



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für die Erweiterung der KWC-Anlage „Seevetal“
im Zuge der A 7 bei Betriebs-km 21,1**

in der Gemarkung Ramelsloh

vom 03.09.2013

Az.: 3334-31027-A7-KWC Seevetal



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1 VERFÜGENDER TEIL	3
1.1 Planfeststellung	3
1.2 Planunterlagen.....	3
1.2.1 Festgestellte Planunterlagen.....	3
1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen	4
1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen	4
1.3.1 Land- und forstwirtschaftliche Belange	4
1.3.2 Belange von Natur- und Landschaftsschutz	5
1.3.2.1 Vegetationsschutz	5
1.3.2.2 Gehölz- und Brutvogelschutz	5
1.3.2.3 Fledermausschutz	5
1.3.2.4 Ökologische Baubegleitung, Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde	5
1.3.2.5 Herstellungskontrolle, Kontrollbericht.....	5
1.3.3 Belange des Brandschutzes.....	5
1.3.4 Belange der Leitungsträger	5
1.3.4.1 Beteiligung der Leitungsträger	5
1.3.4.2 Beteiligung der PLEdoc GmbH	6
1.3.5 Zusagen.....	6
1.3.5.1 Landwirtschaft	6
1.3.5.2 Denkmalpflege.....	6
1.4 Wasserrechtliche Erlaubnis	6
1.4.1 Erlaubte Benutzung	6
1.4.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen	6
1.4.2.1 Betrieb und Unterhaltung	6
1.4.2.2 Absetz- und Versickerungsbecken.....	6
1.4.2.3 Einleitungen.....	7
1.4.2.4 Anzeigepflichten	7
1.5 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen	7
1.6 Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnung.....	7
1.7 Vorbehalt zur Bauausführungsplanung und Durchführung naturschutzfachlicher Maßnahmen	7
2 BEGRÜNDENDER TEIL	7
2.1 Sachverhalt	7
2.1.1 Zusammenfassung der Planung	7
2.1.2 Verfahrensablauf	8
2.2 Rechtliche Würdigung	8
2.2.1 Formalrechtliche Würdigung	8
2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens.....	8
2.2.1.2 Zuständigkeit	9
2.2.1.3 Verfahren.....	9
2.2.1.4 Verzicht auf den Erörterungstermin.....	9
2.2.1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung	9
2.2.1.6 Nebenbestimmungen	10
2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung	10
2.2.2.1 Planrechtfertigung	10
2.2.2.2 Variantenauswahl.....	12
2.2.2.3 Immissionsschutz	13
2.2.2.3.1 Lärm	13
2.2.2.3.2 Luftschadstoffe	14
2.2.2.4 Natur und Landschaft	15

2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	15
2.2.2.4.2 Eingriff	15
2.2.2.4.2.1 Vermeidung	15
2.2.2.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen.....	16
2.2.2.4.2.3 Ersatzmaßnahmen	17
2.2.2.4.2.4 Naturschutzfachliche Abwägung.....	17
2.2.2.4.2.5 Herstellungskontrolle, Bericht.....	17
2.2.2.4.2.6 Benehmensherstellung.....	17
2.2.2.4.2.7 Waldumwandlung	18
2.2.2.4.2.8 Gebietsschutz - NATURA 2000-Gebiete.....	18
2.2.2.4.2.9 Wasserschutzgebiet	18
2.2.2.4.3 Artenschutz.....	18
2.2.2.4.3.1 Tötungsverbot.....	18
2.2.2.4.3.2 Fang-, Nachstell-, Verletzungs- und Zerstörungsverbote	20
2.2.2.4.3.3 Störungsverbot	20
2.2.2.5 Eigentum	21
2.2.2.6 Denkmalschutz	21
2.2.2.7 Gesamtabwägung	21
2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis	22
2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	23
2.4.1 Gemeinde Seevetal vom 18.12.2012, 26.04.2013, 17.05.2013 und 28.06.2013	23
2.4.2 Landkreis Harburg vom 17.12.2012 und 29.04.2013, ersetzt durch Schreiben vom 02.09.2013.....	28
2.4.3 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Nds. vom 22.11.2012	29
2.4.4 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg vom 31.10.2012.....	29
2.4.5 Niedersächsisches Forstamt Sellhorn vom 03.12.2012.....	29
2.4.6 Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 21.12.2012	30
2.4.7 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg vom 30.10.2012	31
2.4.8 Polizeidirektion Harburg vom 29.11.2012	31
2.4.9 Wasserbeschaffungsverband Harburg vom 25.10.2012.....	31
2.4.10 Schleswig-Holstein Netz AG vom 15.11.2012	31
2.4.11 EWE Netz GmbH vom 20.12.2012.....	32
2.4.12 Unterhaltungs- und Landschaftspflegeverband Seeve vom 19.12.2012	32
2.4.13 Deutsche Telekom vom 12.12.2012.....	32
2.4.14 PLEdoc GmbH vom 02.11.2012.....	32
2.4.15 Autobahn Tank & Rast GmbH vom 17.12.2012.....	33
2.5 Einwendungen (Vereine, Private)	34
2.5.1 Einwendung E 1 vom 07.12.2012	34
2.5.2 Einwendung E 2 vom 11.12.2012	34
3 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	36
4 HINWEISE	36
4.1 Hinweis zur Auslegung	36
4.2 Zustellungen	36
4.3 Außerkrafttreten	36
4.4 Berichtigungen	37
4.5 Sonstige Hinweise.....	37
4.5.1 Bodenfunde	37
4.5.2 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen.....	37
4.5.3 Baumaschinen und Baulärm	37
4.5.4 Bauausführung	37
4.5.5 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen	37
5 ANHANG / ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	38

Planfeststellungsbeschluss

für die Erweiterung der KWC-Anlage „Seevetal“ im Zuge der A 7

gemäß §§ 17 ff. FStrG¹, §§ 72 ff. VwVfG²

1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Regionaler Geschäftsbereich Verden – wird gemäß § 17 FStrG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG der aus den unter Ziffer 1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter Ziffer 1.3 festgestellt.

1.2 Planunterlagen

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 26.09.2012	1	1:5.000
5	Lageplan vom 26.09.2012	1	1:1.000
6	Höhenplan vom 26.09.2012	1 – 2	1:1.000 / 100
7	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 26.09.2012	1	1:1000
8	Entwässerungslageplan vom 26.09.2012	1 – 2	1:1.000
9.1	Maßnahmenübersichtsplan vom 26.09.2012 ersetzt durch Deckblatt vom 21.03.2013	1	1:5.000
9.2.1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 26.09.2012 ersetzt durch Deckblatt vom 21.03.2013	1	1:1.000
9.2.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 26.09.2012, externe Maßnahmen	1	1:1.000
9.3	Maßnahmenblätter, Blatt 25 – 29 ersetzt durch Deckblätter Blatt 25 – 34 vom 21.03.2013	1 - 34	
10.1	Grunderwerbsplan vom 26.09.2012 ergänzt durch Deckblatt Blatt 3 vom 21.03.2013	1 - 3	1:1000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis mit Vorblatt vom 03.08.2012, ersetzt durch Deckblatt vom 21.03.2013	1	
11	Bauwerksverzeichnis vom 23.05.2012 Seite 3 ersetzt durch Deckblatt vom 21.03.2013	1 - 5	
14	Straßenquerschnitte vom 26.09.2012	1 - 4	1:50
18	Wassertechnische Untersuchung vom 26.09.2012		
18.1	- Wassertechnischer Erläuterungsbericht	1 – 9	
18.2	- Ermittlung der abflusswirksamen Flächen	1	
18.3	- Ermittlung Regenwasserabfluss	1	
18.4	- Bemessung Versickerungsbecken	1 – 2	
18.7	- Bemessung Absetzbecken	1	

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 70 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegel-

¹ Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585).

² Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 14.08.2009 (BGBl. I S. 2827), für Verfahrensschritte nach dem 06.06.2013 in der durch das Planvereinheitlichungsgesetz vom 31.05.2013 (BGBl. I S. 1388 ff.) geänderten Fassung.

aufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten	Maßstab
0	Merkblatt zur Planfeststellung	1 - 5	
1	Erläuterungsbericht vom 26.09.2012 mit Vorblatt und Anlage	1 – 69 1 - 3	
	Untersuchung zur Schaffung ausreichender Parkstandskapazitäten für Lkw vom 25.05.2011 „A 7 zwischen AD HH-Nordwest und AS Soltau-Süd“ mit Anlage	1 - 7	
2	Übersichtskarte vom 26.09.2012	1	1:25.000
16.1	Leitungsbestandsplan vom 26.09.2012	1	1:1.000
17.1	Schalltechnische Untersuchung vom 26.09.2012		
17.1.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung	1 – 14	
17.1.2.1	Berechnung der Emissionspegel	1 - 9	
17.1.2.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel - Lärmvorsorge passiver Lärmschutz Zusammenstellung der Beurteilungspegel - Lärmsanierung (Lärmvorsorge und Lärmschutz für LKW-Fahrer)	1 - 11 1 - 11	
17.2	Luftschadstoffgutachten mit Anhang	1 - 55	
18.5	Bewertung nach ATV-DVWK-Merkblatt M153	1	
18.6	KOSTRA-DWD Niederschlagsspenden	1	
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht vom 26.09.2012 Seiten 3 bis 5 und Seiten 51 bis 67 ersetzt durch Deckblätter vom 21.03.2013 Anhang I – Formblätter zu artenschutzrechtlich relevanten Arten	1 - 73 1 - 39	
19.1.3	Bestands- und Konfliktplan vom 26.09.2012	1	
19.5.1	Kartierbericht zur Erfassung der Avifauna und Fledermäuse im Plangebiet im Jahr 2009	1 - 19	
19.5.2	Kartierplan Avifauna und Fledermäuse vom 26.09.2012	1	
19.6	Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG mit Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Straßenbauvorhaben	1 - 21	
20	Beurteilung des Baugrundes mit abfalltechnischer Zuordnung des Aushubmaterials Anl. 1.1 – Anl. 5.6	1 - 22 1 - 39	

Hinweis zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Trägerin des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.3.1 Land- und forstwirtschaftliche Belange

Bei Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen während der Bauphase ist eine vorherige Abstimmung mit den betroffenen Eigentümern durchzuführen (vgl. Ziffer 1.3.5.1).

1.3.2 Belange von Natur- und Landschaftsschutz

1.3.2.1 Vegetationsschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass bei den Bauarbeiten die DIN 18920 „Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die in RAS LP 4³ „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorzunehmen sind.

1.3.2.2 Gehölz- und Brutvogelschutz

Der Rückschnitt und die Rodung/Fällung von Gehölzen im Baubereich und die Baufeldfreimachung haben in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar eines Jahres zu erfolgen.

1.3.2.3 Fledermausschutz

Bei Rodungen von Gehölzen ist im Vorfeld von einer fachkundigen Person eine Kontrolle der Bäume auf Quartiere von Fledermäusen (Baumhöhlen und –spalten) durchzuführen; um eine Beeinträchtigung von Fledermäusen zu vermeiden, sind die weiteren Maßnahmen (Umsetzen oder Übernahme von Individuen durch eine fachkundige Person) im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde, Landkreis Harburg, durchzuführen.

1.3.2.4 Ökologische Baubegleitung, Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde

Es wird eine ökologische Baubegleitung unter Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörde (untere Naturschutzbehörde, Landkreis Harburg) zur weiteren Benehmensherstellung angeordnet.

1.3.2.5 Herstellungskontrolle, Kontrollbericht

Der Planfeststellungsbehörde ist nach vollständiger Abarbeitung der Vermeidungs-, Kompensations- und Sicherungsmaßnahmen aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ein schriftlicher Bericht vorzulegen, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen tabellarisch jede einzelne geplante Maßnahme, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zur dauerhaften Sicherung detailliert, inklusive der Zeitpunkte der Herstellung, darstellt.

Der Baubeginn ist der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

1.3.3 Belange des Brandschutzes

Zur Erreichbarkeit der Wasserentnahmestelle (Unterflurhydrant in ca. 150 m Entfernung) ist in dem rückwärtigen Bereich der Anlage ein begehbares Tor mit Schließanlage einzurichten. Lage des Tores und Art der Schließanlage sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Benehmen mit dem Brandschutzprüfer des Landkreises Harburg abzustimmen.

1.3.4 Belange der Leitungsträger

1.3.4.1 Beteiligung der Leitungsträger

Die Vorhabensträgerin hat sich rechtzeitig, mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit allen betroffenen Verkehrs-, Versorgungs- und Unterhaltungsträgern (*EWE Netz AG, Telekom Deutschland GmbH, Schleswig-Holstein Netz AG, Wasserbeschaffungsverband Harburg*) in Verbindung zu setzen, um technische Einzelheiten im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Überdeckungen und tatsächliche Lage der Versorgungsanlagen der Schleswig-Holstein Netz AG sind durch Probegrabungen festzustellen.

³ Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (Ausgabe 1999).

1.3.4.2 Beteiligung der PLEdoc GmbH

Sollte der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiten, hat die Vorhabensträgerin die PLEdoc GmbH unverzüglich zu benachrichtigen.

1.3.5 Zusagen

Die schriftlichen Zusagen der Vorhabensträgerin, auch in Erwidern zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde, insbesondere wie nachstehend bezeichnet, sind einzuhalten.

1.3.5.1 Landwirtschaft

Die Vorhabensträgerin sagt zu, betroffenen Grundstückseigentümern für vorübergehende Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen während der Bauphase im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen vor Baubeginn optimierte Nutzungsgrenzen unter möglicher Schonung von Bewirtschaftungsinteressen anzubieten.

1.3.5.2 Denkmalpflege

Die Vorhabensträgerin sagt zu, den Beginn der Erdarbeiten dem Hamburger Museum für Archäologie mindestens drei Wochen vorab anzuzeigen.

1.4 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.4.1 Erlaubte Benutzung

Für folgende Einleitungen in Gewässer wird im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde die wasserrechtliche gehobene Erlaubnis erteilt.

Einleitungsstelle	Einleitungs- menge	Gewässer	Koordinaten ETRS89/UTM
Versickerungs- becken	5 l/s	Grundwasser	Ostwert 569152 Nordwert 5911594

1.4.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.4.2.1 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht.

1.4.2.2 Absetz- und Versickerungsbecken

Die Vorhabensträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass es weder im Einlaufbereich, noch vor dem Auslauf des Absetzbeckens zu Verstopfungen kommt. Das Absetzbecken ist spätestens alle 5 Jahre zu unterhalten. Dabei sind Schlamm und Sediment aus dem Absetzbecken zu entnehmen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Bei Bedarf muss das Intervall entsprechend verkürzt werden.

Der Boden im Bereich des Versickerungsbeckens darf nicht verdichtet werden, da sonst deren Versickerungsfähigkeit unzulässig herabgesetzt werden würde. Ein Befahren mit schwerem Gerät hat zu unterbleiben.

Falls bei der Bauausführung im Bereich des Versickerungsbeckens schlechte versickerungsfähige Böden vorgefunden werden, ist die Planung den Gegebenheiten anzupassen. Die Versagenswahrscheinlichkeit des Entwässerungssystems darf 5 Jahre nicht überschreiten. Wenn nötig, ist ein Bodenaustausch vorzunehmen.

Die Sohle des Versickerungsbeckens ist unter Berücksichtigung der Planungshöhen mit einer belebten Bodenzone von mindestens 20 cm Dicke herzustellen und nach Abschluss der Bauarbeiten mit einer Rasensaat zu versehen.

Das benötigte Gesamtvolumen von 378 m³ ist so anzulegen, dass es im Betrieb voll genutzt werden kann. Unterhalb der Sohle des Versickerungsbeckens ist ein freier Sickerraum von mind. 1 m zum Grundwasser einzuhalten.

1.4.2.3 Einleitungen

In den Untergrund dürfen keine Wasser gefährdenden Stoffe (z.B. Leichtflüssigkeiten, Chemikalien, Gifte usw.) sowie kein Schmutzwasser eingeleitet werden.

1.4.2.4 Anzeigepflichten

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

1.5 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen berücksichtigt worden sind oder sich auf andere Weise erledigt haben.

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

1.6 Vorbehalt straßenverkehrsrechtlicher Anordnung

Die Planfeststellung ergeht vorbehaltlich der im Rahmen der Maßnahme gem. § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO⁴) zu treffenden notwendigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde (NLSTBV, regionaler Geschäftsbereich Verden).

1.7 Vorbehalt zur Bauausführungsplanung und Durchführung naturschutzfachlicher Maßnahmen

Sofern eine im Rahmen der Bauausführungsplanung oder zur Durchführung der vorgesehenen naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen angeordnete Einvernehmensherstellung scheitern sollte, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über die ggfls. weiter zu treffenden Maßnahmen vor.

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Verden (Vorhabensträgerin), betreibt und unterhält an der Bundesautobahn A 7 bei Betriebs-km 21,1 in Fahrtrichtung Flensburg in der Gemeinde Seevetal die Rastanlage Seevetal (Kleinraststätte mit Kiosk und WC – KWC-Anlage) mit derzeit insgesamt 29 Pkw-, 2 Bus-/Caravan- und 12 Lkw-Parkplätzen.

⁴ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367).

Die Erweiterung und Umgestaltung der Rastanlage Seevetal an der A 7 soll zu einem deutlich höheren Parkraumangebot besonders für Lkw, Busse und Schwerlastfahrzeuge sowie Pkw mit Anhänger führen und damit dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen gerecht werden. Gleichzeitig soll durch die Trennung der Parkmodule für Lkw, Bus und Pkw die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Nach dem Umbau sollen auf der KWC-Anlage 45 Lkw-Parkplätze, 2 Bus-Parkplätze, 24 Pkw-Parkplätze, ein 25 m langer Pkw-/Anhänger-Parkstreifen sowie ein 275 m langer und 4,5 m breiter Parkstreifen für Großraum- und Schwerlasttransporte zur Verfügung stehen. Der nördliche Bereich des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwerlasttransporte wird auf einer Länge von 75 m als Wiegeplatz ausgeführt. Sämtliche Parkstände werden über die Hauptfahrgasse direkt erschlossen.

Die Rastanlage wird durch die Erweiterung und Umgestaltung in Fahrtrichtung Hamburg verlängert, was eine Verlagerung des Beschleunigungsstreifens in nördliche Richtung zur Folge hat. Das Ende des Beschleunigungsstreifens verschiebt sich gegenüber dem jetzigen Zustand um 110 m.

2.1.2 Verfahrensablauf

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, hat mit Schreiben vom 28.09.2012 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für das o. g. Vorhaben beantragt. Nach Prüfung der Unterlagen hat die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 25.10.2012 eingeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 15.11.2012 bis 14.12.2012 bei der Gemeinde Seevetal zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 46 vom 08.11.2012 sowie durch Aushang in Aushangkästen vom 07.11.2012 bis 14.12.2012 vollständig ausgelegt. Mit Schreiben vom 25.10.2012 wurden die Stellungnahmen von insgesamt 35 Trägern öffentlicher Belange eingeholt. Die Planfeststellungsbehörde beteiligte die Autobahn Tank & Rast GmbH als auswärtige Betroffene durch gesondertes Schreiben. Die Einwendungsfrist nach § 17a Nr. 3 und 7 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 4 VwVfG endete mit Ablauf des 28.12.2012 mit der gesetzlich vorgeschriebenen Ausschlusswirkung.

Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen zusammengestellt und der Vorhabensträgerin zur Erwiderung übersandt.

Nach Vorliegen der durch die Vorhabensträgerin erstellten Gegenäußerungen hat die Planfeststellungsbehörde diese den Einwendern sowie den Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte übersandt, mitzuteilen, ob die Durchführung eines Erörterungstermins für erforderlich gehalten wird. Auf Grundlage des § 17a Nr. 5 FStrG hat die Planfeststellungsbehörde auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet.

2.2 Rechtliche Würdigung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die bestehende Anlage darf als Teil der Bundesfernstraße gemäß § 17 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Die Maßgaben gelten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG⁵ entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

⁵ Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361).

2.2.1.2 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen sowie davon umfasster Tank- und Rastanlagen (§ 1 Abs. 4 Nr. 5, § 15 Abs. 1 FStrG) nimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. d. MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Vorhabensträgerin und Antragstellerin in diesem Verfahren ist der regionale Geschäftsbereich Verden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. d. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden. Die nach den §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

2.2.1.4 Verzicht auf den Erörterungstermin

Der Verzicht auf einen Erörterungstermin beruht auf einer entsprechenden Entscheidung nach § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG. Danach kann die Anhörungsbehörde – nach pflichtgemäßem Ermessen – auf den Erörterungstermin verzichten. Der Verzicht auf den Erörterungstermin ist ermes- senfehlerfrei, wenn hinsichtlich der einzelnen Einwendungen kein Erörterungsbedarf besteht. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn absehbar ist, dass durch die Befassung mit den Einwendungen im Wege der Erörterung keine der Funktionen des Erörterungstermins weiter erfüllt werden kann. Dies ist vorliegend der Fall.

Es ist nicht zu erwarten, dass die Planfeststellungsbehörde mit der Durchführung eines Erörterungstermins weitere Informationen hinzugewinnen könnte, um einen neuen Blickwinkel auf den Sachverhalt zu erhalten und die betroffenen (öffentlichen und privaten) Belange besser einschätzen und gewichten zu können. Die Behörden, deren Aufgabenbereiche in erster Linie infolge des planfestgestellten Vorhabens berührt sind sowie auch die Einwender haben unter Berücksichtigung der seitens der Vorhabensträgerin abgegebenen Gegenäußerungen nach Anfrage der Planfeststellungsbehörde auf einen Erörterungstermin verzichtet bzw. konnten die eingegangenen Stellungnahmen ohne weiteren Erörterungsbedarf ausgeräumt werden. Inso- weit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.4 und 2.5 verwiesen. Überdies werden vorhabens- bedingt keine Konflikte ausgelöst, die einer gemeinsamen Erörterung bedürfen.

2.2.1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 bis 3f des UVPG⁶ i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durch die Planfeststellungsbehörde gem. § 3c UVPG anhand der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG (vgl. Unterlage 19.6 der Planunterlagen) hat er- geben, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Maßnahme zu er- warten sind, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können. Inso- weit stehen der Zulässigkeit des Vorhabens keine Bedenken entgegen.

Die Erweiterung der KWC-Anlage erfolgt im Wesentlichen auf der vorhandenen und bereits stark belasteten Anlage sowie einer parallel zur Autobahn verlaufenden Ackerfläche. Eine zu- sätzliche Flächeninanspruchnahme ist nur im geringen Maße erforderlich. Durch das Vorhaben sind nachteilige Auswirkungen auf Biotop- und Habitatfunktionen für die Avifauna und Fleder- mäuse, auf die Bodenfunktionen und das Landschaftsbild durch Versiegelung/Überbauung und

⁶ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749).

durch Gehölzverluste zu erwarten, die jedoch durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden können. Der Standort ist dabei relativ unempfindlich.

Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus der Rastanlage und die Errichtung des Sichtschutzwalls sind Auswirkungen auf den Menschen wie z. B. Lärm oder Erschütterungen bzw. Auswirkungen auf erholungsnahe Flächen nicht zu erwarten. Eine Annäherung an die bestehende Wohnbebauung ist nicht erforderlich. Soweit die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt betroffen sind, ist der Untersuchungsraum nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Daten und Erhebungen aufgrund der intensiven Vorbelastung durch Autobahn und Rastanlage bereits jetzt unterdurchschnittlich mit Tier- und Pflanzenarten und Lebensgemeinschaften ausgestattet. Für die vorkommenden Arten ist zu erwarten, dass die Eingriffswirkungen des Vorhabens durch geeignete Maßnahmen, in erster Linie bauzeitliche Beschränkungen, auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Vorranggebietes für die Trinkwasserversorgung kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Das durch den Verkehr belastete Oberflächenwasser wird gesammelt und in einem Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken eingeleitet, so dass ein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser ausgeschlossen werden kann.

Das Vorhaben wird deshalb insgesamt als umweltverträglich i. S. d. § 12 UVPG beurteilt. Das Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls wurde im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen der Öffentlichkeit gem. § 3a UVPG bekannt gegeben.

2.2.1.6 Nebenbestimmungen

Die unter Ziffer 1.3.2 verfüzten Nebenbestimmungen sind notwendig zum Schutz von Natur, Landschaft und Wasser, zur Sicherstellung des reibungslosen Ablaufs der Baumaßnahme sowie zur rechtskonformen Umsetzung der geplanten Maßnahme.

2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt die Erweiterung der KWC-Anlage Seevetal zu, da sie mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiellrechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, erster Satzteil VwVfG), ist neben dem FStrG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb grundsätzlich im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den folgenden Ausführungen mit abgebildetes zwingendes und in der Abwägung unüberwindbares Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 17 Satz 2 FStrG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in nachfolgend im Einzelnen noch dargestellter Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Die festgestellte Planung ist gerechtfertigt. Der Umbau und die Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlage Seevetal sind gemessen an den Zielen des FStrG aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Schaffung zusätzlichen Parkraums, insbesondere für den Schwerlastverkehr.

Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens – insbesondere an Lkw – entspricht die bestehende KWC-Anlage Seevetal nicht mehr den heutigen Anforderungen und gültigen Richtlinien. Im Bestand der KWC-Anlage Seevetal befinden sich 12 Lkw-Parkstände, die permanent belegt, in den Abend- und Nachtstunden sogar überbelegt sind. Dies hat zur Folge, dass gegenwärtig in erheblicher Anzahl Lkw in nicht für das Parken vorgesehenen Bereichen, wie den Fahrgassen und Pkw-Parkständen sowie den Zu- und Abfahrten der Rastanlage, abgestellt werden. Das Beparken der Zu- und Abfahrten stellt einen erheblichen Sicherheitsmangel durch erhöhte Unfallgefahr und Einschränkungen für Rettungsfahrzeuge dar. Durch zugeparkte Fahrgassen wird zudem ein erhöhtes Rangieraufkommen beim Ein- und Ausparken erforderlich, was die Unfallgefahr für Fahrzeuge und Fußgänger weiter erhöht und eine zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung darstellt. Zudem wird der ordnungsgemäße Betrieb der Anlage nachhaltig gestört.

Die Parksituation für Lkw-Fahrer ist bundesweit nicht zufriedenstellend. Vor dem Hintergrund des erheblichen Fehlbedarfs an LKW-Parkständen an den Bundesautobahnen kommt es sowohl zu städtebaulich nicht erwünschten Ausweich- und Schleichverkehren in das nachgelagerte Straßennetz mit z. T. erheblichen Schall- und Schadstoffbelastungen autobahnnaher Wohnbereiche als auch zu verkehrsgefährdender Überbelegung eingerichteter LKW-Parkstände sowie zu verkehrsordnungswidrigem Abstellen und Parken von LKW auf Zu- und Abfahrten, Fahrgassen und Grünflächen. Dabei sind Übermüdung oder verkehrsgefährdend parkende Lkw immer wieder Ursache für zahlreiche und schwere Unfälle.

Die geplante Erweiterung der KWC-Anlage ist somit im Interesse der Verkehrssicherheit geboten, zumal die Einhaltung der im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen für LKW-Fahrer in Zusammenhang zu dem vorgehaltenen Park- und Rastplatzangebot entlang der Bundesautobahnen steht.

Neben der erhöhten Unfallgefährdung sind auch erhöhte Umweltgefahren mit dem derzeit auf Grund des Mangels an LKW-Parkständen wiederkehrend zu beobachtenden widerrechtlichen Parken insbesondere von LKW abseits der ausgewiesenen Parkstände verbunden. Mit dem Abstellen von LKW außerhalb von Parkständen und damit außerhalb des geschlossenen Regenwassersystems besteht zugleich auch die erhöhte Gefahr von Umweltbeeinträchtigungen durch auslaufende umweltbelastende Betriebsflüssigkeiten und/oder Transportstoffe, zumal die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen vielfach nicht mehr den heutigen Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes und des Niedersächsischen Wassergesetzes im Hinblick auf die mögliche und gebotene Minimierung der Umweltbeeinträchtigungen durch Straßenabwasser entsprechen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im März 2008 in einer Zählung die Belegung an 2186 bundesweit vorhandenen Standorten (bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen an bundesdeutschen Autobahnen und autobahnnahen privaten Autohöfen) ermittelt. Danach fehlten bereits 2008 bundesweit 14200 Lkw-Parkstände. Auf der Basis anerkannter Verkehrsmodellrechnungen wurde für das Jahr 2025 eine Bedarfsprognose errechnet. Für Niedersachsen ergab sich ein Fehlbedarf von 2600 Lkw-Parkständen für das Jahr 2008. Für 2025 wurde ein Fehlbestand von 4200 Lkw-Parkständen prognostiziert, wenn keine neuen Parkstände geschaffen werden.

Ein zwischen dem BMVBS und dem Land Niedersachsen abgestimmtes Konzept sah für die BAB 7 unter anderem den Ausbau der bewirtschafteten Rastanlage Seevetal von 12 auf 80 Lkw-Parkstände vor. Für diesen Ausbau hätten angrenzende Ackerflächen in Anspruch genommen werden müssen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für die einzelnen Standorte wurde deutlich, dass die ursprünglichen Ausbauplanungen in den durch die verschiedenen Verkehrsarten stark belasteten Bereichen noch Optimierungsbedarf aufwiesen, so dass mit der vorliegenden „Untersuchung zur Schaffung ausreichender Parkstandskapazitäten für LKW“ durch die Vorhabensträgerin Alternativen für den Streckenabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Anschlussstelle Soltau-Süd der BAB 7 erarbeitet wurden. In dieser Untersuchung wurden alle in dem benannten ca. 88 km langen Streckenabschnitt liegenden 16 Rastanlagen hinsichtlich der Um-, Ausbau- und Erweiterungsmöglichkeiten sowie hinsichtlich der Realisierbarkeit vergleichend betrachtet und überprüft. Für die auf dieser Grund-

lage entwickelten Varianten wurden auch die Kapazitäten der privaten Autohöfe und der Hamburger Rastanlagen einschließlich ihrer Ausbauplanungen berücksichtigt. Definiertes Ziel der Untersuchung war neben den Kriterien einer ausgeglichenen fahrtrichtungsbezogenen Verteilung der Parkstände in dem untersuchten Abschnitt, dem Erreichen der Prognosewerte (Bedarfsziel), der Einhaltung der Regelabstände und der Kosten auch eine mögliche Entlastung der Gemeinde Seevetal durch Verringerung der geplanten Kapazitäten auf den Rastanlagen Seevetal und Hasselhöhe bis zu deren Wegfall. Die Untersuchung hat zum einen gezeigt, dass die Rastanlagen Seevetal und Hasselhöhe nicht ersatzlos entfallen können. Die somit ebenfalls untersuchten Nullvarianten für die Standorte Seevetal und Hasselhöhe sind mit dem Bedarfsziel für den untersuchten Abschnitt nicht realisierbar, da bereits mit dem Ausbau dieser beiden Anlagen alle weiteren Standorte auf dem Streckenabschnitt zum Teil bis zur Kapazitätsgrenze ausgebaut werden müssen und zusätzlich die bei Wegfall der Standorte Seevetal und Hasselhöhe fehlenden Parkstände die anderen Standorte überfordern würden. Das Ziel der Untersuchung, die Auswirkungen im Bereich der Rastanlagen Seevetal und Hasselhöhe so gering wie möglich zu halten, kann dennoch erreicht werden. Neben der Rastanlage Seevetal werden in Fahrtrichtung Hamburg die Rastanlagen Schapskaben, Brunautal-Ost und Abelbeck-Kuhbusch ausgebaut. In Fahrtrichtung Hannover werden neben der Rastanlage Hasselhöhe die Rastanlagen Garlstorfer Wald, Brunautal-West und Vorm Wietzenbruch umfangreich um- bzw. ausgebaut. Durch entsprechende Verteilung der benötigten Kapazitäten konnte die geplante Erweiterung des Parkstandangebotes für die Anlage Seevetal von 12 auf 45 Lkw-Parkstände verbessert und damit die Erweiterung von 12 auf ursprünglich 80 geplante LKW-Standplätze minimiert werden. Gleichzeitig konnten die geplanten Kapazitäten auf den anderen Anlagen des untersuchten Streckenabschnittes erhöht und das Bedarfsziel für den Untersuchungsabschnitt erreicht werden. Die Parkplatzsituation und die Verkehrssicherheit werden somit auf dem betreffenden Abschnitt erheblich verbessert. Durch die gleichzeitige Erneuerung der Entwässerungsanlagen werden mögliche Umweltbeeinträchtigungen und -risiken minimiert.

Die in der vorliegenden Standortuntersuchung ausgeschiedenen Varianten, insbesondere die Nullvariante (Rückbau der Anlage Seevetal) wurden aus diesen Gründen im weiteren Genehmigungsverfahren für die Variantenauswahl zur Erweiterung der KWC-Anlage am Standort Seevetal nicht berücksichtigt.

2.2.2.2 Variantenauswahl

Im Hinblick auf Lage und Ausgestaltung stellt sich die beantragte Vorzugsvariante der Erweiterung der KWC-Anlage am bereits vorhandenen Standort nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch unter den Zielstellungen der Bedarfsprognose und einer möglichen Entlastung der Gemeinde Seevetal, den Kosten und dem Gebot gleichmäßiger Verteilung sowie unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten als die günstigste Variante dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung unter Verwerfung der Nullvariante zwei Umbau- und vier Ausbauvarianten eingestellt.

Zu berücksichtigen sind nur die im Einzelfall ernsthaft in Betracht zu ziehenden Varianten zum beantragten Vorhaben.⁷ Die richtige Auswahl der Planungsvariante hängt nicht davon ab, dass ein Überwiegen der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange feststeht; die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bereits dann eingehalten, wenn die einander widerstreitenden Belange gleichwertig sind.⁸

Im Rahmen der Planung der Erweiterung der KWC-Anlage „Seevetal“ wurden zwei Umbau-Varianten und vier Ausbau-Varianten untersucht. Als vorzugswürdig wird die 2. Variante für einen Umbau der bestehenden Anlage bewertet. Bei dieser Variante erfolgt der maximale Umbau im Bestand mit Nutzung der autobahnnahe Ackerflächen zwischen bestehender Rastanlage und dem nördlich gelegenen Brückenbauwerk. Eine Annäherung an die Wohnbebauung ist nicht erforderlich, so dass das vorhandene Lärmniveau durch den bestandsnahen Ausbau und die Errichtung des Sichtschutzwalles nicht weiter verschlechtert wird. Durch die kompakte Ausföhrung der Anlage wird die Länge der Fahrgassen auf ein Minimum reduziert, was sich positiv

⁷ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, DVBl. 1987, 573 ff.; BVerwG, NVwZ 1993, 887 ff.

⁸ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 121.

auf den Flächenverbrauch / Grunderwerb auswirkt. Der Verzögerungstreifen sowie die Vorwegweisung an der BAB 7 können bestehen bleiben.

Im Vergleich hierzu weisen die anderen untersuchten Varianten erhebliche Nachteile in Bezug auf die erforderlichen Lkw-Stellplätze, die Nähe zur Wohnbebauung und damit die Veränderung der Lärmsituation oder den größeren Flächenbedarf und damit gleichzeitig verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft auf. Durch die geplante Erweiterung der Vorzugsvariante können die bestehenden Gebäude des Kiosks erhalten bleiben.

Die bevorzugte Variante erfüllt in ausreichender Weise auch die betriebstechnischen Anforderungen an eine KWC-Anlage aus den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)⁹“.

So entstehen auf Grund der im Interesse der Eingriffsminimierung bevorzugten kompakten Form der geplanten Anlage mit nur zwei Fahrgassen die Ein- und Ausfädelungen zwar jeweils mit nur einem Abzweig. Dabei werden jeweils im Bereich der Zufahrt und Ausfahrt die Mindestabstände von 70 m, im Bereich der Zufahrt zwischen dem ersten Abzweig und der Trenninselspitze beider Fahrgassen analog dem Bestand mit 45 m und im Bereich der Ausfahrt zwischen der Einmündung in den Beschleunigungsfahrestreifen bis zur Trenninselspitze der Fahrgassen wegen des dortigen Brückenbauwerkes mit etwa 50 m leicht unterschritten (vgl. Planunterlage 1: Erläuterungsbericht, S. 26/27).

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann diese Unterschreitung des Mindestabstandes nach den ERS, die im Bereich der Zufahrt zur KWC-Anlage aus der Bestandssituation übernommen wird, vor dem Hintergrund der gegebenen Übersichtlichkeit der Anlage weiterhin toleriert werden. Um ggfls. falsches Einfahren von Pkw und anderen Fahrzeugen in die Fahrgasse 2, die ausschließlich Großraum- und Schwerlasttransporte aufnehmen soll, auszuschließen, bleiben weitere mögliche Maßnahmen (Beschilderung, Verbot der Einfahrt, Baken) ausdrücklich vorbehalten (vgl. Ziffer 1.6)

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass der Beschleunigungstreifen der Anschlussstelle Seevetal-Ramelsloh und der Verzögerungstreifen der KWC-Anlage in der Bestandssituation als Verflechtungstreifen ausgebildet sind und auch durch das Vorhaben nicht verändert werden sollen. Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) sind bei geringen Abständen zwischen einem Knotenpunkt (Anschlussstelle) und einer Rastanlage, diese zu einer komplexen Verkehrsanlage zusammenzufassen. Anstelle durchlaufender Verteilerfahrbahnen ist ein Verflechtungstreifen in ausreichender Länge an der Hauptfahrbahn zwischen Knotenpunkt und Rastanlage vorzusehen. Der vorhandene Verflechtungstreifen hat hier eine Länge von mind. 500 m und wird als ausreichend angesehen. Da nach Auskunft der Autobahnpolizei keine Unfälle ein- und ausfahrender Fahrzeuge bekannt sind, sieht die Planfeststellungsbehörde hierin auch im Zusammenwirken mit der unveränderten Teilung in zwei Fahrgassen im Bereich der Zufahrt keine erhöhte Gefährdungssituation und keine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die geplante Lösung damit insgesamt als sachgerecht und vorzugswürdig.

2.2.2.3 Immissionsschutz

2.2.2.3.1 Lärm

Die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz sind eingehalten. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind die §§ 41 und 42 BImSchG¹⁰ i. V. m. der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV¹¹). Kennzeichnend für einen "erheblichen baulichen Eingriff" sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz

⁹ Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) – Ausgabe 2011 – herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) – ISBN 978-3-941790-37-7.

¹⁰ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge vom 26.09.2002 (BGBl. I 2002, S. 3830), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 01.07.2013 (BGBl. I, S. 1943).

¹¹ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I 1990, S. 1036), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006 (BGBl. I 2006, S. 2146)

und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen.¹² Die vorgesehene Erweiterung der Rastanlage Seevetal ist als ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16.BImSchV einzustufen. Eine „wesentliche Änderung“ stellt die Baumaßnahme nach § 1 Abs. 2 16.BImSchV dar, wenn durch den Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Bei der Prognose-Berechnung wurde die geplante Rastanlage mit ihrer Ausdehnung und ihrer Kapazität, die BAB 7, der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen und die vorhandene Lärmschutzwand zwischen BAB 7 und Rastanlage berücksichtigt. Der nachträgliche Einbau von lärmindernden Straßenbelag auf der BAB 7 von km 20,5 bis km 23,24 aus dem am 23.04.2012 planfestgestellten Vorhaben „Nachträgliche Lärmvorsorge Ramelsloh“ wurde in der Berechnung als bereits vorhandener Lärmschutz berücksichtigt. Der im Zusammenhang mit dem Ausbau der Rastanlage entstehende 320 m lange und zwischen 4,50 und 6,30 m hohe Sichtschutzwall zwischen der Rastanlage und dem anschließenden Feld an der Rückseite der Rastanlage wurde aufgrund nur punktueller Verringerung auf den Schallschutz von 0,12 dB(A) in der Berechnung nicht berücksichtigt. Östlich der Rastanlage befindet sich die Wohnbebauung „Im Lehmsaal“, weiter südlich befindet sich die Wohnbebauung „Am Osterberg“. Nach dem Gebietscharakter sind die Immissionsgrenzwerte für Wohnbauflächen von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Durch die Erweiterung der Rastanlage erhöhen sich die Beurteilungspegel an der schutzbedürftigen Bebauung um maximal 1 dB(A). Eine Erhöhung auf 60 dB(A) am Tag bzw. auf 70 dB(A) in der Nacht tritt nicht auf. Somit handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung nach den Regelungen des Bundeshaushaltsgesetzes, die die Vorhabensträgerin gemeinsam mit den Planunterlagen nachrichtlich ausgelegt hat, sind nicht Bestandteil dieser Planfeststellung, da auf die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen kein Anspruch besteht. Die in den Planunterlagen dargestellte Lärmsanierungsmaßnahme „Verlängerung der Lärmschutzwand zwischen der BAB und der Rastanlage um 30,00 m nach Norden und einer Höhe von 3,00 m“ im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzes für Lkw-Fahrer wird hinsichtlich des Baurechtes planfestgestellt. Ein Anspruch wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst, da es sich um eine freiwillige Maßnahme der Vorhabensträgerin handelt.

2.2.2.3.2 Luftschadstoffe

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

Im Rahmen des durch die Vorhabensträgerin vorgelegten lufthygienischen Gutachtens wurde geprüft, ob die durch die geplante Baumaßnahme verursachten Auswirkungen die Konzentrationen der Luftschadstoffe unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Die festgelegten Grenzwerte der 39. BImSchV¹³ oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft¹⁴) sowie der VDI-Richtlinie 2310 dürfen nicht überschritten werden. Aus lufthygienischer Sicht ist festzustellen, dass der Ausbau der KWC-Anlage Seevetal an der nächstgelegenen Bebauung zu geringen Erhöhungen der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen führt, diese Erhöhungen jedoch keine Überschreitung der geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erwarten lassen.

¹² BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 - 4 C 26.93 - NVwZ 1995, 907.

¹³ 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 02.08.2010 (BGBl. I 2010, S. 1065).

¹⁴ Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft vom 24.07.2002 (GMBl. 2002, Heft 25 – 29, S. 511 – 605), erlassen aufgrund § 48 BImSchG.

2.2.2.4 Natur und Landschaft

2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der durch die Erweiterung der Rastanlage Seevetal verursachte Eingriff in Natur und Landschaft ist zulässig. Das Vorhaben entspricht den materiellen Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG¹⁵, §§ 5 ff. NAGBNatSchG¹⁶). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind vorrangig durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder nachrangig, soweit solche nicht möglich sind, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt.

Umfang und Tiefe der Sachverhaltsermittlung des nach § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Prüfung nach § 15 BNatSchG einstellen zu können. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des LBP grundlegend in Frage zu stellen, haben sich auch im Rahmen der Anhörung nicht ergeben.

2.2.2.4.2 Eingriff

Mit der Erweiterung der Rastanlage sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Eingriffe sind nach § 14 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder in Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Folgende erhebliche Beeinträchtigungen in dem beschriebenen Sinn sind vorhabensbedingt zu erwarten (vgl. hierzu den Landschaftspflegerischen Begleitplan, Erläuterungsbericht, Tabelle 21: Vergleichende Gegenüberstellung, S. 65 – 67 des LBP):

- Baubedingte Beeinträchtigung von Biotopen mit mittlerer Bedeutung,
- Verlust von Gehölzen mit Teillebensraumfunktion für die Avifauna,
- Verlust von ruderalen Gras- und Staudenfluren,
- Baubedingte Beeinträchtigung von potenziellen Lebensräumen der offenen Feldflur mit Bedeutung für Vögel,
- Baubedingte Beeinträchtigung der Avifauna durch Gehölzverlust,
- Verlust von Gehölzen mit Teillebensraumfunktion für Fledermäuse,
- Versiegelung – vollständiger Verlust der Bodenfunktionen,
- Überbauung und Überformung der Bodenstruktur,
- Verlust von Infiltrationsfläche durch Versiegelung,
- Verlust von Vegetation mit klimatischen Immissionsschutzfunktionen,
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Verlust von Gehölzen.

2.2.2.4.2.1 Vermeidung

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende¹⁷ Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens,

¹⁵ Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 24 des Gesetzes vom 06.06.2013 (BGBl. I S. 1482).

¹⁶ Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 104).

¹⁷ BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 – 4 C 10.96, Rn. 22.

sondern die Vermeidung damit einhergehender Beeinträchtigungen neben der Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort.

Durch folgende Maßnahmen wird der Eingriff in Natur und Landschaft minimiert:

- Anlage eines Wildschutzzaunes zur Vermeidung von betriebsbedingten Beeinträchtigungen / Wildunfällen von wandernden Klein-, Mittel- und Großsäugern sowie Vögeln
- Schutz wertvoller Vegetationsbestände/Biotope und von Einzelbäumen nach Maßgaben der RAS-LP-4 durch die Anlage von Schutzzäunen bzw. Einzelbaumschutz,
- Schutz des Oberbodens / Erhalt der natürlichen Bodenstruktur:
 - gesonderte Lagerung des abgetragenen Oberbodens und Schutz vor Verdichtung sowie Vermischung bzw. Verunreinigung durch Schadstoffe
 - Bodenlockerung und Rekultivierung der nicht befestigten oder versiegelten Bereiche nach Beendigung der Bauarbeiten
- bauzeitliche Beschränkungen aus Gründen des Artenschutzes,
- Verwendung von Speziallampen im Bereich der Rastanlage zur Reduzierung der Anlockwirkung auf Insekten und diese jagende Fledermäuse.
- Vermeidung der Beeinträchtigung von Boden und Grundwasserhaushalt durch Schadstoffeinträge durch
 - Einrichtung von bauzeitlichen Wartungs-, Reinigungs- und Betankungseinrichtungen ausschließlich auf befestigten Flächen
 - Austausch von durch Öle, Fette, Benzin oder andere pflanzenschädliche Stoffe verschmutztem Boden

2.2.2.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

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

Diesen Anforderungen genügen die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen. Das Konzept der Ausgleichsmaßnahmen sieht vor, so weit wie möglich einen räumlichen und funktionalen Bezug zwischen der Eingriffs- und Ausgleichsfläche herzustellen. Hierbei ist es nicht erforderlich, ein genaues Abbild des früheren Zustandes zu schaffen. Der Verursacher soll vielmehr Maßnahmen treffen, die die Beeinträchtigungen begleichen, d. h. einen für Natur und Landschaft gleichartigen Zustand im Hinblick auf die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes wiederherstellen.¹⁸

Die vorgenannten erheblichen Beeinträchtigungen können zum Teil durch folgende Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen ausgeglichen werden:

Maßnahme 4.1A Entsiegelung von befestigten Flächen, die im Zuge der Umgestaltung bzw. Erweiterung der Verkehrsflächen auf der KWC-Anlage zurückgebaut werden. Die Flächen werden rekultiviert und mit Landschaftsrasen angesät bzw. entsprechend überlagerter Gestaltungsmaßnahmen mit Gehölzen bepflanzt.

¹⁸ BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140.

- Maßnahme 4.2A Pflanzung von standortgerechten Gehölzen am Sichtschutzwall und auf Restflächen zwischen Wall, Rastanlage und Regenrückhaltebecken sowie auf Restflächen vor dem Kiefernhorst.
- Maßnahme 4.3A Pflanzung von standortgerechten Gehölzen am Sichtschutzwall und auf Restflächen zwischen Wall, Rastanlage und Regenrückhaltebecken sowie auf Restflächen vor dem Kiefernhorst.

2.2.2.4.2.3 Ersatzmaßnahmen

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

Die verbliebenen unvermeidbaren und nicht ausgeglichenen Eingriffe werden durch folgende Maßnahmen ersetzt:

- Maßnahme 5.1E Anlage von halbruderalen Gras- und Staudenfluren als Lebensraum diverser Tierarten
- Maßnahme 5.2E Pflanzung von standortgerechten heimischen Gehölzen zur Entwicklung eines landschaftsgerechten Gehölzbestandes mit Biotop-, Immissionschutz- und Pufferfunktion

Durch die Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert. Hinsichtlich der Details der einzelnen Maßnahmen wird auf die planfestgestellten Unterlagen in der Planunterlage 9.3 (Maßnahmenkartei) verwiesen.

2.2.2.4.2.4 Naturschutzfachliche Abwägung

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde lassen sich sämtliche durch die Erweiterung der Rastanlage bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, soweit sie nicht vermeidbar sind, ausgleichen und ersetzen, so dass es auf die spezielle naturschutzrechtliche Abwägungsentscheidung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG nicht ankommt und demzufolge auch keine Ersatzzahlungen gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 6 NAGBNatSchG festgesetzt werden müssen.

Insgesamt verbleiben nach Beendigung des Eingriffs keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

2.2.2.4.2.5 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter 1.3.2.5 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlicher Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.4.2.6 Benehmensherstellung

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung bzw. zum Ausgleich oder Ersatz vorhabensbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zu treffen. Für die Benehmensherstellung zuständig war hier die untere Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg. Das Benehmen ist hergestellt worden (siehe Schreiben des Landkreises Harburg vom 12.12.2012 und E-Mail vom 25.03.2013). Nach Ansicht der unteren Naturschutzbehörde bestehen aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes gegen das Vorhaben keine Bedenken.

Die weitere Benehmensherstellung im Rahmen der Ausführungsplanung und Durchführung der vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen ist durch Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde an der ökologischen Baubegleitung (Ziff. 1.3.2.4) sichergestellt.

2.2.2.4.2.7 Waldumwandlung

Zwischen der Ortschaft Ohlendorf und der vorhandenen Rastanlage befindet sich ein Kiefernforst, der im Laufe der letzten 50 Jahre aufgeforstet wurde. Dieser wird für die Rastanlage nicht in Anspruch genommen, so dass eine Waldumwandelungsgenehmigung nach § 8 Abs. 1 S. 1 NWaldLG¹⁹ nicht erforderlich ist.

2.2.2.4.2.8 Gebietsschutz - NATURA 2000-Gebiete

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Natura-2000 Gebiete²⁰. Etwa einen Kilometer östlich liegt das Landschaftsschutzgebiet „Buchwedel und Umgebung (W23)“. Aufgrund der Entfernung zum Eingriffsort wird das Schutzgebiet weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Zwischen dem Ortsteil Ohlendorf und der vorhandenen Rastanlage befindet sich ein Kiefernforst, der im Laufe der letzten 50 Jahre aufgeforstet wurde. Dieser wird für die Rastanlage nicht in Anspruch genommen. Erhebliche Beeinträchtigungen infolge der Erweiterung der Rastanlage können somit offensichtlich ausgeschlossen werden. Eine Verträglichkeitsprüfung war insoweit nicht erforderlich.

2.2.2.4.2.9 Wasserschutzgebiet

Der Beschleunigungsstreifen wird im Zuge der Maßnahme nach Norden verlängert, so dass eine Verbreiterung der Fahrbahn von 1,25 m auf einer Länge von 90 m erforderlich ist. Dieser Bereich befindet sich bereits in der Trinkwasserschutzzone III b gem. § 51 WHG²¹ i. V. m. § 91 NWG²². Die Entwässerung der Flächen erfolgt in vorhandene Straßenmulden, die entsprechend den geringfügigen lagemäßigen Veränderungen der angeschlossenen befestigten Verkehrsflächen angepasst werden. In Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde (Landkreis Harburg) kann unter Berücksichtigung der Grundwasser- und Bodenwerte in diesem Bereich die Ableitung über Straßengräben mit bewachsenem Boden in einer Mächtigkeit von mindestens 20 cm erfolgen, was bei der Erarbeitung der Straßenquerschnitte berücksichtigt ist. Eine Gefährdung der Trinkwasserschutzzone kann damit ausgeschlossen werden. Im Übrigen wurde die Oberflächenentwässerung der Anlage im Zuge der geplanten Erweiterung neu konzipiert. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis wurde im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde (Landkreises Harburg) erteilt (vgl. unten Ziffer 2.3).

2.2.2.4.3 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts²³. Der vorliegende Plan löst keine Verbote im Sinne der §§ 39 Abs. 6 und 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG aus. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsachenlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er beruht auf gesicherten Erkenntnissen aus Biototypen-Kartierungen im April 2009. Eine weitere Überprüfung der Ergebnisse fand im August 2011 statt (vgl. Kartierbericht Planunterlagen Nr. 19.5.1). Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

2.2.2.4.3.1 Tötungsverbot

Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Variante 4 BNatSchG ist durch das Vorhaben nicht ausgelöst. Das Tötungsverbot 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)²⁴, sämtliche europäische Vogelarten, d. h. gemäß

¹⁹ Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21.03.2012 (Nds. GVBl. 2002, S. 112), zuletzt geändert durch Art. 16 des Gesetzes vom 13.10.2011 (Nds. GVBl. 2011, S. 353).

²⁰ Bezeichnung für ein zusammenhängendes Netz europäischer Schutzgebiete, bestehend aus Fauna-Flora-Habitat (FFH) - Gebieten und Vogelschutzgebieten (VSG).

²¹ Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts – Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), geändert durch Art. 4, Abs. 76 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154).

²² Niedersächsisches Wassergesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. 2012, S. 64), zuletzt geändert durch § 87 Abs. 3 des Gesetzes vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. 2012, S. 64).

²³ vgl. VG Regensburg, Urt. v. 22.02.2010, S. 50 unten (zum strikt zu beachtenden Naturschutzrecht gehört auch das Artenschutzrecht).

²⁴ Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen.

§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG in Europa natürlich vorkommende Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie (EG)²⁵, sowie die in der Spalte 2 der Anlage 1 zu § 1 Satz 1 Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)²⁶ mit einem Kreuz versehenen Arten. Solche Arten stellen im Planungsgebiet die

Fledermausarten: Zwergfledermaus, Flughautfledermaus, Großer Abendsegler, Breitflügel-fledermaus

und

Vogelarten: Feldlerche, Star, Turmfalke

dar.

Fledermäuse werden im Rahmen der Baumaßnahme nicht getötet. Im Zuge der Baumaßnahme kommt es zur Rodung von Bäumen, in denen sich Quartiere der Fledermausarten befinden können. Es ist nicht auszuschließen, dass es dadurch zur Zerstörung von Quartieren kommen kann. Die Rodung der Gehölze ist außerhalb der Brut- und Setzzeit durchzuführen. Vor der Rodung ist eine Kontrolle der Gehölze durch eine fachkundige Person notwendig, um eine eventuelle Tötung von Fledermäusen auszuschließen. Auf die Nebenbestimmung zu den Bauzeiten und Begehungen unter Ziffer 1.3.2.2 und 1.3.2.3 wird verwiesen.

Erhebliche Auswirkungen auf die lokalen Fledermauspopulationen können im Übrigen auch deshalb ausgeschlossen werden, weil alle ermittelten Fledermausarten erfolgreich in angrenzende Bereiche ausweichen können, wodurch die ökologische Funktion als Brutrevier und Jagdgebiet der vorkommenden Arten im direkten Umfeld erhalten bleibt.

Baubedingt ist eine signifikante Erhöhung des Kollisions- und Tötungsrisikos für Fledermäuse auszuschließen. Bei den nachtaktiven Fledermäusen besteht keinerlei baumaßnahmebedingtes Tötungsrisiko, da nur tagsüber gebaut wird. Die Bewegungen auf der KWC-Anlage sind langsam und daher von Fledermäusen bemerkbar. Ferner ist das Plangebiet als Jagdhabitat für Fledermäuse nur geringfügig attraktiv. Dies zeigt sich bereits bei der bestehenden Anlage.

Auch für die mit der Bestandserfassung festgestellten *Vogelarten* kann nicht von einer baubedingten Steigerung des Tötungsrisikos ausgegangen werden.

Als Brutvogel wurde zwar die Feldlerche mit *einem* Brutrevier auf den östlich angrenzenden Ackerflächen in relativ großer Entfernung zur vorhandenen Anlage nachgewiesen. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Feldlerche aufgrund der Vorbelastungen durch die bestehende BAB keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Plangebiet besetzt hält. So wurde in mehreren umfangreichen Untersuchungen (GARNIEL ET. AL 2007 und 2010) festgestellt, dass die Bruthabitateignung in einem Raum von 0 – 100 m zum Verkehrsweg für die Feldlerche sich beinahe auf 0% bewegt und damit in einem Abstand bis zu 100 m praktisch aufgehoben ist. Da die entlang der Bundesautobahn gestreckte geplante KWC-Anlage auch mit den Erweiterungsflächen durchgehend einen Abstand von 100 m zur Strecke einhält und im rückwärtigen Bereich auch durchgehend mit einem Sichtschutzwall abgeschirmt wird, kann baubedingt allenfalls im Zuge der Bauarbeiten bzw. der Baufeldfreimachung das Risiko bestehen, dass Bodenester mit Gelege direkt zerstört werden oder Altvögel aus den Gelegen durch Bauaktivitäten vergrämt werden, jeweils mit der Tötungsfolge der Jungvögel.

Dem wird jedoch durch die unter Ziffer 1.3.2.2 vorgesehene Bauzeitenregelung wirksam begegnet.

Außerhalb der Brutzeit besteht ein baubedingtes Tötungsrisiko für diese Art nicht.

Entsprechend stellt sich die Situation für den Turmfalke dar, der als Nahrungsgast auf den östlich angrenzenden Ackerflächen nachgewiesen wurde. Durch die vorgesehene Bauzeitenregelung werden Beeinträchtigungen potentieller Horste in den angrenzenden Gehölzen während der Brutzeit vermieden; außerhalb dieses Zeitraums sind alle Individuen dieser Art dagegen in

²⁵ Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Richtlinie 79/409/EWG) vom 02.04.1979.

²⁶ Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten vom 16.02.2005 (BGBl. 2005, S. 258, 896), zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 21.01.2013 (BGBl. 2013, S. 95).

der Lage räumlich auszuweichen, so dass auch für diese Art ein baubedingtes Tötungs- und Verletzungsrisiko ausgeschlossen werden kann.

Gleiches gilt für den Star, der ebenfalls als Nahrungsgast auf den östlich angrenzenden Ackerflächen nachgewiesen wurde sowie für die verschiedenen Brutvögel der Wälder (Amsel, Blau-meise etc.), der Klein- und Feldgehölze (Goldammer, Stieglitz etc.) und der Park- und Grünanlagen (Heckenbraunelle, Zilpzalp).

2.2.2.4.3.2 Fang-, Nachstell-, Verletzungs- und Zerstörungsverbote

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG sind nicht verletzt. Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit werden die übrigen Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und das des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG im Hinblick auf die o. g. im Einwirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesenen Fledermaus- und Vogelarten vermieden. Soweit im Übrigen Verbotstatbestände nach den Nr. 1 und 3 durch Entnahme von Brut- bzw. Ruhestätten aus dem Plangebiet erfüllt würden, sind diese nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht verletzt. Denn die ökologische Funktionalität des Lebensraumes bleibt wegen der noch vorhandenen unbesetzten Habitatstrukturen im näheren Umfeld der KWC-Anlage erhalten. Alle festgestellten Fledermausarten und Vogelarten können in angrenzende Bereiche ausweichen. Durch die Neuschaffung entsprechender Strukturen wie Baum- und Strauchhecken im Rahmen der Kompensation und der Gestaltung der KWC-Anlage bleibt auch die Funktion als Jagdgebiet für Fledermäuse erhalten. Der mögliche Verlust einzelner, potenziell als Tagesversteck, Sommer- oder Balzquartier geeigneter Höhlenbäume führt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population, weil in der näheren Umgebung im räumlichen Zusammenhang ausreichend große Gehölzbestände mit ähnlicher Ausprägung vorhanden sind.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldlerche, des Turmfalken und des Stares sind nicht betroffen bzw. im Vorhabensbereich nicht vorhanden. Durch die anlagebedingte Beseitigung von Gehölzen sowie die Überbauung von 7.466 m² Ackerfläche kommt es für Gehölz- und Bodenbrüter zum Verlust potenzieller Bruthabitate. In der unmittelbaren Umgebung des Eingriffsbereichs sind jedoch ausreichend große landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden, die für die als Bodenbrüter potentiell betroffene Feldlerche ein entsprechendes Brutplatzangebot bereithalten, so dass die ökologische Funktionalität nur potentiell betroffener Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gemäß § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG auch gewahrt bliebe. Auch für den nur potentiell als Gehölzbrüter betroffenen Star sowie die weiteren Gehölzbrüter im Einwirkungsbereich des Vorhabens gilt, dass für diese Arten ausreichend große, ungestört verbleibende Bereiche im weiteren Umfeld als Bruthabitate zur Verfügung stehen.

2.2.2.4.3.3 Störungsverbot

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

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

Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut-, Setz- und Winterquartierzeit wird der Verbotstatbestand des §§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezüglich der vorkommenden Fledermaus- und Vogelarten gewahrt. Die nachtaktiven Fledermäuse werden durch Bauarbeiten am Tage nicht gestört.

Für die o. g. im Einwirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesenen Vogelarten ist das Störungsverbot mangels erheblicher Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG) nicht ausgelöst. Aufgrund der Qualität des Eingriffs (kurzfristige Störungen bei hoher Vorbelastung) ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der betroffenen Arten zu verneinen. Eine erhebliche Störung liegt danach vor, wenn sich durch die Störung der Erhal-

tungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Die Regelung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG steht im Einklang mit den Regelungen der Vogelschutz-Richtlinie (EG). Denn der Störungstatbestand des Art. 5 Buchstabe d) Vogelschutz-Richtlinie (EG) verbietet eine Störung nur, sofern sie sich auf die Zielsetzung der Richtlinie erheblich auswirkt. Mit Blick auf das Schutzziel der Vogelschutz-Richtlinie (EG) der Erhaltung der wildlebenden Vogelarten und das Verschlechterungsverbot des Art. 13 VS-Richtlinie (EG) ist das nicht der Fall, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Arten sichergestellt ist.²⁷

Vorliegend ist der aktuelle Erhaltungszustand aller im Einwirkungsbereich des Vorhabens nachgewiesenen Arten sichergestellt. Es besteht genügend Raum und Struktur für geeignete Ausweichhabitate. Auf Anhang I (Formblätter zu artenschutzrechtlich relevanten Arten) des LBP (Unterlage 19.1.1) wird hingewiesen.

2.2.2.5 Eigentum

Das Vorhaben nimmt nach den Angaben des Grunderwerbsverzeichnisses in Privateigentum stehende Flächen in einem Umfang von etwa 2,25 ha in Anspruch. Hiervon sind etwa 1,39 ha zu erwerben, 0,86 ha vorübergehend zu beanspruchen. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die Baumaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient (vgl. oben unter 2.2.2.1). Die durch die Baumaßnahme notwendigen Eingriffe in das Privateigentum halten sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang (vgl. oben unter 2.2.2.2). Das öffentliche Interesse an Verkehrssicherheit überwiegt das Interesse an der Beibehaltung der Eigentumsverhältnisse und der damit einhergehenden Nutzungen. Die Planmaßnahme ist ferner nach Abwägung aller weiteren von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig. Andere Varianten der Ausgestaltung der KWC-Anlage mit anderweitiger Inanspruchnahme von Grundflächen erweisen sich gegenüber der festgestellten Planung als nachteilig. Der Grunderwerb beschränkt sich auf den unvermeidbaren Umfang. Sämtliche Eigentümer wendeten zudem nichts gegen die Planung ein.

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt ausschließlich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Werden Grundstücke durch das Vorhaben in Anspruch genommen, bedarf es hierzu im Grundsatz der Zustimmung des Eigentümers. Die Feststellung des Planes ersetzt nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer, die Grundstücke im Sinne des Antrages zu nutzen. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten.

2.2.2.6 Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen der Planung nicht entgegen. Auf Ziffer 1.3.5.2, 4.5.1 wird verwiesen.

2.2.2.7 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an dem Ausbau der KWC-Anlage Seevetal zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten.

²⁷ BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 14.07, Rn. 105.

Für das Vorhaben sprechen im Einzelnen gewichtige Gründe. Wie bereits dargestellt (2.2.2.1), ist in der Vergangenheit der Bau und Ausbau von Autobahnrastanlagen, speziell von Park- und Stellplätzen für Lkw, der Entwicklung des Straßengüterverkehrs auf den Autobahnen im Bundesgebiet nicht angepasst worden. Neben dem Interesse an einem geordneten Betrieb der Rastanlagen streiten daher Gründe der Verkehrssicherheit und damit des Schutzes von Leben und Gesundheit für die Realisierung des Vorhabens. Der Planfeststellungsbeschluss trifft dabei einen sachgerechten Ausgleich mit Blick auf die von dem Vorhaben betroffenen Belange, wie sie im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen ermittelt und bewertet wurden. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass im Zuge der Erweiterung der Rastanlage neben den Umweltschutzbelangen, insbesondere durch Inanspruchnahme von Boden, Tierlebensräumen und Pflanzen, auch Belange der Landwirtschaft und des Eigentums beeinträchtigt werden. Dies stellt jedoch die Gesamtentscheidung nicht in Frage.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die Einleitung des auf der KWC-Anlage anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser über das Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken wird die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG²⁸ sowie § 15 NWG²⁹.

Diese Einleitungen bedürfen als Benutzungen des Grundwassers gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobenen Erlaubnis (§ 15 WHG) oder Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG). Die Versickerung des Niederschlagswassers stellt eine Benutzung dar, weil sie objektiv darauf gerichtet ist, das über den Boden versickernde Abwasser i. S. von § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG dem Grundwasser zuzuführen.³⁰ Für eine Bewilligung ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG kein Raum, so dass die gehobene Erlaubnis als Investitionssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen Erlaubnis die einzig sinnvolle und angemessene Lösung zur Straßenentwässerung (§ 15 Abs. 1 Alternative 1 WHG) ist. Diese Entscheidung wird von der Zuständigkeitskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde ausgesprochen.

Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine unvermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Auch stehen keine Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder auch nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG dem Vorhaben entgegen. Bei Beachtung der unter Ziffer 1.4.2 angeordneten Inhalts- und Nebenbestimmungen gemäß § 13 WHG sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser zu sammeln und in einem Regenwassersickerbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zu versickern. Daher wird mit der ortsnahen Versickerung des Niederschlagswassers gleichzeitig § 55 Abs. 2 WHG entsprochen. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen.

Die unter Ziffer 1.4 ausgesprochenen Bestimmungen entsprechen im Zusammenhang mit den Planunterlagen 8 und 18 sowie der RiStWag den Vorgaben des § 15 NWG. Da die im Rahmen der Niederschlagswassersammlung anfallenden Stoffe der Anlage 1 zum NWG sich auf Kohlenwasserstoffe beschränken, die bereits durch das Absetzbecken mit Abscheider zurückgehalten werden, waren Mindestbestimmungen nach § 15 Abs. 2 NWG hinsichtlich der Einleitung von Stoffen nicht festzulegen.

²⁸ Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts – Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), geändert durch Art. 4, Abs. 76 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154).

²⁹ Niedersächsisches Wassergesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 64), geändert durch § 87, Abs. 3 des Gesetzes vom 03.04.2012 (Nds. GVBl. S. 46)

³⁰ Vgl. Czychowski / Reinhardt, WHG-Kommentar, 10. Aufl. 2010, § 9 Rn. 52

Im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens aus § 12 Abs. 2 WHG lassen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen.

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1 Gemeinde Seevetal vom 18.12.2012, 26.04.2013, 17.05.2013 und 28.06.2013

Mit Stellungnahme vom 18.12.2012 hat die Gemeinde Seevetal darauf hingewiesen, dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Übermaßverbot) nicht beachtet worden sei, da dem Bund und insbesondere dem Land Niedersachsen die besonders präkere, lärmgeplagte Situation der Gemeinde Seevetal bekannt sei und die Gemeinde bereits einen außerordentlich hohen Daseinsbeitrag für überregionale Verkehrsstrassen sowohl der Autobahnen als auch des Schienenverkehrs übernehme. Das Gemeindegebiet werde u. a. von 34 km Autobahnen durchzogen; das Autobahnkreuz in Maschen sowie das Horster Dreieck trennen und beeinflussen die Strukturen und belasten stark das wohnlich geprägte Umfeld. Ferner sei durch die Tank- und Rastanlage Harburger Berge und die PWC-Anlagen in Hittfeld (Süd und Sunderblick) bereits ein hoher Anteil an Rastanlagen auf das Gemeindegebiet verteilt. Das Land Niedersachsen habe der Gemeinde im Rahmen der Strategischen Lärmkartierung 2012 eine Betroffenheit von über 20000 Einwohnern und von 9800 Wohnungen bezogen auf den Hauptstraßenverkehr attestiert, obwohl die das Gemeindegebiet durchziehenden Kreisstraßen und der gesamte Eisenbahnverkehr (einschl. des Rangierbahnhofs Maschen) nicht berücksichtigt wurden. Diese Ausgangslage verdeutliche die enorme Lärmbetroffenheit der Gemeinde und verbiete allein aus diesem Grunde jegliche weitere Überlegungen zu alternativen oder auszubauenden Standorten von Rastanlagen in der Gemeinde Seevetal.

In diesem Zusammenhang wird seitens der Gemeinde auch angeführt, das insbesondere im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beachtende Vermeidungsgebot werde missachtet. Dies zeige sich vor allem an der aus Sicht der Gemeinde unzureichenden Behandlung und Prüfung der sog. Variante Standortwechsel, da der gesamte unbebaute Bereich zwischen dem Horster Dreieck und der nördlichen Ortslage Ramelsloh/Ohlendorf sowie die weiter südlich der Ortslage Ramelsloh/Ohlendorf vorhandene unbebaute Landschaft nicht in mögliche Standortalternativen eingeflossen sind. Seitens der Gemeinde wird demgegenüber gefordert, sämtliche denkbaren Standorte unter Berücksichtigung der Schutzgüter nach dem UVPG in die Alternativenprüfung einzubinden und die darauf zu treffende Entscheidung der gewählten Vorzugsvariante nachvollziehbar zu begründen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Gegenäußerung hierauf die Erforderlichkeit der Erweiterung der KWC-Anlage näher erläutert. Aufgrund des in der Bundesrepublik bestehenden hohen Defizits an Parkstandskapazitäten sei diesem durch die Schaffung neuer Parkstände Rechnung zu tragen, zumal damit ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werde. Mit der geplanten Erweiterung der bestehenden Anlage habe auch der Planungsmaxime, dem Ausbau vorhandener Anlagen gegenüber einem Neubau Vorrang einzuräumen, entsprochen werden können, um Eingriffe weitest möglich zu vermeiden oder zu minimieren. Nach dem Ergebnis der erweiterten Parkstandsuntersuchung 2011 (vgl. Anlage zum Erläuterungsbericht der Planunterlage) habe ferner eine erhebliche Reduzierung der ursprünglich auf der Rastanlage Seevetal vorgesehenen Parkstände und damit im Vergleich auch eine Entlastung der Gemeinde erreicht werden können. Verzichtet werden könne auf die bestehende Anlage jedoch nicht, da dem gestiegenen Bedarf an Parkstandkapazitäten Rechnung getragen werden müsse.

Die Vorhabensträgerin hat sich in ihrer Gegenäußerung auch nochmals mit der Wahl des Standortes auseinandergesetzt. Die regelmäßigen Abstände der Rastanlagen zueinander sind im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit ein gewichtiger Faktor für die Wahl eines Standortes. In der Untersuchung zur Schaffung ausreichender Parkstandkapazitäten für LKW sind auch weitere Zwangspunkte, die bei einer Verlegung des Standortes eine Rolle spielen, genannt. So wurde festgestellt, dass auf evtl. in Frage kommenden Freiflächen erst einmal eine ausreichende Grundfläche von ca. 7 ha vorhanden sein müsste, die von weiteren Anlagen wie z. B. Windenergieanlagen, Hochspannungsleitungen frei zu halten wären. Dies ist im nördlichen Bereich nicht der Fall. Weiter müsste be-

rücksichtigt werden, dass selbst wenn eine ausreichend große Fläche gefunden werden würde, die Anlage auf unbelasteten Flächen eine Zerschneidung und den Verlust von unbelasteten Flächen und Lebensräumen bedeuten würde. Auch würde ein höherer Kompensationsbedarf erforderlich. Im südlichen Bereich befinden sich intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, die aus der Nutzung zu nehmen wären. Zusätzlich müsste eine weitere ca. 7 ha große Fläche für den erforderlichen naturschutzfachlichen Ausgleich aus der Nutzung genommen werden. Aus ökologischer Sicht ist daher immer vorrangig zu prüfen, ob vorhandene Standorte erweitert werden können, da dadurch ein geringerer Kompensationsbedarf entsteht.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Vorhabensträgerin an.

In der Bundesrepublik besteht ein hohes Defizit an Parkstandkapazitäten für LKW, dem die Straßenbauverwaltung durch Schaffung neuer Parkstände entgegenzutreten muss. Dieses Ziel kann durch die Erweiterung der Rastanlage Seevetal erreicht werden.

Durch die Erweiterung der Rastanlage kann der bereits heute bestehende und für die Zukunft prognostizierte Stellplatzbedarf auf dem Streckenabschnitt zwischen dem AD Hamburg Nord-West und der Anschlussstelle Soltau-Süd der BAB 7 gedeckt werden. Eine Verlegung der Rastanlage würde zu erheblichen Eingriffen an anderer Stelle führen, die durch die Erweiterung der bestehenden Rastanlage Seevetal vermieden werden können.

Nicht zu beanstanden ist aus den unter Ziffer 2.2.2.1 und 2.2.2.2 bereits dargelegten Gründen, dass ein von der Gemeinde im Rahmen der Variantenprüfung unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung von Umweltbeeinträchtigung geforderter Standortwechsel nicht näher betrachtet wurde und die Variantenuntersuchung nach dem Ergebnis der dem Genehmigungsverfahren vorgelagerten Standortuntersuchung auf zwei Umbau- und vier Ausbauvarianten der in Seevetal bestehenden Anlage beschränkt wurde.

Nach § 6 Abs.3 Nr.5 UVPG hat der Vorhabensträger im Rahmen einer durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung als Bestandteil der entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens auch eine Übersicht über die wichtigsten geprüften Alternativen und der wesentlichen Auswahlgründe vorzulegen; die Vorschrift setzt damit erkennbar eine materielle Alternativenprüfung, soweit Alternativen ernsthaft in Betracht kommen, voraus. Eine Alternativenprüfung, wie seitens der Gemeinde gefordert, hat somit auch ohne förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung zu erfolgen und wird als solche bereits durch das Erfordernis der Planrechtfertigung im Zusammenspiel des allgemeinen Vermeidungsgebotes aus § 13 S. 1 BNatSchG gefordert.

Im Rahmen der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind danach die im Einzelfall in Betracht kommende Alternativen zum beantragten Vorhaben, sofern sie sich nach Lage der Dinge im Hinblick auf die betroffenen Belange einschließlich der mit dem Vorhaben verfolgten fachplanerischen Ziele anbieten oder sogar aufdrängen³¹.

Ein Abwägungsfehler kann deshalb insbesondere dann vorliegen, wenn ein Alternativstandort eindeutig besser geeignet wäre.

Hierbei ist zu beachten, dass die Zulassungsentscheidung im Rahmen der Abwägung nicht ausschließlich durch die Zwecke des Fachgesetzes dirigiert wird (Gassner: UVPG, § 6 Rn.25), sondern das gesamte öffentliche und private Recht zu beachten ist. Zwischen fachplanerisch gleichwertigen Alternativen kann sich deshalb die nach Umweltgesichtspunkten günstigste Alternative als eindeutig vorzugswürdig darstellen. Ebenso kann eine Zulassungsentscheidung aber auch dann abwägungsfehlerfrei sein, wenn im Einzelfall im Hinblick auf die mit dem Vorhaben zulässig verfolgten Ziele, den mit dem Vorhaben verbundenen Zielerreichungsgrad und sonstige Belange nicht die ökologisch günstigste Alternative gewählt wird. Denn das Vermeidungsgebot i. S. v. § 13 S. 1 BNatSchG gilt nicht absolut, so dass Vermeidung stets Vorrang hätte. Es verlangt deshalb auch nicht, stets diejenige Variante zu wählen, welche die Natur am wenigsten belasten würde³².

³¹ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG NVwZ 2009, 986.

³² BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C19.94 -

Alternativen, die dagegen nicht ernsthaft in Betracht kommen oder auf einer vorgelagerten Planungsstufe ausscheiden, sind auch im Rahmen der UVP des maßstäblich schärferen und flächenmäßig enger eingegrenzten Genehmigungsverfahrens nicht erneut bzw. nicht näher zu prüfen.

Nach diesen Maßstäben ist weder die Begrenzung der untersuchten Varianten auf die Ausbau- und Umbaualternativen am vorhandenen Standort Seevetal, noch die Variantenauswahl zu Gunsten der Vorzugsvariante, die im Interesse der Eingriffsminimierung einen maximalen Umbau der vorhandenen Anlage Seevetal vorsieht, zu beanstanden. Wie bereits unter Ziffer 2.2.2.1 ausgeführt waren die im Rahmen der dem Genehmigungsverfahren vorgelagerten Standortuntersuchung geprüften Nullvarianten für die Anlagen Seevetal und Hasselhöhe mit dem fachplanerisch ermittelten Bedarfsziel nicht vereinbar und durften somit ausgeschlossen werden. Die gewählte Vorzugsvariante minimiert die mit dem notwendigen Vorhaben für die Schutzgüter nach dem UVPG verbundenen Eingriffe. Insbesondere für die bestehenden Wohnbebauungen „Im Lehmsaal“ östlich der Rastanlage und „Am Osterberg“ weiter südlich der Gemeinde Seevetal tritt eine Verschlechterung der Lärmsituation, worauf die Vorhabensträgerin zu Recht hinweist, mit der geplanten Erweiterung der Anlage nicht ein.

Aus lärmtechnischer Sicht wird durch die Erweiterung der Rastanlage eine wesentliche Änderung der Lärmsituation nicht ausgelöst; vorhabensbedingt werden die Beurteilungspegel an der schutzbedürftigen Bebauung um maximal 1 dB(A) erhöht. Die Lärmwerte gemäß der 16. BImSchV werden dabei nicht überschritten. Auf Ziffer 2.2.2.3.1 wird verwiesen.

Durch die als freiwillige Leistungen des Bundes vorgesehene Anordnung der Lärmschutzwand zum Schutz der LKW-Fahrer in Verbindung mit passiven Maßnahmen im Rahmen der verbesserten Lärmsanierung bei Rastanlagen würde die Lärmsituation noch erheblich verbessert werden. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass die rückwärtige Abschirmung der Anlage durch einen zu Kompensationszwecken vorgesehenen Sichtschutzwall lärmtechnisch in der vorgelegten Planung zwar nicht betrachtet wurde, die tatsächliche Lärmsituation zu Gunsten der Wohnbebauung „Im Lehmsaal“ aber ebenfalls günstig beeinflussen dürfte.

Die Gemeinde Seevetal sieht weiter einen eklatanten Abwägungsfehler in der rein linienhaften Betrachtung des Suchkorridors der A 7 ohne die A 1 und die A 39 und die Nichteinbeziehung des bereits projektierten privaten Autohofs Evendorf.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist demgegenüber jedoch der Erwiderung der Vorhabensträgerin beizupflichten, wonach in die konzeptionellen Betrachtungen nur bestehende, d. h. bereits baulich umgesetzte Autohöfe, nicht jedoch nur projektierte private Autohöfe mit ihrer Größe und Belegung einbezogen werden können und nur die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgeschriebene linienhafte Betrachtung entlang der betroffenen Autobahn gewährleiste, dass die Abstandsregelungen der Richtlinien fachgerecht angewendet werden können.

Weiter führt die Gemeinde Seevetal an, dass das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung gem. § 3c UVPG fehlerhaft sei, da aufgrund der Erhöhungen der Lkw-Stellplätze und den damit einhergehenden Verkehren erhebliche Mehrbelastungen an Lärm-, Schadstoff- und Lichtimmissionen zu erwarten seien, die maßgeblich das Schutzgut Mensch beeinträchtigen würden, Lärmberechnungen für Park- und Rastanlagen müssten nach der TA Lärm durchgeführt werden, da bei der Lärmimmissionsberechnung nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) die Emissionen des ruhenden Verkehrs und der Rastplatzanlage selber (abgestellte LKW mit laufenden Aggregaten) nicht berücksichtigt wurden.

Die Vorhabensträgerin führt hierzu zutreffend an, dass der Bau oder die Erweiterung einer Rastanlage als Änderung der Autobahn zu sehen und der Lärm der Rastanlage deshalb nicht isoliert, sondern zusammen mit dem von der durchgehenden Strecke ausgehenden Verkehrslärm, betrachtet wird. Bei der schalltechnischen Berechnung für Straßenbauvorhaben ist die 16. BImSchV i. V. m. der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) anzuwenden. Im vorliegenden Fall wurde neben der Lärmquelle der Autobahn auch die Lärmquelle des Parkplatzes berücksichtigt.

Nach den Ergebnissen der auf der Grundlage von §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. den Bestimmungen der 16. BImSchV durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen (vgl. hierzu Ziffer 2.2.2.3.1) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht angezeigt. Gleiches gilt hinsichtlich der luftschadstofftechnischen Untersuchung. Es wird durch den Ausbau der PWC-Anlage zu keiner Erhöhung der Luftschadstoffe kommen. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.2.3.2 wird verwiesen. Hinsichtlich der seitens der Gemeinde im Rahmen der Umweltverträglichkeit geforderten Untersuchung von Lichtimmissionen gilt, dass Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und dem Verkehr zuzuordnende Signallichter nicht zu den Anlagen i. S. des § 3 Abs. 5 BImSchG gehören (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10.05.2000: Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen, Pkt. 2. Anwendungsbereich). Eine Untersuchung im Rahmen einer förmlichen Umweltverträglichkeitsuntersuchung ist vom Gesetzgeber somit nicht gefordert, da die KWC-Anlage ein Bestandteil des öffentlichen Verkehrsraumes ist. Soweit Lichtimmissionen im Rahmen einzelner Schutzgüter eine Rolle spielen, sind diese Einwirkungen entsprechend schutzgutbezogen zu untersuchen. Schutzgutbezogen werden durch die Gemeinde Seevetal erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zwar nicht eigens dargelegt, so dass sich auch hieraus eine Pflicht zur Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung auch hieraus nicht ergibt.

Gleichwohl hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Beleuchtung nach dem neuesten Stand der Technik so zu wählen, dass das Licht lediglich die Rastanlage beleuchtet und möglichst nicht nach außen strahlt.

Auf entsprechende Anregung der Gemeinde hat die Vorhabensträgerin ferner zugesagt, dass im Zuge der Verlegung der Stromversorgung die entsprechenden Schutzrohre so dimensioniert werden, dass eine zukünftige Stromversorgung für LKW-Fahrer ohne Mehrkosten ermöglicht werden kann. Seitens des BMVBS sind solche Anlagen derzeit nicht geplant.

Auf weitere entsprechende Forderung der Gemeinde hat die Vorhabensträgerin im Sinne einer Zusage bestätigt, dass die Lärmschutzwände als hochabsorbierende Wände hergestellt werden (vgl. Planunterlage 1, Seite 28).

Die vorgesehenen Bepflanzungen der Sichtschutzwälle hält die Gemeinde Seevetal für zwingend erforderlich zur landschaftsgerechten Einbindung der Raststätte und als Sichtschutz benachbarter Wohngebiete. Eine Anrechnung dieser Bepflanzung als Kompensationsmaßnahme im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung gem. BNatSchG sei nicht sachgerecht. Die Bepflanzung könne lediglich den Eingriff kompensieren, die der Sichtschutzwall als bauliche Anlage verursacht, nicht jedoch die Beeinträchtigungen, die aufgrund der zusätzlichen Bodenversiegelungen im Rahmen der neu zu errichtenden Stellplatzflächen zu erwarten sind.

Zutreffend hält die Vorhabensträgerin dem entgegen, dass nach der Gemeinsamen Leitlinie der niedersächsischen Naturschutz- und Straßenbauverwaltung zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung bei Straßenbauvorhaben aus dem Jahre 2006 Kompensationsmaßnahmen für die Versiegelung funktional auch auf Maßnahmen für das Landschaftsbild angerechnet werden können. Eine Mehrfachkompensation ist damit zulässig.

Die Vorhabensträgerin hat bei der Überprüfung der Berechnung der erforderlichen Kompensationsflächen gleichwohl ein Defizit von 1476 m² festgestellt. Mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Harburg wird für die Umsetzung der zusätzlichen Kompensation das Flurstück 1/1, Flur 6, Gemarkung Ramelsloh, welches bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung steht, als Ersatzmaßnahme in Anspruch genommen. Auf Ziffer 2.2.2.4.2.3, Maßnahme 5.2E, wird verwiesen. Die entsprechenden Pläne und Ergänzungen wurden von der Planfeststellungsbehörde als Deckblatt bzw. Blau eintrag zu den Planfeststellungsunterlagen genommen.

Hinsichtlich der Ausführung der gewählten Variante wird seitens der Gemeinde Seevetal eine Verletzung des Verkehrssicherheitsaspektes aufgrund des unmittelbaren Überganges zwischen dem Beschleunigungstreifen der Anschlussstelle Ramelsloh/Ohlendorf und dem Verzögerungstreifen der Rastplatzanlage Seevetal beanstandet.

Der Beschleunigungsstreifen der Anschlussstelle und der Verzögerungsstreifen der KWC-Anlage sind derzeit als Verflechtungsstreifen ausgebildet und werden durch das Vorhaben nicht verändert. Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)³³ sind bei geringen Abständen zwischen einem Knotenpunkt (Anschlussstelle) und Rastanlage diese zu einer komplexen Verkehrsanlage zusammenzufassen. Anstelle durchlaufender Verteilerfahrbahnen ist ein Verflechtungsstreifen in ausreichender Länge an der Hauptfahrbahn zwischen Knotenpunkt und Rastanlage vorzusehen. Der vorhandene Verflechtungsstreifen hat eine Länge von mind. 500 m. Da nach Auskunft der Autobahnpolizei keine Unfälle ein- und ausfahrender Fahrzeuge bekannt sind, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Verletzung der Verkehrssicherheit. Auf die Ausführungen zur Variantenauswahl unter Ziffer 2.2.2.2 wird an dieser Stelle ergänzend verwiesen.

Zur Ausführung hat die Vorhabensträgerin im Sinne einer Zusage auf Anregung der Gemeinde ferner bestätigt, dass die gesamte Rastplatzanlage zwischen Landschaftswall und KWC-Anlage umzäunt wird (vgl. Planunterlage 5).

Mit Schreiben vom 18.04.2013 wurde der Gemeinde Seevetal die Gegenäußerung der Vorhabensträgerin übersandt mit der Nachfrage, ob aufgrund der vorliegenden Gegenäußerung auf einen Erörterungstermin verzichtet werden kann. Hierzu hat die Gemeinde Seevetal mit Schreiben vom 26.04.2013 mitgeteilt, dass die mit Schreiben vom 18.12.2012 vorgebrachten Einwendungen aufrecht erhalten werden und – auch unter formalen Gesichtspunkten – als Einwendungen und nicht als Äußerungen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gesehen werden.

Mit Schreiben vom 17.05.2013 hat die Gemeinde Seevetal sich sodann mit dem Verzicht auf Durchführung eines Erörterungstermins einverstanden erklärt.

Allerdings sieht die Gemeinde in der Erweiterung der KWC-Anlage Seevetal den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Übermaßverbot) weiterhin verletzt, da die Gemeinde bereits heute große Lasten der überörtlichen Daseinsvorsorge im verkehrlichen Bereich trage und es dadurch kaum einen Gemeindeteil gibt, der nicht dauerhaft verlärmert sei. Daraus folge die Verpflichtung jeder planenden Behörde, den Grundsatz der gerechten Lastenverteilung im Sinne der im Grundgesetz verankerten Gewährleistung von gleichwertigen Lebensbedingungen in jedem Teilraum zu beachten. Die Gemeinde bleibt daher grundsätzlich bei der ablehnenden Haltung gegenüber weiteren Rastplatzanlagen im Gemeindegebiet, begrüßt jedoch, dass der Fokus der Planer auf den Ausbau bestehender Anlagen und nicht auf einen Neubau gerichtet ist. Vorhandene Anlagen, die im Bereich der bebauten Ortslage liegen, deren Bevölkerung und die Gemeinde in ihrer Planungshoheit beeinträchtigen, sollten im Vorwege erhöhten Abwägungsgrundsätzen unterliegen und daher folgerichtig ausscheiden.

Die Planfeststellungsbehörde kann die ablehnende Haltung der Gemeinde Seevetal nachvollziehen und qualifiziert die behandelten Äußerungen, soweit die planungshoheitlichen Belange der Gemeinde angesprochen sind, auch förmlich als Einwendungen. Dem steht die gemeinsame Abarbeitung im Zusammenhang der von der Gemeinde jedenfalls auch angesprochenen öffentlichen Belange nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde sieht durch die vorgelegte Planung jedoch nicht den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und das Übermaßverbot verletzt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensträgerin zutreffend darauf hingewiesen, dass die von der Gemeinde beklagten besonderen Verkehrsbelastungen auch mit der Vorzugslage innerhalb der Metropolregion Hamburg korrespondieren. Die Gemeinde ist mit einer Bahninfrastruktur und ca. 34 km Autobahnnetz ausgestattet, die es auch bedingen, dass innerhalb des Gemeindegebietes entlang der Verkehrsachsen notwendige Nebenanlagen entstehen bzw. vorliegend eine bestehende Anlage nach eingehender Standortuntersuchung unter Einbeziehung eines weiten Streckenabschnittes auf der A 7 (zwischen dem AD Hamburg-Nordwest und der AS Soltau-Süd) erweitert wird. Dabei ist auch mit Blick auf die Neubauplanung der Tank- und Rastanlage Elbmarsch von Gewicht, dass durch die geplante Erweiterung der KWC-Anlagen Seevetal und Hasselhöhe Wohnbebauungen innerhalb der Gemeinde nicht nachteilig

³³ Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV-Nr. 222)

im Sinne der gesetzlichen Lärmvorsorge betroffen sind sowie zusätzlich mit der Deckung des Bedarfsziels auf dem Streckenabschnitt auch erreicht wird, dass LKW-Fahrer zur Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten nicht gezwungen sind, über die Anschlussstelle Ramelsloh geeignete Stellplätze in den nahe gelegenen Wohn- und Gewerbebereichen zu suchen. Damit wird auch eine Entlastung der autobahnnahen Wohn- und Gewerbegebiete der Gemeinde verfolgt.

Im Übrigen wird ergänzend auch auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.2.1 verwiesen.

Die seitens der Gemeinde mit planungshoheitlichem Bezug erhobenen Einwendungen konnten daher im Ergebnis nicht berücksichtigt werden.

2.4.2 Landkreis Harburg vom 17.12.2012 und 29.04.2013, ersetzt durch Schreiben vom 02.09.2013

Die Stabstelle Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung teilt mit, dass Ziele der Raumordnung dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die Lärmsituation in den angrenzenden Wohngebieten soll durch passiven Schallschutz an den betroffenen Gebäudeseiten verbessert werden.

Die Vorhabensträgerin nimmt dies zur Kenntnis. Bezüglich des Lärmschutzes wird auf Nr. 2.2.2.3.1 verwiesen.

Die zuständige untere Denkmalschutzbehörde weist darauf hin, dass die Bestimmungen des § 14 NDSchG zu beachten sind, danach sind Bodenfunde und Funde i. S. des § 3 Abs. 6 NDSchG, die von archäologischem Interesse sein könnten, der Abteilung Bodendenkmalpflege des Hamburger Museums für Archäologie zu melden. Der Beginn der Erdarbeiten ist dem Hamburger Museum für Archäologie rechtzeitig anzuzeigen.

Die Vorhabensträgerin sagt zu, das Hamburger Museum für Archäologie rechtzeitig (3 Wochen) über den Baubeginn zu informieren (vgl. Zusage unter Ziffer 1.3.5.2). Eventuelle Bodenfunde werden der Abteilung Bodendenkmalpflege des Hamburger Museum für Archäologie angezeigt (vgl. Hinweis unter Ziffer 4.5.1).

Die Abteilung Bauen merkt an, dass eine ausreichende Löschwassermenge vorzuhalten ist. Die Löschwassermenge darf durch Hydranten DIN 3221 und DIN 3222, Löschwasserbehälter nach DIN 14230 oder Löschwasserteiche nach DIN 14210 gesichert werden. Voraussetzung ist eine frostfreie Löschwasserentnahmemöglichkeit und eine ausreichend befestigte Zufahrt. Zudem sind entsprechende Feuerwehrezufahrten und -flächen nach DIN 14090 zu berücksichtigen. Falls das Gelände mit einem Zaun versehen wird, ist eine entsprechende Feuerwehrdoppelschließung oder ein Feuerwehrschränkkasten einzubauen.

Eine entsprechende Löschwassermenge wird nach dem Merkblatt VB-Info Nr. 8 des Landesfeuerwehrverbandes Niedersachsen bereit gestellt. Laut Auskunft des Wasserbeschaffungsverbandes Harburg können über den Hydranten ca. 1200l/min entnommen werden. Die Radien bis 300 m können eingehalten werden. Die Zufahrt für die Rettungskräfte erfolgt über die Einfahrt der Rastanlage Seevetal von der BAB 7, da die Rastanlage im Nahbereich der Anschlussstelle Ramelsloh liegt und somit über die A 7 gut erreichbar ist. Damit wird den Anforderungen der DIN 14090 entsprochen. Außerdem wird die Anlage eingezäunt, im Bereich zur Wasserentnahmestelle (Hydrant) wird eine Toranlage mit entsprechender Schließanlage vorgesehen. Die Art der Schließanlage wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Brandschutzprüfer des Landkreises Harburg abgestimmt. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.3 wird verwiesen.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde hat keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Die naturschutzrechtlichen Maßnahmen sind geeignet, die entstehenden Beeinträchtigungen zu kompensieren.

Die Abteilung Boden/Luft/Wasser hat das Einvernehmen nach § 19 (3) WHG zu der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis (vgl. Ziffer 1.4) erteilt. Die seitens der unteren Wasserbehörde für notwendig gehaltenen Anordnungen und Hinweise sind in diesen Beschluss (vgl. Ziffer 1.4.2) integriert.

Soweit der Landkreis Harburg mit Schreiben vom 29.04.2013, ersetzt durch Schreiben vom 02.09.2013, sich mit dem Verfahren (Erörterungsverzicht) nicht einverstanden erklärt hatte, betrachtet die Planfeststellungsbehörde die noch erhobenen Bedenken und Anregungen nach den weiteren Abstimmungen im Zusammenhang des wasserbehördlichen Einvernehmens als im möglichen und gebotenen Umfang berücksichtigt (vgl. zum Abstimmungsverlangen zur Art der Feuerwehrschießanlage die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.3.3 und zur Versagenswahrscheinlichkeit des Entwässerungssystems sowie zu Bau und Unterhaltung des Absetz- und Versickerungsbeckens die Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter Ziff. 1.4.2). Die erhobenen Bedenken sind damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedenfalls soweit ausgeräumt, dass auch durch eine mündliche Erörterung keine neuen Gesichtspunkte insbesondere für die Einrichtung der Feuerwehzufahrt über die A 7 und rückwärtigen Toranlage zur Erreichbarkeit der Löschwasserentnahmestelle (Unterflurhydrant in ca. 150 m Entfernung) mehr erwartet werden, die für die Zulassungsentscheidung von Gewicht wären.

2.4.3 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Nds. vom 22.11.2012

Amt für Landentwicklung Lüneburg

Aus Sicht der Flurbereinigung und des Landmanagements wird ein begleitendes Bodenordnungsverfahren für die Bereitstellung der notwendigen Flächen nicht für notwendig gehalten.

Katasteramt Winsen

Aus katasterrechtlicher und katastertechnischer Sicht wird darauf hingewiesen, bei der Verwendung von Geobasisdaten (Kartendarstellungen) der Nds. Vermessungs- und Katasterverwaltung den Quellvermerk gemäß den Datenschutzbedingungen in den verwendeten Darstellungen anzubringen. Eine Internetpräsentation hat zudem einen deutlich sichtbaren und in angemessener Größe gestalteten Link auf die Homepage des LGLN zu enthalten. Die Vorhabens-trägerin hat zugesagt, dass der Quellvermerk zukünftig in die Pläne aufgenommen wird.

2.4.4 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg vom 31.10.2012

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg bittet den Hinweis in den Beschluss aufzunehmen, dass bei Ausführung der Baumaßnahme die Anforderungen der Verordnung über die Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV)³⁴ einzuhalten sind. Auf Ziffer 4.5.4 wird verwiesen.

2.4.5 Niedersächsisches Forstamt Sellhorn vom 03.12.2012

Das Niedersächsische Forstamt Sellhorn weist mit Schreiben vom 03.12.2012 darauf hin, dass sich südlich an die Umbaufläche der KWC-Anlage ein Waldgebiet mit Übergang zu einem sonstigen standortnahen Gehölzbestand anschließt und die alten Kiefern eine Höhe von ca. 25 m erreichen. Es sei das bauordnungsrechtliche Gebot zu beachten, zwischen baulichen Anlagen und Wald einen zur Vermeidung von Gefahren erforderlichen Abstand einzuhalten, wobei hier die maximale zu erwartende Wuchshöhe der vorhandenen Bäume als erforderlicher Abstand zugrunde gelegt werden solle. Zweck der Abstandsvorschriften sei der Schutz von Leben und Gesundheit der Nutzer baulicher Anlagen, hier insbesondere für den Schutz von Fußgängern zu sorgen, die als Fahrzeuginsassen den Parkraum benutzen. An den Waldbesitzenden würden hinsichtlich der Gefahrenabwehr/Verkehrssicherungspflicht erhöhte Anforderungen gestellt, die mit Bewirtschaftungerschwernissen verbunden sind. Der Waldbesitzer habe dafür zu sorgen, dass von den dort stehenden Bäumen keine Gefahr für andere ausgehe. Der Baumbestand müsse so angelegt sein, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlichen Erkenntnissen Möglichen gegen Windwurf und Windbruch, insbesondere aber auch gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit gesichert sei. Der Straßenbaulastträger sei zwar verpflichtet, die Verkehrsteilnehmer vor einer Gefährdung durch die Einwirkung der Naturkräfte zu schützen. Die Straßenverkehrsbehörde habe jedoch einen Beseitigungsanspruch gegen den Waldbesitzer und damit ggf. auch einen Anspruch auf Kostenersatz, wenn Maßnahmen zur Verkehrssiche-

³⁴ Verordnung über die Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 23. Dezember 2004 (BGBl. I Nr. 74 vom 29.12.2004 S. 3758)

nung von ihr selbst ausgeführt werden. Darüber hinaus seien Bewirtschaftungserschwernisse zu erwarten, weil bei der Holzernte die Fällrichtung nicht mehr frei gewählt werden könne und das Fällen älterer Bäume unter Beachtung der Verkehrssicherungspflicht u. U. nur mit Einsatz von Forstspeziialschleppern und Seilwinde durchgeführt werden könne. Aufgrund der Anforderungen an die Verkehrssicherheit sollte die Planung überprüft werden. Der Aufbau eines gestuften Waldrandes mit standortheimischen Sträuchern (Laubgehölze) und Bäumen 2. Ordnung in einer Tiefe von ca. 25 m sei sowohl in Bezug auf die Verkehrssicherheit als auch für den vorbeugenden Waldbrandschutz zu empfehlen.

Die Anregungen und Bedenken des Niedersächsischen Forstamtes Sellhorn mögen insbesondere für den Waldbesitzer allgemein von Interesse sein, sie sind für das Planvorhaben jedoch nicht in der Weise von Belang, dass das Vorhaben mit Bezug zum Waldrand geändert oder angepasst werden müsste. An dem Bestand der bisherigen KWC-Anlage und dem dahinter liegenden Wald wird nichts verändert. Die Erweiterung der KWC-Anlage erfolgt in nördliche Richtung. Der angesprochene Waldrand befindet sich südlich der Anlage. Die vorhandene Fläche der Anlage wird lediglich neu geordnet und die Fahrbahn erneuert, so dass sich an der Einfahrtsituation in Bezug auf die Lage der Fahrbahn und den Waldrand nichts verändert. Der vorhandene Waldrand wird durch die Baumaßnahme nicht in Anspruch genommen. Die Empfehlungen hinsichtlich des Aufbaues eines gestuften Waldrandes sind für das Planvorhaben nicht beachtlich, da – wie bereits ausgeführt - in den Waldrand nicht eingegriffen wird.

Hinsichtlich des Pflanzenmaterials für Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fordert das Forstamt ausschließlich herkunftsgesichertes, gebietsheimisches und standortgerechtes Pflanzmaterial zu verwenden, insbesondere bei den Maßnahmen 3.2G und 4.2A. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, für Pflanzungen auf der Rastanlage standortgerechte heimische, aber keine gebietseigenen Gehölze zu verwenden (s. Leitfaden zur Verwendung gebietsheimischer Gehölze, September 2011). Dabei wird die Bepflanzung den direkten Randbereichen der Rastanlage zugeordnet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hierzu der Vorhabensträgerin an.

2.4.6 Landwirtschaftskammer Niedersachsen vom 21.12.2012

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen bemängelt aus Sicht des Bodenschutzes, dass für die Erweiterung der KWC-Anlage zusätzliche landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen wird.

Die Erweiterung der KWC-Anlage erfolgt auf landwirtschaftlich genutzten Flächen parallel zur Autobahn, die bereits aufgrund ihrer Nähe zur Autobahn stark vorbelastet sind. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Inanspruchnahme zur Schaffung ausreichender Parkstandkapazitäten aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich (vgl. Ziffer 2.2.2.1).

Aus landwirtschaftlicher Sicht wird beanstandet, dass nach Osten eine Verschwenkung in der Grenze zum langfristig verbleibenden Acker bestehen bleiben soll und hierdurch unnötige Bewirtschaftungserschwernisse auf Dauer bestehen bleiben würden.

Die erhobenen Bedenken hinsichtlich der Bewirtschaftungserschwernisse können nicht nachvollzogen werden, da sich zwar die Flächengröße der landwirtschaftlich genutzten Fläche reduziert, aber die Keilförmigkeit der verbleibenden Bewirtschaftungsfläche erheblich verringert wird. Die Bewirtschaftung der verbleibenden Fläche wird dadurch eher erleichtert als erschwert, worauf auch die Vorhabensträgerin hinweist.

Weiter fordert die Landwirtschaftskammer, bauzeitliche Inanspruchnahmen und Nutzungsgrenzen frühzeitig und im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln.

Richtig ist, dass eine frühzeitige und klare Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern auch im Interesse der Vorhabensträgerin geboten ist.

Geboten ist auch, die erforderlichen bauzeitlichen Inanspruchnahmen landwirtschaftlicher Flächen unter möglicher Schonung der Bewirtschaftungsinteressen zu regeln. Dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt (vgl. Ziff. 1.3.5), wodurch gleichzeitig der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt ist.

2.4.7 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg vom 30.10.2012

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Lüneburg-Wolfsburg erhebt keine Bedenken gegen die Planung, weist jedoch darauf hin, dass die A 7 für den Feldversuch mit Lang-LKW (Fahrzeuglänge bis zu 25,25 Metern) freigegeben wurde und insofern an Raststätten entsprechend dimensionierte Parkstände vorgehalten werden müssten. Die bisherige Planung sehe lediglich Lkw-Parkstände mit 21,96 Metern Länge und einen 275 Meter langen Parkstreifen für den Schwerlastverkehr vor, so dass eine Konkurrenzsituation durch die Lang-LKW absehbar ist. Erste Feldversuche mit dem Lang-LKW lassen sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Vorteile erwarten, wobei Sicherheitsprobleme bisher nicht beobachtet wurden. Die IHK regt an, zu prüfen, ob im Falle eines positiven Ergebnisses des Feldversuchs und dem dadurch langfristig zu erwartenden Bedarf an Stellplätzen für Lang-LKW die vorliegende Planung jetzt oder zumindest perspektivisch angepasst werden kann.

Von einer Anpassung der Lkw-Parkstände nimmt die Vorhabensträgerin zum jetzigen Zeitpunkt zu Recht Abstand. Derzeit befinden sich Lang-LKW auf Basis einer Ausnahmeverordnung auf speziell hierfür zugelassenen Routen in einem auf fünf Jahre bis zum 31.12.2016 angelegten Feldversuch, welcher von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet wird. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die abweichend von den Vorschriften der StVO und StVZO am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Für diese Fahrzeuge, zu denen auch die Lang-LKW gehören, werden auf vielen Rastanlagen bereits spezielle Längsparkstände vorgehalten. Die Ergebnisse dieses Feldversuchs bleiben abzuwarten. Eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer künftigen flächendeckenden Zulassung von Lang-LKW wäre mit Blick auf eine hinreichende Planrechtfertigung unzulässig.

Zudem ist festzustellen, dass eine Anpassung der Lkw-Parkstände auf die Abmessungen für Lang-LKW im Rahmen der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt werden kann, da hierdurch nicht nur die Parkstände, sondern auch sämtliche Fahrgassen betroffen wären. Dies würde zu einem erheblich größeren Flächenverbrauch führen, der aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegenüber den widerstreitenden Interessen privater Grundeigentümer nicht gerechtfertigt werden könnte.

2.4.8 Polizeidirektion Harburg vom 29.11.2012

Aus polizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken die KWC-Anlage wie vorgesehen zu erweitern.

2.4.9 Wasserbeschaffungsverband Harburg vom 25.10.2012

Der Wasserbeschaffungsverband Harburg wird im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 11, S. 3) als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger für die Trinkwasserleitung benannt. Das Eigentum und die Unterhaltungspflicht enden an der westlichen Grenze des Flurstücks 93, Flur 7, in der Gemarkung Ramelsloh. Der zur Raststätte weiterführende Leitungsabschnitt gehört zur Kundenanlage. Ein Lageplan mit genauer Darstellung des zur Kundenanlage gehörenden Leitungsabschnitts wurde der Planfeststellungsbehörde übersandt.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Baubeginn eine weitere Abstimmung über Verlegungs- und Leitungssicherungsmaßnahmen mit dem Wasserbeschaffungsverband Harburg vorzunehmen. Notwendige Kostenregelungen bestimmen sich dabei nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

2.4.10 Schleswig-Holstein Netz AG vom 15.11.2012

Von Seiten der Schleswig-Holstein Netz AG bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Auf die notwendige Freimeldung nach der Kampfmittelverordnung wird hingewiesen. In der gewerblichen Zufahrt zum Raststättenbetrieb befindet sich eine Niederdruckleitung. Rechtzeitig vor Baubeginn sind durch die bauausführende Firma aktuelle Planauszüge anzufordern. Aus Sicherheitsgründen ist vor Beginn der Bauarbeiten die tatsächliche Lage und Überdeckung der Versorgungsanlagen durch Probeaufgrabungen festzustellen. Das Merkblatt „Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten“ ist bei den Planungen zu beachten. Die Vorhabensträgerin soll sich mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit dem Netzcenter Hittfeld, An der Reitbahn 17,

21218 Seevetal, in Verbindung setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können. Weiter wird darauf hingewiesen, dass Erdgasleitungen nicht überbaut oder bepflanzt werden dürfen.

Die Vorhabensträgerin hat eine Kampfmittelfreigabe bereits im Rahmen der Baugrunduntersuchung durchgeführt, wobei Kampfmittel im geplanten Anlagenbereich nicht vorgefunden wurden. Eine weitere Abstimmung über die Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen mit der Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Hittfeld, wurde durch die Vorhabensträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.3.4.1 wird verwiesen.

Kostenregelungen bestimmen sich nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

2.4.11 EWE Netz GmbH vom 20.12.2012

Die EWE Netz GmbH weist darauf hin, dass sich im Bereich der KWC-Anlage ein Niederspannungskabel und Hausanschlüsse der KWC-Anlage der EWE Netz GmbH befinden, die in ihrem Bestand erhalten bleiben müssen und nicht überbaut werden dürfen. Evtl. Umlegungsmaßnahmen sind mindestens 10 Wochen vor Baubeginn mit der EWE Netz GmbH abzustimmen und zu koordinieren.

Die Vorhabensträgerin sagt zu, das weitere Vorgehen rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen und eventuelle Umlegungsmaßnahmen abzustimmen und zu koordinieren. Auf Ziffer 1.3.4.1 wird verwiesen.

Weiter hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass sich die Kostenregelung nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen richtet.

2.4.12 Unterhaltungs- und Landschaftspflegeverband Seeve vom 19.12.2012

Für den Unterhaltungs- und Landschaftspflegeverband Seeve ist es wichtig, ob Oberflächenwasser von der BAB und der KWC-Anlage in die Seeve gelangt. Aus den Planunterlagen – Erläuterungsbericht S. 31 ff. ist zu entnehmen, dass das anfallende Oberflächenwasser komplett versickert werden soll. Auf S. 37 des Erläuterungsberichtes ist allerdings ein Notüberlauf erwähnt, der eine Anbindung an einen vorhandenen Regenwasserkanal der BAB-Entwässerung erhält. Es sei nicht erkennbar, ob dieser Regenwasserkanal in einen Vorfluter mündet.

Die Vorhabensträgerin hat dazu mitgeteilt, dass der Regenwasserkanal der BAB in einem Versicherungsbecken in der Anschlussstelle Ramelsloh endet. Als Notüberlauf dient die Regenwasserkanalisation in der Ortschaft Ramelsloh entlang der K 9.

Die erhobenen Bedenken des Unterhaltungsverbandes sind damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausgeräumt.

2.4.13 Deutsche Telekom vom 12.12.2012

Die deutsche Telekom Technik GmbH weist mit Schreiben darauf hin, dass sich im Bereich des Planvorhabens Leitungen der Telekom befinden. Dabei handelt es sich um eine oberirdische Zuführung zum Rastplatz. Eine ggfls. vorhabensbedingt erforderliche Umlegung könne auf Kosten des Verursachers erfolgen. Ein Leitungsplan wurde von der Telekom Technik GmbH an die Planfeststellungsbehörde übersandt.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, rechtzeitig vor Baubeginn die erforderlichen Abstimmungen über Verlegungs- und Leitungssicherungsmaßnahmen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH vorzunehmen. Auf Ziffer 1.3.4.1 wird verwiesen.

Notwendige Kostenregelungen bestimmen sich dabei nach den bestehenden Verträgen bzw. gesetzlichen Regelungen.

2.4.14 PLEdoc GmbH vom 02.11.2012

Versorgungseinrichtungen der von der PLEdoc GmbH vertretenen Eigentümer und Betreiber sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Sollte der Geltungsbereich bzw. das Projekt erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen überschreiben, ist

die PLEdoc GmbH unverzüglich zu benachrichtigen. Auf die Nebenbestimmung Ziffer 1.3.4.2 wird verwiesen.

2.4.15 Autobahn Tank & Rast GmbH vom 17.12.2012

Die Autobahn Tank & Rast GmbH weist darauf hin, dass sie Eigentümerin des zur bewirtschafteten Rastanlage Seevetal gehörenden Flurstücks Gemarkung Ramelsloh, Flur 7, Flurstück 57/3, ist und auf diesem eine Raststätte mit Nebengebäude betreibt. Hierfür hat die Autobahn Tank & Rast GmbH entsprechende Betriebsrechte, die in einem öffentlich-rechtlichen Konzessionsvertrag vom 25.08./27.11.1997 niedergelegt sind. Die Planung der Erweiterung und des Umbaus der Rastanlage Seevetal wird von der Autobahn Tank & Rast GmbH begrüßt, insbesondere dass die PKW-Parkstände und die Bus-Parkstände rasthausnah angeordnet werden.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH fordert, dass die Rastanlage Seevetal zu jedem Zeitpunkt von der BAB aus an- und abfahrbar für alle Fahrzeugarten (PKW, LKW, Busse) ist. Ferner soll die wegweisende Beschilderung während der Bauzeit aufrecht erhalten bleiben; die Beschilderung müsse auch bei Dunkelheit für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich zu erkennen sein. Die Baumaßnahme solle so gestaltet werden, dass Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden. Die Autobahn Tank & Rast GmbH solle frühzeitig an den Bauablaufplanungen beteiligt werden. Weiter sei während der Bauzeit darauf zu achten, dass die baustellenbedingten Verschmutzungen der Fahrbahn, die eine Verkehrsgefährdung darstellen, so gering wie möglich gehalten werden; die Beseitigung von Verschmutzungen solle jeweils unverzüglich veranlasst werden.

Die Vorhabensträgerin hat hierauf zugesagt, die Erreichbarkeit der Tank- und Rastanlagen während der Bauzeit zu gewährleisten, ohne dass hierdurch jedwede Behinderungen ausgeschlossen werden könnten. Evtl. Einschränkungen werden mit dem Pächter der Anlage abgestimmt. Weiter sagt die Vorhabensträgerin zu, dass die derzeitige wegweisende Beschilderung während der Baumaßnahme aufrecht erhalten bleibt und Verschmutzungen möglichst weitgehend vermieden werden.

Weiter weist die Autobahn Tank & Rast GmbH darauf hin, dass die Ableitung des Schmutzwassers über eine Pumpenanlage mit einer Druckleitung DN 100 zur öffentlichen Schmutzwasserkanalisation Ramelsloh in südliche Richtung außerhalb der befestigten Straßenbereiche erfolgt. In Abstimmung mit dem Leitungseigentümer und in Kenntnis der Lage der Leitungen sind im Bereich der Zufahrt ggf. Sicherungsmaßnahmen an der Leitung erforderlich. Sofern weitere Änderungen der Ver- und Entsorgungsleitungen vorgesehen sind, die die Ver- und Entsorgung des Rastanlagen-Betriebes betreffen, sei durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass dem ganzjährigen Versorgungsauftrag entsprechend Rechnung getragen wird. In diesem Zusammenhang wird auf § 8 Abs. 2 und § 9 Abs. 2 des bestehenden Konzessionsvertrages verwiesen, wonach Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen als Folgekosten anzusehen und daher von der Bundesstraßenverwaltung als Veranlasserin der Baumaßnahme zu tragen sind.

Die Änderungen an den Ver- und Entsorgungsleitungen werden aufgrund der Zusage durch die Vorhabensträgerin entsprechend dem Konzessionsvertrag abgewickelt. Sofern Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden, sind diese in Abstimmung mit den Leitungsträgern durchzuführen.

Darüber hinaus fordert die Autobahn Tank & Rast GmbH, dass die Bundesstraßenverwaltung die zu erwerbende Teilfläche des Flurstücks 57/3, Flur 7, Gemarkung Ramelsloh rechtzeitig vor Baubeginn erwirbt. Für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ist frühzeitig vor Baubeginn ein Gestattungsvertrag abzuschließen.

Die Vorhabensträgerin sagt zu, den erforderlichen Grunderwerb entsprechend den gesetzlichen Regelungen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durchzuführen.

Mit Schreiben vom 18.04.2013 wurde der Autobahn Tank- und Rast GmbH die Gegenäußerung der Vorhabensträgerin übersandt mit der Nachfrage, ob aufgrund der vorliegenden Gegenäußerung auf einen Erörterungstermin verzichtet werden kann. Die Autobahn Tank & Rast GmbH hat hierauf mit Schreiben vom 29.04.2013 mitgeteilt, dass auf den Erörterungstermin verzichtet wird, wenn die Vorhabensträgerin die schriftliche Zusicherung gibt, dass die Autobahn Tank &

Rast GmbH über evtl. Beeinträchtigungen während der Baumaßnahme direkt informiert wird. Die Vorhabensträgerin hat hierzu mit E-Mail vom 22.05.2013 mitgeteilt, dass evtl. Einschränkungen während der Baumaßnahme mit der Autobahn Tank & Rast GmbH ebenso abgestimmt werden wie mit dem Pächter.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Belange der Autobahn Tank- und Rast GmbH damit hinreichend berücksichtigt.

2.5 Einwendungen (Vereine, Private)

2.5.1 Einwendung E 1 vom 07.12.2012

Der Einwender ist aufgrund der Lage seines Hauses in etwa 150 m Entfernung zum südlichen Ende des rückwärtigen Sichtschutzwalles direkt von der Maßnahme betroffen. Er fordert offenkundig zur besseren Abschirmung seines Grundstückes, den Erdwall in südlicher Richtung in die dort vorhandene Waldfläche einzubinden, wodurch auch eine offenbar durch den Wald verlaufende fußläufige Verbindung zur Straße „Im Lehmsaal“ unterbunden werden solle. Zugänglichkeit, Sichtbarkeit und Lärmemissionen der Rastanlage zur Wohnsiedlung würden dadurch reduziert. Weiter fordert der Einwender, dass die komplette Erweiterung der Raststätte mit einem mind. 1,80 m hohen Stahlzaun umschlossen wird, der regelmäßig auf seine Funktionstüchtigkeit kontrolliert werden solle.

Der Lärmschutzwall hinter der Rastanlage wird bis an den Wald im südlichen Bereich der Anlage herangeführt. Die rückwärtige fußläufige Verbindung zur Straße „Im Lehmsaal“ wird bereits dadurch ohne zu vermeidenden Eingriff in die Waldfläche unterbunden. Um die neue Anlage wird ein ca. 2,00 m hoher Zaun gesetzt. Um Vandalismus entgegenzuwirken und den Zutritt zum Wald zu unterbinden, ist geplant die Einfriedung mit Stabgitterzaun herzustellen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Einwendungen soweit berücksichtigt.

Weiter fordert der Einwender, dass auf der Rastanlage ausreichende Toiletten in einwandfreiem Zustand vorgehalten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Toiletten befinden sich in dem von der Autobahn Tank & Rast GmbH bewirtschafteten Gebäude. Für die Einhaltung aller öffentlich-rechtlichen Anforderungen des Betriebes der bewirtschafteten Anlage ist aufgrund eines Konzessionsvertrages der jeweilige Konzessionsnehmer verantwortlich. Betriebsfreigabe und Überwachung der auf der KWC-Anlage unterhaltenen Gebäude einschließlich der Sanitäreinrichtungen sind nicht durch Planfeststellung regelungsbedürftig.

Darüber hinaus fordert der Einwender, für mitreisende Hunde eine Grünfläche vorzusehen, damit nicht versucht werde, den Zaun zu überwinden, um den Hunden Auslauf zu verschaffen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinter den PKW-Parkständen werden Grünflächen zur Erholung zur Verfügung gestellt. Durch die Anlage eines 2,00 m hohen Zauns um die Anlage und den Sichtschutzwall ist es weitestgehend ausgeschlossen, dass Hunde zum Auslauf in den Wald geführt werden.

Die Vorhabensträgerin hat ferner auf entsprechende Forderung des Einwenders zugesagt, die Baustellenverkehre über die Autobahn abzuwickeln.

2.5.2 Einwendung E 2 vom 11.12.2012

Der Einwender trägt vor, dass er mit Protest die Absicht zur Kenntnis nimmt, die Rastplätze „Seevetal-Ost“ und „Hasselhöhe“ in ihrem Fassungsvermögen erheblich zu erweitern. Er begründet seinen Protest damit, dass die ohnehin bereits verlärmte Gemeinde Seevetal dafür herhalten müsse, zusätzliche Parkmöglichkeiten für die Hansestadt Hamburg bereitzustellen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In der Bundesrepublik Deutschland besteht ein hohes Defizit an Parkstandkapazitäten, dem durch die Schaffung neuer Parkstände Rechnung zu tragen ist. Vorrangiges Ziel ist es dabei, bestehende Anlagen auszubauen, um weitere Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden. Gleichzeitig wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1 und 2.2.2.2 wird verwiesen. Zu dem

werden auch die Lärmwerte der 16. BImSchV durch die Baumaßnahme nicht überschritten (vgl. Ziffer 2.2.2.3.1).

Der Einwender kritisiert das Suchverfahren, insbesondere die Prognosewerte für die Standortauswahl. Prognose-Werte seien reine Annahmen, die zutreffend oder aber auch zu optimistisch oder zu pessimistisch sein können und somit eine sehr theoretische mathematische Größe, wobei Prognosen zutreffen, aber auch fehlschlagen können. Die Annahme einer exakten Kilometrierung der einzelnen Standorte wird als zu theoretisch empfunden. Auch hier müsste, abhängig von der geographischen Möglichkeit ein variables Maß gefunden werden, das auch Einfluss auf die Beurteilungswerte der einzelnen Szenarien hat.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Parkstandzahlen sind Prognosewerte, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bundesweit und damit auch länderübergreifend ermittelt hat und die der Vorhabensträger bei der Planung der Erweiterung der KWC-Anlage Seevetal berücksichtigen musste. Die nächstgelegene vorhandene Rastanlage liegt in einem Abstand von 14 km in südliche Richtung. Damit liegt der Standort entsprechend den Abstandsregelungen, die von den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)³⁵ vorgegeben werden, gut im Netz.

Weiter vermisst der Einwender einen Hinweis auf die Verlegung von Leerrohren im Bereich der LKW-Stellplätze für den späteren optionalen Stromanschluss der LKW.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Gegenäußerung hierzu mitgeteilt, dass im Zuge der Verlegung der Stromversorgung die entsprechenden Schutzrohre so dimensioniert werden, dass später eine Stromversorgung für LKW-Fahrer ohne Mehrkosten ermöglicht werden kann.

Der Einwender spricht die Bepflanzung des Seitenstreifens Richtung Ohlendorf gegenüber der Rastanlage Hasselhöhe an. Für ihn ist unklar, warum eine Kompensation vollständig auf Rammelsoher Seite geplant ist. Daneben möchte der Einwender wissen, ob in Richtung Ohlendorf eine nicht schallreflektierende Wand auf der gesamten Länge der Rastanlage Hasselhöhe eingerichtet wird.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu Stellung genommen und mitgeteilt, dass eine Bepflanzung als Sichtschutz zur Rastanlage Hasselhöhe angedacht war, Gespräche mit dem Eigentümer der Fläche nicht zielführend waren. Die notwendige Kompensationsfläche, die für die Rastanlage Seevetal ermittelt wurde, betrug ursprünglich 1000 m². Um nicht weitere Flächen an der Anlage Seevetal für eine relativ geringe Kompensation in Anspruch zu nehmen, kann im Rahmen der Kompensation für die Rastanlage Hasselhöhe, die Kompensation dort umgesetzt werden, wodurch zugleich naturschutzfachlich Synergieeffekte erzielt werden. Die Lärmschutzwand an der Rastanlage Hasselhöhe wird beidseitig hochabsorbierend zwischen Fahrbahn und Rastanlage errichtet.

Weiter führt der Einwender an, dass es häufig zu gefährlichen Situationen aufgrund der Zufahrt aus Richtung Süden und die Beschleunigungsstrecke in Richtung Norden kommen würde. Zwar hat die Polizei hier keine Unfälle registriert, betroffene Kfz-Fahrer schilderten jedoch wiederholt gefährliche Szenarien bei der Auffahrt auf die A 7 Richtung Norden in Verbindung mit LKW-Fahrern, die die Rastanlage anfahren wollen. Gleiches gelte bei der Einfädelung von LKW in den fließenden Verkehr in Richtung Norden bei der Ausfahrt aus der Rastanlage. Bei vollständiger Belegung der Rastanlage dürften sich Einfädelungsprozesse dramatisch zuspitzen, so dass über eine Optimierung des Einfädelungsstreifens nachgedacht werden sollte.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verletzung des Sicherheitsaspektes kann nicht nachvollzogen werden. Der Beschleunigungsstreifen der Anschlussstelle und der Verzögerungsstreifen der KWC-Anlage sind derzeit als Verflechtungsstreifen ausgebildet und werden durch das Vorhaben nicht verändert. Nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS) sind bei geringen Abständen zwischen einem Knotenpunkt (Anschlussstelle) und Rastanlage, diese zu einer komplexen Verkehrsanlage zusammenzufassen. Anstelle durchlaufender Verteilerfahrbahnen ist ein Verflechtungsstreifen in ausreichender Länge an der Hauptfahrbahn zwischen Knotenpunkt und Rastanlage vorzusehen. Der vorhandene Verflechtungsstreifen hat

³⁵ Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS), Ausgabe 2011, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV-Nr. 222)

eine Länge von mind. 500 m und wird als ausreichend angesehen. Da nach Auskunft der Autobahnpolizei keine Unfälle ein- und ausfahrender Fahrzeuge bekannt sind, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Verletzung der Verkehrssicherheit.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl. S. 367) erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Seevetal für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen können im gleichen Zeitraum auf der Internetseite der Gemeinde Seevetal (www.seevetal.de) und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (www.strassenbau.niedersachsen.de), Geschäftsbereich Verden eingesehen werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Verden, Bgm.-Münchmeyer-Straße 10, 27283 Verden (Aller), Telefon: 04231 92390, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, Telefon: 0511 30340, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2 Zustellungen

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

4.3 Außerkrafttreten

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

lichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 17c Nr. 4 FStrG.

4.4 Berichtigungen

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

4.5 Sonstige Hinweise

4.5.1 Bodenfunde

Bodenfunde sowie Funde i. S. des § 3 Abs. 6 NDSchG die vom archäologischen Interesse sein könnten und im Rahmen der Bauausführungen gemacht werden, sind der Abteilung Bodendenkmalpflege des Hamburger Museums für Archäologie zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

4.5.2 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

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

4.5.3 Baumaschinen und Baulärm

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

4.5.4 Bauausführung

Bei Ausführung der Baumaßnahme sind die Anforderungen der Verordnung über die Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV)³⁶ vom 10. Juni 1998 (BGBl. Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 23. Dezember 2004 (BGBl. I Nr. 74 vom 29.12.2004 S. 3758) zu beachten.

4.5.5 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen

Die zuständige Behörde kann durch zusätzliche Nebenbestimmungen weitergehende Anforderungen an die Beschaffenheit des eingeleiteten Wassers stellen, um nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften auszugleichen (§ 13 WHG).

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

Die zuständige Wasserbehörde ist befugt, eine behördliche Überwachung der Anlagen vorzunehmen (§ 101 WHG).

Im Auftrage


Broocks

³⁶ Verordnung über die Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 15 der Verordnung vom 23. Dezember 2004 (BGBl. I Nr. 74 vom 29.12.2004 S. 3758).

5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VO über Immissionswerte)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BAST	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Bau-maßnahmen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
ha	Hektar
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LSW	Lärmschutzwall/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MBI.	Ministerialblatt
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landesgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null

Abkürzung	Bedeutung
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
OVG	Oberverwaltungsgericht
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsge- bieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Ver- kehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO2	Schwefeldioxid
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSG	Wasserschutzgebiet