene Kontakte zwischen den Parteien in Form von E-Mails, Telefonaten sowie persönlichen Besprechungen gegeben. Der bereits im Jahr 2006 vom Vorhabensträger unternommene Versuch, für den Einwanderheber vorzeitigen Grunderwerb zu beantragen, wurde auf ausdrückliche Bitte des Einwanderhebers dann nicht weiter verfolgt. Daneben hat es auch verschiedene Ersatzland-Angebote an den Einwanderheber gegeben.

- 13.13** Der Einwanderheber wendet sich gegen die vorliegende Rastanlagenplanung und die damit verbundene Inanspruchnahme verschiedener in seinem Eigentum stehender Flurstücke.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 –Notwendigkeit der Baumaßnahme- verwiesen.

Der im Erörterungstermin vom Einwanderheber erklärten Bereitschaft, die betroffenen Flächen in das laufende beschleunigte Zusammenlegungsverfahren im Rahmen der Bau- maßnahme A 39 Standstreifen einzubringen, kann nicht nachgekommen werden, da diesem Verfahren ein begrenztes Gebiet zugeordnet ist. Ein gesondertes Verfahren für den geplanten Rastanlagen-Neubau wird aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit (Er- satzland) nicht eingeleitet.

- 13.14** Der Einwanderheber fordert, die Tank- und Rastanlage ohne Inanspruchnahme seiner Flächen zu errichten.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die auf den Flächen des Einwanderhebers vorgesehene Anlage einer feldhamstergerecht bewirtschafteten Ackerfläche wird nach Umplanungen an einer anderen Stelle durchge- führt, so dass keine Flächen des Einwanderhebers in Anspruch genommen werden müs- sen.

- 13.15** Der Einwanderheber sieht eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf 50.000 Pkws täglich und die damit verbundenen Immissionen nicht berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz / Verkehrsbelastung unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Zusammenfassend wird fest- gestellt, dass bei dem für den der Planung zu Grunde liegenden Bereich nicht von einer Verdoppelung der Verkehrsmengen auszugehen ist und die vom Einwanderheber ge- nannten Zahlen nicht zutreffend sind.

Weiterhin sieht der Einwanderheber die meteorologischen und topographischen Gege- benheiten als nicht berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die nach der 16. BImSchV anzuwendende RLS 90 sieht ausdrücklich die Einbeziehung unterschiedlicher Parameter vor wie die Bodenbeschaffenheit, konkrete Lage von Ge- bäuden wie auch die Berücksichtigung meteorologischer Umstände (Windrichtungen). Diese Voraussetzungen sind der schalltechnischen Berechnungen erkennbar zu Grunde gelegt worden.

Der Einwanderheber beanstandet die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen u.a. im Planungsbereich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung steht in keinem Zusammenhang mit der vorliegenden Rastanlagenplanung und kann nur im Rahmen einer verkehrsbehördlichen Anordnung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Die Namensgebung der Tank- und Rastanlage nicht planfeststellungsrelevant. Bei dem Namen „Salzgau“ handelt es sich um einen Arbeitstitel. Weiteres siehe unter Ziffer 13.1.

Ebenso wendet sich der Einwanderheber gegen den zusätzlichen Lärm durch parkende Lkws, eine rückwärtige Anbindung der Rastanlage sowie die Beleuchtung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Punkt 11 sowie zur rückwärtigen Anbindung unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Beleuchtung der Rastanlagen wird schließlich auf die Parkflächen und nicht in die freie Landschaft gerichtet sein, so dass eine Beeinträchtigung der angrenzenden Ortschaften auszuschließen ist.

Der Einwanderheber führt als Gründe gegen die Tank- und Rastanlage die bereits jetzt schon bestehenden Beeinträchtigungen rund um sein Wohngebiet auf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird nicht verkannt, dass jede Straßenbaumaßnahme einen Eingriff in die Umwelt sowie die Natur darstellt und damit auch Betroffenheiten auslösen werden. Dennoch wird festgestellt, dass bei Abständen von 600m (in Richtung Sauingen) und 900m (in Richtung Üfingen) hier keine unzumutbaren Betroffenheiten gegeben sind. Die Tank- und Rastanlage wird zur Einbindung in das Landschaftsbild vollständig eingegrünt und zudem eingezäunt.

Ferner wendet sich der Einwanderheber gegen erhöhte Autoabgase und Lärm sowie gegen die Vergeudung von Steuergeldern bzw. die Erwartung von –geringen- Steuereinnahmen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weiterhin wird festgestellt, dass die Rastanlage nach außen hin mit einem etwa 10m breiten Pflanzstreifen versehen wird. Bei Abständen von 600 bzw. 900 m zu den Ortschaften hin ist dort nicht von einer erhöhten Feinstaubbelastung auszugehen. Die Anlage der Rastanlagen bewirkt keine Erhöhung der Ver-

kehrsmengen, so dass sich auch dadurch insgesamt keine Erhöhung der Feinstaubbelastung ergibt. In Bezug auf den Einwand zur Vergeudung von Steuergeldern wird auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Baumaßnahme unter Punkt 9 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen und hinzufügend ausgeführt, dass trotz eines anerkannten Bedarfs zur Förderung des ÖPNV, des Schienenverkehrs u.a. sicher nicht davon ausgegangen werden kann, dass durch deren Unterstützung Tank- und Rastanlagen ersetzbar sind. Zu dem Vortrag betreffend der Erwartung von Steuereinnahmen wird festgestellt, dass es bei der Planung der Tank- und Rastanlagen bei Salzgitter nicht ursächlich um zu erwartende Steuereinnahmen (die erhält auch nicht der Bund als Baulasträger, sondern die Stadt Salzgitter) geht, sondern um Aufgaben des Bundes und in diesem Fall auch nicht um eine Neuanlage einer Rastanlage sondern vielmehr um den Ersatz für die bei Braunschweig-Rüningen entfallenden Rastanlagen. Die Bundesautobahnen würden ihrer Bedeutung als Schnellstraßen für den Fernverkehr nicht gerecht werden, wenn die Verkehrsteilnehmer sie beispielsweise zum Betanken ihrer Fahrzeuge, zum Einnehmen von Mahlzeiten oder auch nur zum Aufsuchen eines WC verlassen müssten. Hiergegen sprechen nicht nur Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, sondern auch des Umweltschutzes (Vermeidung von Umwegen). Die Bundesautobahnen werden daher schon seit Beginn des Autobahnbaus mit bewirtschafteten Rastanlagen samt Nebenbetrieben ausgestattet. Diese sind gemäß Bundesfernstraßengesetz Bestandteil der Bundesautobahnen.

Der Einwanderheber wendet sich weiterhin gegen die fehlende Dringlichkeit der Maßnahme, die Zerstörung von Ackerboden sowie das Fehlen einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

In Bezug auf die Dringlichkeit der Baumaßnahme wird nochmals auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Baumaßnahme unter Punkt 9 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die Anlage der beidseitigen Rastanlage bei Salzgitter ist unvermeidbar. Der sich ergebende Eingriff wurde bilanziert und zur Kompensation der Beeinträchtigung werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Bezüglich des Einwandes zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird festgestellt, dass zur Standortfindung für die Tank- und Rastanlage im Jahre 2003 eine Standortuntersuchung für den Bereich vom AD Salzgitter bis Braunschweig Rüningen vorgenommen wurde, bei der in Anlehnung an Inhalte und Methodik der Umweltverträglichkeitsstudie ein auf die Schutzgüter bezogener Untersuchungsrahmen festgelegt wurde. Mit dieser Untersuchung wurde die Voraussetzung geschaffen, einen aus Umweltsicht günstigen Standort zu finden und darüber hinaus eine Grundlage für die UVP-Unterlage 1a hergestellt. Zur weiteren Begründung wird auf die Ausführungen zu Natur- und Landschaftsschutz / Umweltverträglichkeitsprüfung unter Punkt 10 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

- 13.16** Der Einwanderheber fordert die Überarbeitung der Planung in Bezug auf den Abstand der Tank- und Rastanlage zur Ortslage Sauingen und bezieht sich bei seinen Angaben auf die Unterlage 2. Weiterhin sieht er den südlichen Raum für die Anlage als nicht durch die Windkraftanlagen vorbelastet, aber durch den Eingriff fruchtbare Lössböden und verschiedene Schutzgüter beeinträchtigt. Die Beurteilung des Standortes Salzgitter-West sei neu zu bewerten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Einwanderheber ist am östlichen Ortsrand des Ortsteils Sauingen wohnhaft und damit liegen zwischen seinem Wohngebäude und der Rastanlage etwa 300m Ortslage und dann noch etwa 600m freie Strecke (Feldlage). Für die Abstandsmessung Rastanlage – Ortsteil Sauingen ist nicht die 25.000er Übersichtskarte heranzuziehen, sondern der 5.000er Übersichtslageplan; dort ist die vorhandene und zu berücksichtigende Bebauung eingetragen. Danach beträgt der Abstand punktuell an der engsten Stelle 600m. Der Einwirkungsbereich der Windkraftanlagen wirkt sich auf ein weiteres Gebiet aus als nur auf den engeren Mastbereich, so dass man auch den südlich der BAB A39 vorhandenen Bereich ebenfalls als vorbelasteten Raum bewerten kann. Es ist in der Variantenuntersuchung bei der Bewertung von Standorten sorgfältig zwischen rechtlich festgesetzten Schutzgebieten und schutzwürdigen Gebieten, die sich in der Planung befinden, unterschieden worden. Eine Neubewertung ist somit nicht erforderlich.

Zu den Einwendungen bezgl. einer rückwärtigen Anbindung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwanderheber fordert eine Darstellung des Raststätten- und Tankstellengebäudes in den Planunterlagen, Maßnahmen im Rahmen der Hochbauplanung gegen den Schattenwurf der benachbarten Windkraftanlagen und eine Bepflanzung der Lärmschutzwälle gegen Abschwemmung der Oberbodendeckung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Die Erstellung der Raststätten- und Tankstellengebäude ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Planung der Hochbauanlagen erfolgt nicht durch den Bau- lastträger der Autobahn, sondern durch den Konzessionsnehmer. Das erforderliche Baugenehmigungsverfahren erfolgt vom Ablauf her erst nach dem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren für die Park- und Rastanlage dann in der Zuständigkeit der Stadt Salzgitter. Die vorliegende Planung sichert lediglich die erforderlichen Flächen für eine entsprechende Bewirtschaftung (Konzessionsfläche).

Ein Schattenwurf der rotierenden Windkraftanlagen auf die Tank- und Rastanlage ist nicht auszuschließen. Von einer Beeinträchtigung von Verkehrsteilnehmern im Rechtsinn ist hingegen zu verneinen. Der Gesetzgeber hat bisher keine rechtsverbindlichen

Vorschriften mit Grenz- oder Richtwerten für die Beurteilung der Einwirkung durch bewegten, periodischen Schattenwurf erlassen oder in Aussicht gestellt. Die Bundesländer stützen sich bei ihren Genehmigungen auf die Ergebnisse von wissenschaftlichen Untersuchungen, wonach optische Immissionen insbesondere in Form periodischen Schattenwurfes ab 60 Minuten zu Belästigungswirkungen führen können. Länderübergreifend wird der Immissionsrichtwert für die tägliche Beschattungsdauer daher aus Vorsorgegründen auf 30 Minuten begrenzt. So empfehlen auch die Hinweise des Ministeriums für Umwelt – Land Niedersachsen – Landesausschuss für Immissionsschutz, dass bei der Genehmigung von Windkraftanlagen sicherzustellen ist, dass der Immissionsrichtwert für die astronomisch maximal mögliche Beschattungsdauer von 30 Stunden pro Kalenderjahr bzw. 30 Minuten pro Tag nicht überschritten wird. Gemäß diesen „Hinweisen zur Ermittlung und Beurteilung der optischen Immissionen von Windenergieanlagen (WEA-Schattenwurf-Hinweise)“ werden als maßgebliche Immissionsorte schutzwürdige Räume wie Wohnräume, Schlafräume, Unterrichtsräume und auch Büro – oder Arbeitsräume genannt.

Die Außenflächen/Parkflächen werden in der Regel nur für eine begrenzte meist eher kurze Rast von Autofahrern genutzt. Darüber hinaus werden während dieser Zeit auch die Bewirtschaftungsgebäude mitgenutzt. Staus oder Vollsperrungen der BAB A39 sind Ausnahmesituationen, die bei einer generellen Schattenwurf-Beurteilung der Außenbereiche nicht herangezogen werden können. Ein schädlicher Einfluss auf die Gesundheit der Rastanlagennutzer wird daher nicht festgestellt. Wie bereits im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, werden die Wälle vollflächig mit Gehölzen bepflanzt, so dass damit einer Bodenerosion begegnet werden kann.

- 13.17** Der Einwanderheber fordert zur Rücksichtnahme auf sein Flurstück eine Umgestaltung der Planung; die vorgesehene Randbepflanzung sollte an anderer Stelle durchgeführt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Eine Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist nicht zu vermeiden. Die Planung der Rastanlage ist unter Berücksichtigung verschiedener Zwangspunkte erfolgt. Dabei waren die Abstände zu den Windkraftanlagen sowie zu den Ortsteilen Üfingen und Sauingen entscheidende Randbedingungen. Eine Verschiebung der geplanten Rastanlage in Richtung Kassel würde im Bereich des in Rede stehenden Flurstückes eher zu einem größeren Grunderwerb führen, wogegen eine Verschiebung in Richtung Braunschweig im Hinblick auf ein weiteres Heranrücken an die vorhandenen Wohnbebauungen auszuschließen ist. Für den Bau der Rastanlage werden im Bereich des Flurstückes des Einwanderhebers lediglich Flächen in einer Größenordnung von etwa 2% seiner Gesamtfläche und zudem nur an der Querseite in Anspruch genommen. Diese Inanspruchnahme wird für zumutbar erachtet. Bei der auf dieser Fläche u.a. vorgesehene Kompensationsmaßnahme A 05 handelt es sich um eine ortsbezogene Ausgleichsmaßnahme, die

auch als Pufferzone zwischen der Autobahn und den landwirtschaftlichen Flächen eine schadstoffmindernde Wirkung entfaltet und sich positiv auf das Landschaftsbild auswirkt.

- 13.18** Der Einwanderheber wendet sich gegen die Immissionen –u.a. Lärm und Luftverunreinigungen-, die er aufgrund der Tank- und Rastanlage befürchtet und sieht einen Verstoß gegen das Planungsrecht bzw. den Bebauungsplan.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird u.a. auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weiterhin wird festgestellt, dass die Rastanlage nach außen hin mit einem etwa 10m breiten Pflanzstreifen versehen wird. Bei Abständen von 600 bzw. 900 m zu den Ortschaften hin ist dort nicht von einer erhöhten Feinstaubbelastung auszugehen. Durch die Anlage der Rastanlagen ergibt sich keine Erhöhung der Verkehrsmengen, so dass sich auch dadurch insgesamt keine Erhöhung der Feinstaubbelastung ergibt. Für den Bereich der vorliegenden Planung besteht kein Bebauungsplan. Die Grundlage der rechtlichen Absicherung einer Planung im Zuge von Bundesstraßen und Bundesautobahnen wird durch dieses Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz gewährleistet.

Weiterhin beanstandet der Einwanderheber mangelnde Lärmschutzmaßnahmen, da es sich s.E. um eine „wesentliche Änderung“ handelt. Zudem sei die Angabe der Grenzwerte bzgl. der Gebietsnutzung unzutreffend.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Einstufung als Wohngebiet ist im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erkannt worden. Entsprechende Deckblätter für die lärmtechnische Berechnung haben Eingang in die Planfeststellungsunterlagen gefunden. Dies ändert aber nichts daran, dass weiterhin keine Lärmschutzmaßnahmen auszuweisen wären. Angesichts der geringfügigen Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der BAB 39 ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet, was jedoch Voraussetzung für die Ausweisung etwaiger Lärmschutzmaßnahmen gewesen wäre.

Der Einwanderheber schließt sich darüber hinaus vollinhaltlich der Stellungnahme des Einwanderhebers unter Punkt 13.1 an.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bei der Stellungnahme des Einwanderhebers unter Punkt 13.1 handelt es sich überwiegend um Belange eines Trägers öffentlicher Belange. Soweit dort auch Belange von privatem Interesse angesprochen sind, wurden diese im allgemeinen Teil sowie an dieser Stelle abschließend behandelt.

- 13.19** Der Einwanderheber wendet sich gegen die vorliegende Rastanlagenplanung sowie die damit verbundene Inanspruchnahme von zwei in seinem Eigentum stehenden Flurstücken und fragt nach dem jährlichen Nutzungsentgelt aufgrund einer nahe stehenden Windkraftanlage (WKA).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Baumaßnahme unter Punkt 9 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weiterhin wird festgestellt, dass im Bereich der betroffenen Flurstücke die Anlage einer Einfädelungsspur auf der BAB 39 erforderlich wird und dabei die beiderseits der Autobahn vorhandenen Gehölzpflanzungen und Ruderalsäume überbaut werden. Zur Einbindung der BAB 39 in das Landschaftsbild ist daher neben der Einfädelungsspur die Wiederherstellung und Ergänzung der Autobahnseitenbepflanzung in einer Breite von 10m mit mehrreihigen Gehölzen vorgesehen. Diese Maßnahme ist wegen der damit verbundenen Zielsetzung nicht verschiebbar. Ergänzend bietet der Vorhabensträger dem Einwanderheber an, auch die Restflächen der in Anspruch zu nehmenden Flurstücke, gerade in Hinblick auf die sich verschlechternden Bewirtschaftungsmöglichkeiten, anzukaufen, wobei auch das Nutzungsentgelt durch die WKA entsprechende Berücksichtigung finden würde.

- 13.20** Der Einwanderheber wendet sich gegen eine zunehmende Lärmbelästigung, die Zerstörung landwirtschaftlicher Nutzflächen und die dauerhafte Beleuchtung der Anlage.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zum Einwand der zunehmenden Lärmbelästigung wird auf die Ausführungen zum Immissionschutz unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weiterhin ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass das Wohngebäude des Einwanderhebers sich in einer Entfernung von über einem Kilometer von der Rastanlage befindet. Zudem liegen dazwischen die Anschlussstelle A 39/ K 12, eine Kleinbahnlinie und auch der Schacht Konrad. Bei der geplanten Baumaßnahme kann die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ferner nicht vermieden werden. Im Übrigen kann hierzu eine konkrete Betroffenheit des Einwanderhebers gänzlich ausgeschlossen werden. Zur Beleuchtung der Anlage ist schließlich festzustellen, dass die gesamte Rastanlage eingegrünt wird und die Beleuchtung nur auf die Parkplätze und nicht in die Landschaft gerichtet wird.

Der Einwanderheber sieht bei dem gewählten Standort der Rastanlage eine erhebliche Belastung des Schutzgutes „Mensch“ und fordert, alternative Standorte zu prüfen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Vorfeld der jetzt vorliegenden Planung sind insgesamt drei bzw. vier Standorte untersucht wurden, wobei es Ziel des Variantenvergleichs war, Varianten zu entwickeln und innerhalb verschiedener Zielfelder von u.a. Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Wirtschaftlichkeit und Realisierung sowie Umfeld zu bewerten. In der Betrachtung der Entfernung zu den Ortschaften wird auch das Schutzgut „Mensch“ bedacht. Weiterhin sind aus Sicht der Umwelt aber auch noch andere Schutzgüter wie z.B. „Wasser“, „Pflanzen, Tiere und Landschaft“ zu berücksichtigen. Die Bewertung der Standorte ist aus dem Erläuterungsbericht der Planunterlagen ersichtlich.

- 13.21** Der Einwanderheber sieht durch den Bau der Tank- und Rastanlage seine Lebensqualität beeinträchtigt und fordert Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen/-zäunen, „Flüster-Asphalt“ und einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Weiterhin fordert er rechtliche und finanzielle Unterstützung der Stadt Salzgitter zur Erstellung eines neuen Immissionsgutachtens u.a. aufgrund der Verdoppelung des Verkehrsaufkommens.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bei Abständen der Anlage von 600m zur Ortschaft Sauingen und 900m zur Ortschaft Üfingen werden keine unzumutbaren Betroffenheiten festgestellt. Die Anlage wird zur Einbindung in das Landschaftsbild vollständig eingegrünt und eingezäunt. Zur Begründung in Bezug auf die Lärmschutzforderungen wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass die Grundlage der schalltechnischen Untersuchung die Anlage einer beidseitigen Rastanlage bei Salzgitter ist. Eine lärmtechnische Betrachtung der durchgehenden Strecke ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. In Bezug auf eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung wird kein Zusammenhang mit der vorliegenden Baumaßnahme Rastanlage festgestellt. Hinsichtlich der Aussage des Einwanderhebers bzgl. des Verkehrsaufkommens wird nochmals auf die Ausführungen zur Verkehrsbelastung unter Punkt 11 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weiterhin wird festgestellt, dass sich durch die Abstände zu den Ortschaften und die Anlage eines 10m breiten Pflanzstreifens um die Rastanlage herum keine Erhöhung der Feinstaubbelastung für den Einwanderheber ergibt. Auch führt der Bau der Rastanlage zu keiner Erhöhung der Verkehrsmengen.

14. Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an dem Neubau der Tank- und Rastanlage zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sicher gestellt ist. Der Neubau der Tank- und Rastanlage liegt als Ersatz für die bei Rüningen entfallenden Rastanlagen im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität erforderlich.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum größeres Gewicht zu als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange, zumal ein weitgehender Interessenausgleich möglich ist. Die Schutzrichtung der verkehrlichen Belange betrifft das Leben und die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchtigung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf die Schaffung weiterer Parkplätze für den LKW- und Schwerlastverkehr müssen die Interessen der privaten Grundstückseigentümer, aber auch die Belange der Landwirtschaft und Agrarstruktur sowie des Natur- und Landschaftsschutzes im für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Umfang zurückgestellt werden.

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

Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller relevanten Aspekte zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die der Maßnahme entgegenstehenden öffentlichen Belange und privaten Interessen überwiegt und das Bauvorhaben somit zulässig ist.

15. Hinweise

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, GB Hannover, Dorfstraße 17-19 in 30519 Hannover, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Salzgitter ausgelegt.

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

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

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

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

16. Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

Im Auftrag

gez. Wetzig

Dr. Wetzig

Anlage 1

Abkürzungsverzeichnis

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

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
Betr.-km	Betriebskilometer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch G vom 04.07.2008 (BGBl. I S. 1188)
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch G vom 29.10.2007 (BGBl. I S. 2470)
BJagdG	Bundesjagdgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.09.1976, zuletzt geändert durch VO vom 31.10.2006 (BGBl. I., S. 2407)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 25.03.2002, zuletzt geändert durch G vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Band und Seite)
BW	Bauwerk
bzw.	beziehungsweise
C ₆ H ₆	Benzol
ca.	cirka
cm	Zentimeter
CO	Kohlenmonoxid
CO	Kohlenmonoxid
D	Deckblatt
dB(A) bzw. dB/A	Dezibel (A) Einheit für den Schallpegel der Verkehrsräusche. Die sog. A-Bewertung berücksichtigt die Besonderheit, dass das menschliche Ohr auf hohe Frequenzen empfindlich reagiert.
d. J.	des Jahres
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
E	Ersatzmaßnahme des landschaftspflegerischen Begleitplans
E. ON	Energieversorgungsunternehmen
e. V.	eingetragener Verein
EG/EU/EWG	Europäische Gemeinschaft/ Union/ Wirtschaftsgemeinschaft
EKA	Entwurfsklasse für Autobahnen
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz vom 07.07.2005, zuletzt geändert durch G vom 29.08.2008 (BGBl. I, S. 1790)
EÖT	Erörterungstermin
EPS	expandiertes Polystyrol
etc.	et cetera
EuGH	Europäischer Gerichtshof
evtl.	eventuell
ff.	folgende

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	RL 92/43/EWG -Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie- vom 21.05.1992 i. d. F. der RL 1882/2003/EG v. 29.09.2003 (ABl. EG Nr. L 284 S. 1)
FI	Feldmarkinteressentschaft
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 20.01.2005, zuletzt geändert durch G vom 09.12.2006 (BGBl. I, S. 2833)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz Neufassung vom 28.06.2007 (BGBl. I, S. 1206)
FZ	Fachzeitschrift
G	Gesetz
GB	regionaler Geschäftsbereich
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.08.2006 (BGBl. I, S. 2034)
ggf.	gegebenenfalls
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H	Höhe
h	Stunde
ha	Hektar
i.d.F.	in der Fassung
i.H.v.	in Höhe von
i.M.	im Maßstab / im Mittel
i.S.d.	im Sinne des / der
i.V.m.	in Verbindung mit
incl.	inclusiv
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
Km, km/h	Kilometer, Kilometer pro stunde
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp/Ramsauer	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 10. Auflage, 2008
L	Landesstraße
LABO	Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Boden
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz - Beurteilungsmaßstäbe für krebserzeugende Luftverunreinigungen - Berichtsentwurf 1991
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd. / Nr.	laufende / Nummer

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
LKW	Lastkraftwagen
LROProG	Gesetz über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen vom 02.03.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.10.2002 (Nds. GVBl., S. 738)
LROPrVOT2	Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen Teil II vom 18.07.1994, zuletzt geändert durch VO vom 28.01.2008 (Nds. GVBl., S. 38)
LRT	Lebensraumtyp
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwall/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer Hannover
max.	maximal
m/m ² /m ³	Meter / Quadratmeter / Kubikmeter
MBI.	Ministerialblatt
MI	Niedersächsisches Innenministerium
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
mm	Millimeter
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
nds./Nds.	niedersächsisch
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds. GVBl., S. 415)
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz vom 06.04.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds. GVBl., S. 394)
NJOZ	Neue Juristische Online Zeitschrift
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLStBV-Han	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 11.04.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.04.2007 (Nds. GVBl. S. 161)
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.11.2005 (Nds. GVBl. S. 334)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 25.07.2007 (Nds. GVBl. S. 345)
o.ä.	oder ähnliches
o.g.	oben genannt
OPA	offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PM	Rußpartikel
PM	Pressemitteilung
PM ₁₀	Schwebstaubgehalt der Luft
pp.	perge, perge (und so weiter)
RAS-EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
rd.	rund
Rd. Nr./Rdn.	Randnummer
RdErl	Runderlass
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL	Richtlinie
RL 1999/30/EG	RL über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft vom 22.04.1999 (ABl. EG Nr. 163 S. 41), geändert durch Entscheidung 2001/744/EG der Kommission vom 17.10.2001 (Abl. EG L 278 S. 35)
RL 2000/69/EG	RL über Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft vom 16.11.2000 (ABl. EG Nr. L 313 S. 12, berichtigt durch Abl. EG Nr. L 111 S. 31)
RL 2002/3/EG	RL über den Ozongehalt der Luft vom 12.02.2002 (ABl. EG Nr. L 67 S. 14)
RL 79/409/EWG	vgl. VRL
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die UVP bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, zuletzt geändert durch RL 2003/35/EG vom 26.05.2003 (ABl. EG Nr. L 156 S. 17)
RL 92/43/EWG	vgl. FFH-RL
RL 96/62/EG	RL über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität vom 27.09.1996, zuletzt geändert durch VO 1882/2003 vom 29.09.2003 (ABl. EG Nr. L 284 S. 17)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RRB	Regenrückhaltebecken
RROP	Regenrückhaltegraben
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)
S	Seite
S	Satz
S 01	landschaftspflegerische Schutzmaßnahme 01
sec	Sekunde
Slg.	Sammlung
SMA	Splittmastixasphalt
SO ₂	Schwefeldioxid
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24.07.2002 (GMBl. S. 511), Erste Allgemeine VV zum BImSchG
Telekom	Deutsche Telekom AG
TöB	Träger öffentlicher Belange
u.a.	unter anderem
UA	Urteilsabdruck
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung i. d. F. der Bekanntmachung vom 25.06.2005, zuletzt geändert durch G vom 29.10.2007 (BGBl. I S. 2470)
UWaldB	Untere Waldbehörde
UWB	Untere Wasserbehörde
v.	vom
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VKE	Verkehrseinheit
VLärmSchRL	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VO	Verordnung

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung und Fundstelle</u>
VO 338/97/EG	Verordnung des Rates vom 09.12.1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels, zuletzt geändert durch VO 834/2004/EG vom 28.04.2004 (Abl. EG L 127 S. 40)
VRL	RL 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten vom 02.04.1979, zuletzt geändert durch VO 807/2003/EG vom 14.04.2003 (ABl. EG Nr. L 122 S. 36)
VV	Verwaltungsvorschriften
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch G vom 17.06.2008 (BGBl. I, S. 2833)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz i. d. F. d. Gesetzes vom 23.01.2003, zuletzt geändert durch G vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718)
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
Ziff.	Ziffer
zzgl.	zuzüglich