



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

Planfeststellungsbeschluss

**für die Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen
im Zuge der BAB 27**

von Betr.-km 1,500 bis Betr.-km 2,105
in der Gemarkung Krelingen

vom 27.11.2013

3335-31027-07/12-A 27-PWC-Anlage Krelingen



Niedersachsen



INHALTSVERZEICHNIS

1 VERFÜGBARER TEIL	4
1.1 FESTSTELLUNG DES PLANES	4
1.2 PLANUNTERLAGEN	4
1.2.1 Festgestellte Planunterlagen	4
1.2.2 Nachrichtlich beigefügte Unterlagen	5
1.3 INHALTS- UND NEBENBESTIMMUNGEN	6
1.3.1 Land- und forstwirtschaftliche Belange	6
1.3.2 Belange von Natur- und Landschaftsschutz	6
1.3.2.1 Ersatzgeldzahlung	6
1.3.2.2 Bauzeiten, Besatzkontrolle	6
1.3.2.3 Herstellungskontrolle, Baubeginn	6
1.3.3 Belange der Leitungsträger	6
1.3.4 Belange des Brandschutzes	6
1.3.5 Belange der Schmutzwasserbeseitigung	6
1.3.6 Belange der Bauausführung	7
1.4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS	7
1.4.1 Erlaubte Benutzung	7
1.4.2 Nebenbestimmungen zur Wasserrechtlichen Erlaubnis	8
1.5 ZUSAGEN	8
1.6 ALLGEMEINER VORBEHALT	8
1.7 ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN	9
2 BEGRÜNDENDER TEIL	9
2.1 SACHVERHALT	9
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	9
2.1.2 Verfahrensablauf	9
2.2 RECHTLICHE BEWERTUNG	10
2.2.1 Formalrechtliche Würdigung	10
2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	10
2.2.1.2 Zuständigkeit	10
2.2.1.3 Verfahren	10
2.2.1.4 Umweltverträglichkeitsprüfung	10
2.2.1.5 Nebenbestimmungen	11
2.2.2 Materiell-rechtliche Bewertung	11
2.2.2.1 Planrechtfertigung	12
2.2.2.2 Standort, Varianten	13
2.2.2.2.1 Standort	13
2.2.2.2.2 Variantenuntersuchung	15
2.2.2.3 Immissionsschutz	16
2.2.2.3.1 Lärm	16
2.2.2.3.2 Luftschadstoffe	17
2.2.2.4 Natur und Landschaft	17
2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	17
2.2.2.4.1.1 Eingriff	18
2.2.2.4.1.2 Vermeidung	18
2.2.2.4.1.3 Ausgleichs- & Ersatzmaßnahmen	19
2.2.2.4.1.4 Naturschutzfachliche Abwägung	21
2.2.2.4.1.5 Ersatzzahlung	21
2.2.2.4.1.6 Herstellungskontrolle, Bericht	22
2.2.2.4.1.7 Benehmensherstellung	22
2.2.2.4.2 Gebietsschutz – NATURA 2000-Gebiete	22



2.2.2.5	Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	22
2.2.2.6	Wasserschutzgebiet „Düshorner Heide“	25
2.2.2.7	Denkmalschutz	26
2.2.2.8	Eigentum.....	26
2.2.3	Gesamtabwägung	26
2.3	WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS.....	27
2.4	STELLUNGNAHMEN DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	28
2.4.1	Stadt Walsrode vom 09.10.2012.....	28
2.4.2	Landkreis Heidekreis vom 27.09.2012 und 22.04.2013	32
2.4.3	Unterhaltungsverband Böhme vom 15.08.2012.....	33
2.4.4	Regierungsvertretung vom 30.08.2012.....	33
2.4.5	E.ON Avacon AG vom 20.09.2012	33
2.4.6	Industrie- und Handelskammer Lüneburg – Wolfsburg vom 21.09.2012.....	33
2.4.7	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) vom 26.09.2012	34
2.4.8	Polizeiinspektion Heidekreis vom 04.10.2012.....	34
2.4.9	Stadtwerke Böhmetal GmbH vom 09.10.2012.....	34
2.4.10	Bundesamt für Güterverkehr vom 09.11.2012	35
2.5	EINWENDUNGEN (VEREINE, PRIVATE)	35
2.5.1	Einwendung Nr. 1.....	35
3	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	41
4	HINWEISE	42
4.1	HINWEIS ZUR AUSLEGUNG	42
4.2	ZUSTELLUNGEN	42
4.3	AUßERKRAFTTRETEN.....	42
4.4	BERICHTIGUNGEN	43
4.5	SONSTIGE HINWEISE	43
4.5.1	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen.....	43
4.5.2	Baumaschinen und Baulärm.....	43
4.5.3	Bauausführung.....	43
4.5.4	Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen	43
5	ANHANG / ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	44



Planfeststellungsbeschluss

**gemäß §§ 17 ff. FStrG¹, §§ 72 ff. VwVfG²
für die Erweiterung der PWC-Anlage³ „Krelingen“
von Betr.-km 1,500 bis Betr.-km 2,105 im Zuge der BAB 7**

1 Verfügender Teil

1.1 Feststellung des Planes

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 Nr. 1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter Punkt 1.3 festgestellt.

1.2 Planunterlagen

1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgenden Unterlagen:

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Seiten	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 30.12.2011	Bl. 1	1:5.000
6	Straßenquerschnitt vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	Bl. 1	1:100
7	Lageplan vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	Bl. 1	1:1.000
8	Höhenpläne Achse 301 - 303 vom 30.12.2011	1 - 3	1:1.000/100
10	Bauwerksverzeichnis mit Vorblatt vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	1 - 4	
11.3	Übersichtslageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 30.12.2011	Bl. 1	1:5.000
12.3.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 11.04.2012	Bl. 1 Bl. 2	1:1.000 1:3.500 (Übersicht) 1:1.000 (Detail)
12.3.3	Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei vom 03.04.2012	1-20	
13.1	Wassertechnischer Erläuterungsbericht vom 30.12.2011, Seite 5 ersetzt durch Deckblatt vom 04.12.2012	1 - 5	
13.2	Wassertechnische Berechnungsunterlagen vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 03.12.2013 Anlage 1: KOSTRA-Atlas „Hodenhagen“ Anlage 2: Berechnung der Oberflächenabflüsse Anlage 3: Rohrleitungen (REHM)	1 - 9 1 S. 1 - 21 1 - 2	
13.3	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen vom 30.12.2011	Bl. 1	1:1.000
13.4	Schnitt Versickerungsbecken vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	Bl. 1	1 : 50

¹ Bundesfernstraßengesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes v. 31.5.2013 (BGBl. I S. 1388).

² Verwaltungsverfahrensgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes v. 25.7.2013 (BGBl. I S. 2749).

³ Parkplatz mit WC-Anlage.



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

14.1	Grunderwerbsplan vom 30.12.2011, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	Bl. 1	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 30.12.2011	1 - 2	

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 70 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan. Sie sind den festgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

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 vorstehenden aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

1.2.2 Nachrichtlich beigelegte Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Planunterlagen	Seiten	Maßstab
0	Merkblatt	1 - 4	
1	Erläuterungsbericht vom 30.12.2011, Seite 5 und 6 ersetzt durch Deckblätter vom 31.01.2013, Anhang: „Standortuntersuchung“ vom 04.12.2012	1 - 11 1 - 7	
1a	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP vom 11.04.2012, ersetzt durch Deckblatt vom 31.01.2013	1 - 14	
2	Übersichtskarte vom 30.12.2011 Übersichtskarte Variantenuntersuchung vom 05.12.2012	Bl. 1 Bl. 1	1:25.000 1:25.000
11.1	Erläuterungsbericht zur Schalltechnischen Untersuchung vom 30.12.2011, Seiten 4 und 6 ersetzt durch Deckblätter vom 22.11.2012	1 - 8	
11.2	Schalltechnische Berechnungsunterlagen vom 30.12.2012 11.2.1 Berechnung der Emmissionspegel: 11.2.1.1 Emmissionspegel Straße 11.2.1.2 Emmissionspegel vorhandener Rastplatz 11.2.1.3 Emmissionspegel Straße Rastplatzhaltung 11.2.1.4 Emmissionspegel geplanter Rastplatz mit Skizze 11.2.2 Zusammenstellung der Beurteilungspegel: 11.2.2.1 Anliegersanierung 11.2.2.2 LKW-Parkstände Sanierung 11.2.2.3 Nachweis der wesentlichen Änderung, ersetzt durch Deckblatt vom 22.11.2012	 1 - 2 1 - 2 1 - 2 1 - 3 1 - 2 1 - 2 1 - 3	
12.1	Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 03.04.2012, Seiten 26 und 31 ersetzt durch Deckblätter vom 31.01.2013 Anhang: Bestandserfassung mit Pläne vom 15.12.2010	1 - 38 1 - 42, Bl. 1- 6	 1:5.000
12.2	Bestands- und Konfliktplan vom 11.04.2012	Bl. 1	1:3.000
12.4	Artenschutzfachbeitrag mit Anlage vom 03.04.2012	1- 31	
15	Zählung abgestellter Lkw und Fotodokumentation vom 05.12.2012 und 12.12.2012	1 - 54	



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.

1.3.2 Belange von Natur- und Landschaftsschutz

1.3.2.1 Ersatzgeldzahlung

Es ist eine Ersatzgeldzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 6 Abs. 1 und § 7 Abs. 4 NAGBNatSchG in Höhe von 45.746 € an den Landkreis Heidekreis zu leisten.

1.3.2.2 Bauzeiten, Besatzkontrolle

Fällarbeiten haben in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar des folgenden Jahres zu erfolgen.

Durch Begehungen der Bauflächen und Kontrolle der Gehölze auf Höhlen im Maßnahmenbereich vor Baubeginn ist sicherzustellen, dass keine Brutplätze oder Quartiere durch Baumaßnahmen zerstört werden.

1.3.2.3 Herstellungskontrolle, Baubeginn

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 der Leitungsträger

E.ON Avacon AG

Im Planungsbereich liegt ein 20-kV-Kabel. Vor Baubeginn ist mit der E.ON Avacon AG, Betrieb Nienburg, Kontakt aufzunehmen, um die exakte Lage des Kabels zu ermitteln und erforderliche Maßnahmen abzustimmen. Die ausführende Baufirma ist auf die Erkundigungs- und Sicherungspflicht bei der Durchführung der Arbeiten hinzuweisen.

1.3.4 Belange des Brandschutzes

Für die Feuerwehr ist ein nutzbarer Unterflurhydrant auf der Parkplatzanlage zu installieren, um ein Befüllen von Tanklöschfahrzeugen zu ermöglichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Kreisfeuerwehr ein Plan über die installierten Abwasserleitungen zur Verfügung zu stellen.

1.3.5 Belange der Schmutzwasserbeseitigung

- a) Der Anschluss der PWC-Anlage an das zentrale Schmutzwassernetz im Ortsteil Krelingen erfolgt zu Lasten des Bauherrns. Der Besitz und die Unterhaltung der Entwässerungsan-



lagen verbleiben beim Bauherren.

- b) Vom Bauherren wird sichergestellt, dass an der Einmündungsstelle der geplanten Druckrohrleitung und im weiteren Leitungsverlauf keine Geruchsbelästigungen entstehen. Notfalls sind geeignete technische Anlagen zur Vermeidung von Gerüchen mit einzuplanen.
- c) Der Anschluss an die zentrale Schmutzwasserkanalisation ist an die Kommunal Service Böhmetal AöR herzustellen.
- d) Vor Beginn der Baumaßnahmen ist ein Entwässerungsantrag zu stellen.

1.3.6 Belange der Bauausführung

- a) Die Abwasserleitungen sind gemäß den Anforderungen des Regelwerkes ATV-DVKW-A 142 (Abwasserkanäle und –leitungen in Wassergewinnungsgebieten) auszuführen.
- b) Für die Herstellung von befestigten Flächen, Gebäuden und technischen Bauwerken im Wasserschutzgebiet Düşorner Heide dürfen keine mineralischen Recyclingbaustoffe verwendet werden, die auswasch- oder auslaugbare wassergefährdende Bestandteile enthalten. Die eingesetzten Baustoffe dürfen Schadstoffgehalte nach dem Zuordnungswert Z1.1 im Feststoff nach LAGA M20⁴ nicht überschreiten. Zudem müssen im Eluat die Geringfügigkeitswerte nach LAWA⁵ unterschritten werden.
- c) Der Sickerraum unter der Beckensohle des Versickerungsbeckens muss bis zum höchsten Grundwasserstand gemäß dem Regelwerk ATV-DVKW-A 138 mindestens 1 m betragen. Dies ist auch wegen der geringen Schutzwirkung der natürlichen Grundwasserüberdeckung im Wasserschutzgebiet Düşorner Heide bei der Bauausführung einzuhalten.
- d) Bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle hat der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen aus Gründen des Boden- und Grundwasserschutzes sehr sorgfältig zu erfolgen. Baumaschinen und –geräte sind gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern. Bindemittel für Öl- und Treibstoffe sind in ausreichender Menge vorzuhalten. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind unverzüglich bei der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) anzuzeigen. Im Wasserschutzgebiet Düşorner Heide dürfen nur die aktuell im Baustellenbetrieb eingesetzten Baufahrzeuge betankt werden. Der Tankvorgang darf nur unter Verwendung von tropfsicheren Umfülleinrichtungen mit einer Überfüllsicherung, die den Füllvorgang selbständig unterbricht, befüllt werden. Als Vorsorgemaßnahme ist beim Tankvorgang eine flüssigkeitsdichte Auffangwanne unterzustellen. Die Einrichtung einer Baustellen-Tankanlage mit einer vorübergehenden Lagerung von wassergefährdenden Stoffen (z. B. Diesel, Benzin) ist in der Schutzzone IIIB nur beschränkt zulässig.

1.4 Wasserrechtliche Erlaubnis

1.4.1 Erlaubte Benutzung

Für die Einleitung des gesammelten Straßenoberflächenwassers der PWC-Anlage in das Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) die wasserrechtlich gehobene Erlaubnis erteilt.

Einleitungsstelle	Rechtswert	Hochwert
Versickerungsbecken	3543993	5851814

⁴ Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, hier Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen, Teil I vom 06.11.2003 und Teil II und III vom 04.02.2004.

⁵ Länderarbeitsgemeinschaft Wasser, hier Abteilung von Geringfügigkeitsschwellenwerten für das Grundwasser vom Dez. 2004.



1.4.2 Nebenbestimmungen zur Wasserrechtlichen Erlaubnis

- a) Die Bemessung des Versickerungsbeckens hat für ein 10-jähriges Regenereignis ($n=0,01$) zu erfolgen. Ein entsprechender hydraulischer Nachweis ist der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) zur Zustimmung vorzulegen.
- b) Der Ölauffangraum im Absetzbecken (vor der Tauchwand) muss mind. 20 m³ betragen. Die horizontale Fließgeschwindigkeit unter der Tauchwand bei Bemessungszufluss darf 0,05 m/s nicht überschreiten. Entsprechende Nachweise des vorhandenen Volumens bzw. der erreichten Fließgeschwindigkeit sind der unteren Wasserbehörde zur Zustimmung vorzulegen.
- c) Die Mindestoberfläche (auf Dauerstauhöhe) im Absetzbecken vor der Tauchwand muss mindestens 50 m² betragen.
- d) Es ist ein entsprechender Nachweis zu führen, dass die Förderleistung der gewählten Pumpen die Funktionstüchtigkeit des Absetz- und des Versickerungsbeckens nicht mindert. Der Nachweis ist der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) zur Zustimmung vorzulegen.
- e) Die Oberflächenbefestigung hat gemäß RiStWag⁶ zu erfolgen. Die Abgrenzung der befestigten Verkehrsflächen zu den angrenzenden Grünflächen hat – mit Ausnahme von Bereichen der Einfädelungs- und Ausfädelungsspur – mit Hochbord zu erfolgen, so dass eine geordnete Entwässerung in die zentrale Versickerungseinheit (Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken) gewährleistet ist.
- f) Das Absetzbecken- bzw. Versickerungsbecken einschließlich aller technischen Einbauten ist ordnungsgemäß zu betreiben, zu überwachen und ständig in betriebs- und verkehrssicherem Zustand zu erhalten. Der Erlaubnisinhaber ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich.
- g) In die Vorflut bzw. den Untergrund dürfen keine Wasser gefährdenden Stoffe (z.B. Leichtflüssigkeiten, Chemikalien, Gifte usw.) sowie Schmutzwasser eingeleitet werden.
- h) Bei der Herstellung des Versickerungsbeckens ist zu beachten, dass im benetzten Bereich eine mindestens 20 cm dicke Oberbodenschicht (Mutterboden) verbleibt bzw. abgedeckt wird. Nach Profilierung ist das Becken mit Graseinsaat zu versehen. Das erforderliche Speichervolumen des Versickerungsbeckens darf sich durch die Oberbodenabdeckung nicht vermindern.
- i) Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

1.5 Zusagen

Die schriftlichen Zusagen der Vorhabenträgerin sind einzuhalten, auch in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

1.6 Allgemeiner Vorbehalt

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

⁶ Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002.



1.7 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

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

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

2 Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Verden (Vorhabenträgerin), betreibt und unterhält an der Bundesautobahn A 27 in der Stadt Walsrode die PWC-Anlage Krelingen mit insgesamt 6 Lkw- und ca. 20 Pkw-Parkständen ohne WC-Gebäude.

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Mit der Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen werden 32 Lkw-, 40 Pkw-Parkstände, 2 Parkstände für Mobilitätsbehinderte, 2 Bushaltebuchten, ein Schwerverkehr-Längsparkstreifen in ca. 180 m Länge und ein Längsparkstreifen für 5 Pkw mit Anhänger sowie ein WC-Gebäude geschaffen.

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um die Erweiterung einer bestehenden Rastanlage unter Beibehaltung des Ausfädelungstreifens.

2.1.2 Verfahrensablauf

Aufgrund des Planfeststellungsantrages der Vorhabenträgerin vom 26.07.2012 wurde das Verfahren gemäß der Regelungen der §§ 17 - 17e FStrG, 72 – 78 VwVfG durchgeführt. Nach Prüfung der Unterlagen hat die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde das Planfeststellungsverfahren am 08.08.2012 eingeleitet.

Die Stadt Walsrode wies in der „Walsroder Zeitung“ am 24.08.2012 und 03.09.2012 auf die öffentliche Auslegung der Planunterlagen und die Einwendungsmöglichkeit hin. Hinsichtlich des Bekanntmachungstextes wird auf die Verfahrensakte verwiesen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.08.2012 bis einschließlich 26.09.2012 bei der Stadt Walsrode zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Zeitgleich mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beteiligte die Planfeststellungsbehörde die in ihren Zuständigkeitsbereichen bzw. Belangen berührten Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, wovon 15 Stellungnahmen zum Vorhaben abgegeben haben. Die Naturschutzvereinigungen wurden durch ortsübliche Bekanntmachung in der Stadt Walsrode über die Auslegung des Plans benachrichtigt, ihnen wurde hiermit Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Einwendungsfrist nach §§ 17 a Nr. 3 und 7 FStrG i. V. m. § 73 Abs. 4 VwVfG endete mit Ablauf des 10.10.2012 mit der gesetzlich vorgesehenen Ausschlusswirkung.

Die Stadt Walsrode bestätigte am 09.10.2012 die ordnungsgemäße Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen. Die Planfeststellungsbehörde hat die eingegangenen Hinweise, Anregungen und Einwendungen zusammengestellt und der Vorhabenträgerin zu deren Erwidern übersandt.

Aufgrund der im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin den ausgelegten Plan geändert. Die Planänderung betraf im



Wesentlichen die Größe und Beschaffenheit des Absetzbeckens. Deshalb wurden am 08.04.2013 die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange (Stadt Walsrode, Landkreis Heidekreis – Untere Wasserbehörde, Unterhaltungsverband Böhme) nochmalig beteiligt.

Nach Eingang der Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen versandte die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde diese zusammen mit der Ladung zum Erörterungstermin dem Einwender und Trägern öffentlicher Belange. Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Walsroder Zeitung vom 08.06.2013 wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 18.06.2013 erörtert.

2.2 Rechtliche Bewertung

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 NVwVfG⁷ entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

2.2.1.2 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen sowie davon umfasster KWC-Anlagen (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 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. MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der 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 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 bis 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG⁸ keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht vorliegt, besteht nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Auswirkungen haben kann. Bei den Vorprüfungen ist zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens

⁷ Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976 (GVBl. I. S. 311), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361).

⁸ Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung i.d. Neufassung durch Bek. vom 24.02.2010, zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749).



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durch die Planfeststellungsbehörde gem. § 3c UVPG anhand der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG hat ergeben, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Maßnahme zu erwarten sind, die nicht durch andere Maßnahmen weitestgehend kompensiert werden können. Insoweit stehen der Zulässigkeit des Vorhabens keine Bedenken entgegen.

Die Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen erfolgt im Wesentlichen auf der vorhandenen und bereits stark belasteten Anlage. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme ist nur im geringen Maße erforderlich. Durch das Vorhaben sind geringe erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Versiegelung/Überbauung und durch Gehölzverluste zu erwarten. Der Standort ist dabei relativ unempfindlich. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass vorhabenbedingt Konflikte lediglich geringer Intensität mit den Schutzgütern des UVPG zu erwarten sind (vgl. Planunterlage 1a).

Es sind keine Auswirkungen auf den Menschen, wie z. B. durch Lärm oder Erschütterungen zu erwarten. Zudem wird durch die geplante Erweiterung der PWC-Anlage kein zusätzlicher über die akustische Störwirkung der Autobahn hinausgehender Lärm verursacht. Die Funktion Grundwasser wird als planungsrelevant eingestuft, da im Vorhabensbereich insgesamt hohe Grundwasserstände vorliegen und das Vorhabensgebiet im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Düşorner Heide in der Schutzzone IIIB des Wasserschutzgebietes Düşorner Heide liegt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Grundwasser sind bei ordnungsgemäßen Baustellenbetrieb und einer Sammlung sowie Ableitung des anfallenden Straßenoberflächenwassers nach RiStWag⁹ nicht zu erwarten. Durch das Vorhaben und die damit verbundene Überbauung entsteht eine Beeinträchtigung von ca. 1 bis 2 Feldlerchenrevieren. Durch Kompensationsmaßnahmen sowie die Festsetzung einer Ersatzgeldzahlung zur Habitataufwertung für die Feldlerche werden die nachteiligen Auswirkungen auf die Avifauna in vollem Umfang kompensiert. Es verbleiben keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere. Daneben werden keine weiteren Lebensräume von planungsrelevanten Vogelarten überbaut. Die entstehenden nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Boden (Biotop- und Bodenfunktion) werden durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen (siehe Nr. 2.2.2.4.1.3) kompensiert. Die Vorhabenträgerin veranschaulicht nachvollziehbar, dass keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Boden verbleiben. Weitere sonstige Wirkungen, z. B. Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

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.

2.2.1.5 Nebenbestimmungen

Die unter Punkt 1.3 verfüigten Nebenbestimmungen sind notwendig zum Schutz von Natur und Landschaft, zur Sicherstellung des reibungslosen Ablaufs der Baumaßnahme sowie für die rechtskonforme Umsetzung der geplanten Maßnahme.

2.2.2 Materiell-rechtliche Bewertung

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

⁹ Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten.



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 öffentlichrechtliche 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, sodass 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 folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Die festgestellte Planung ist objektiv gerechtfertigt. Die Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen ist 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.

Der steigende Schwerlastverkehr und die strikte Einhaltung der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer führen u. a. dazu, dass die Anzahl der bereits bestehenden Park- und Stellplätze nicht mehr ausreichen. In der Folge sind bundesweit abends und nachts die Rastanlagen an zahlreichen Streckenabschnitten überlastet. Aufgrund der Überfüllung kommt es immer wieder zu verbotswidrigem Parken in Zu- und Abfahrtsstraßen zu Autobahnen. Darüber hinaus wird vielfach in autobahnahe Gewerbegebiete und in Wohnbereiche zum Parken ausgewichen. Die Lenkzeiten für die Lkw-Fahrer werden auf der Suche nach Rastmöglichkeiten oftmals zwangsläufig überschritten. Dies führt insgesamt zu groben Verkehrsbehinderungen, zu einem Rückstau auf den Autobahnen sowie teilweise groben Sachbeschädigungen an Verkehrs- und Grünanlagen der Rastplätze. Hierdurch ergeben sich erhöhte Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer. Durch zugeparkte Fahrgassen wird zudem ein erhöhtes Rangieraufkommen beim Ein- und Ausparken erforderlich, was die Unfallgefahr für Fahrzeuge und Fußgänger weiter erhöht. Zusätzlich ergeben sich Schadstoffbelastungen und Einschränkungen für Rettungsfahrzeuge.

Auch besteht durch widerrechtliches Parken abseits der ausgewiesenen Parkstände und außerhalb des geschlossenen Regenwassersystems die Gefahr von Umweltbeeinträchtigungen durch auslaufende umweltbelastende Flüssigkeiten.

Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde Anfang März 2008 die Parksituation für Lkw auf und an den Autobahnen bundesweit erhoben. Bei der Zählung wurden zwischen 22.00 und 03.00 Uhr die abgestellten Lkw auf den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen der Bundesautobahnen sowie auf den Autohöfen erfasst. Im Ergebnis der Studie wurde bundesweit ein Mangel von etwa 14.200 Lkw-Parkständen festgestellt, weitere 7.000 Parkstände aus der Verkehrsprognose bis zum Jahr 2015.

Für Niedersachsen ergibt sich für 2008 bereits ein Fehlbestand von rd. 2.600 Lkw-Parkständen und für 2025 wird ein Fehlbestand von rd. 4.200 Lkw-Parkständen prognostiziert, wenn keine neu-



en Parkstände geschaffen werden. Die derzeit anzutreffende negative Bilanz in Niedersachsen soll durch den zusätzlichen Bau von 3.200 neuen Lkw-Stellflächen bis 2015 ausgeglichen werden.

Um die Eingriffe zu reduzieren, werden vorrangig die bestehenden Rastanlagen um- und ausgebaut.

Für die sich im Zuge der BAB 27, Richtungsfahrbahn Bremen, befindlichen Rastanlagen Parkplatz Krelingen, PWC-Anlage Hamwiede und Tank- und Rastanlage Goldbach wurde am 05.12.2012 und 12.12.2012 in der Zeit zwischen 0:00 – 03:00 eine Zählung der parkenden Lkw (> 7,5 t) durchgeführt. Die Rastanlagen Hamwiede und Goldbach wurden bereits ausgebaut. Die Untersuchung zeigte insgesamt, dass alle Parkplatzanlagen, insbesondere die Parkplatzanlage Krelingen, überfüllt waren. Die vorhandenen Lkw-Parkstände reichten in dem Umfang nicht aus oder die Lkw-Parkstände waren komplett belegt. Bei fast allen Stichproben wurden andere Stellplätze, wie z. B. Fahrgassen, Schwerlastverkehr-, Pkw-, Bus-Stellplätze, durch Lkw eingenommen.

Die Ergebnisse der stichprobeartigen Untersuchung offenbaren deutlich, dass entlang dieses Streckenabschnittes, an dem sich die vorgenannten Anlagen befinden, immer noch ein Defizit an Lkw-Parkständen existiert. Die bestehende PWC-Anlage Krelingen entspricht auf Grund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens, insbesondere an Lkw-Verkehr, nicht mehr den heutigen Anforderungen und gültigen Richtlinien. Die Verkehrsbelastung der A 27 vom Autobahndreieck Walsrode bis zur AS Walsrode Süd beträgt für das Jahr 2025 ca. 34.000 Kfz./24 h. Der Lkw-Anteil liegt bei 22% tags und 51 % nachts.

Im Bestand der Parkplatzanlage befinden sich 6 Lkw-Parkstände, die zum einen permanent belegt und zum anderen in den Abend- sowie Nachtstunden häufig überbelegt sind. Dies hat zur Folge, dass gegenwärtig die Lkw in nicht für das Parken vorgesehenen Bereichen abgestellt werden. Es erfolgt ein Beparken der Zu- und Abfahrten der Rastanlage, der Fahrgassen sowie der Pkw-Parkstände. Das Beparken der Zu- und Abfahrten sowie der Fahrgassen stellt einen erheblichen Sicherheitsmangel durch erhöhte Unfallgefahr und Einschränkungen für Rettungsfahrzeuge dar. Die Erweiterung der Lkw-Parkstände wird für dringend erforderlich gehalten.

Weiter fehlt ein WC-Gebäude als Mindeststandard für unbewirtschaftete Rastanlagen.

Mit der Erweiterung der Stellplatzkapazitäten wird neben der allgemeinen Parkplatzsituation auch die Verkehrssicherheit verbessert. Es besteht kein Zweifel, dass ein bedeutendes öffentliches Interesse an der Erweiterung der Parkplatzanlage Krelingen besteht.

2.2.2.2 Standort, Varianten

2.2.2.2.1 Standort

In die Standortwahl wurden zwei Alternativstandorte und der Vorzugsstandort in vorhandener Lage in die Abwägung eingestellt.

Einerseits wird der Alternativstandort 1 in Betr.-km 3,500, andererseits der Alternativstandort 2 in Betr.-km 5,000 sowie der Vorzugsstandort in Betr.-km 1,660 betrachtet.

Für den Alternativstandort 1 wäre ein komplett neuer Standort zu erschließen. Der Abstand zur nächsten PWC-Anlage (Hamwiede) würde 16 km betragen. Der Abstand entspricht dem Regelabstand von 15-20 km gemäß ERS 2011¹⁰. Der Standort würde sich ca. 1,5 km westlich der Ortschaft Krelingen im Randbereich der Düşorner Heide befinden. Ein- und Ausfädelungstreifen wären neu herzustellen. Der Alternativstandort 1 würde im Bereich von Ackerflächen und Gehölzen liegen. Zur Gewährleistung der Tragfähigkeit müsste der Untergrund durch aufwendige Maßnahmen (Bodenaustausch oder Bodenverfestigung) verbessert werden. Die Anbindung des Alternativstandortes würde sich als schwierig gestalten, da in diesem Bereich keine Wege, die als Leitungs-

¹⁰ Empfehlung für Rastanlagen an Straße, Ausgabe 2011.



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

trasse genutzt werden können, existieren. Es würden jeweils Leitungslängen von rd. 2.200 m benötigt werden, um eine Anbindung an vorhandene Leitungen zu ermöglichen. Es wäre ein Flächenerwerb von rd. 35.000 m² erforderlich und es fände eine Neuversiegelung bisher unversiegelter Flächen statt. Insgesamt wäre ein höherer Grunderwerb erforderlich. Das vorhandene Gelände müsste um rd. 1,2 m aufgeschüttet werden, damit sich das Kanalnetz der PWC-Anlage oberhalb des Grundwasserstandes befindet. Gegebenfalls wären Bodenverbesserungen notwendig. Insgesamt würde es längere Leitungswege geben und der Ausfädelungstreifen müsste neu gebaut werden.

Für den Alternativstandort 2 wäre ebenfalls ein komplett neuer Standort zu erschließen. Der Abstand zur nächsten PWC-Anlage (Hamwiede) würde ca. 14,5 km betragen und unterschreitet damit den Regelabstand geringfügig zwischen zwei PWC-Anlagen von 15 – 20 km gemäß ERS 2011. Der Standort würde sich ca. 1,0 km südlich von Düşhorn im Randbereich der Düşhorner Heide befinden. Ein- und Ausfädelungstreifen wären neu herzustellen. Der Standort befände sich außerhalb des Wasserschutzgebietes. Der Alternativstandort 2 würde im Bereich von Ackerflächen liegen. Teilweise müsste ein Bodenaustausch durchgeführt werden, da bei dem Baugrund nur mäßige Verhältnisse erwartet werden. In der Nähe des Standortes befinden sich verschiedene Wirtschaftswege, die für die Versorgungsstrasse genutzt werden könnten. Es würden jeweils Leitungslängen von rd. 1.800 m benötigt werden, um eine Anbindung an vorhandene Leitungen zu ermöglichen. Durch die vorhandenen Wirtschaftswege ist der Bau der Leitungen bei dem Alternativstandort 2 geringer als beim Alternativstandort 1. Es wäre ein Flächenerwerb von rd. 35.000 m² erforderlich und es fände eine Neuversiegelung bisher unversiegelter Flächen statt. Aufgrund der hohen Flächenversiegelung ist ein wesentlich höherer Flächenerwerb für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Insgesamt wäre ein höherer Grunderwerb notwendig. Teils müsste ein Bodenaustausch stattfinden. Gegebenfalls wären Bodenverbesserungen angebracht. Es würde längere Leitungswege geben und der Ausfädelungstreifen müsste neu gebaut werden. Der Alternativstandort 2 weist geringe Vorteile gegenüber dem Alternativstandort 1 auf, auch im Hinblick darauf, dass das Vorhabensgebiet außerhalb des Wasserschutzgebietes liegt.

Für den Vorzugsstandort ist kein neuer Standort zu erschließen. Der Abstand zur nächsten PWC-Anlage (Hamwiede) beträgt ca. 18 km. Der Standort befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Autobahndreieck Walsrode (A7/A27). Der Abstand entspricht dem Regelabstand von 15 – 20 km gemäß ERS 2011. Der Standort befindet sich im Bereich der bereits vorhandenen Anlage südwestlich der Ortschaft Krelingen. Im Zuge der Erweiterung der Anlage wird diese teilweise überbaut. Der vorhandene Ausfädelungstreifen der bestehenden Anlage bleibt bestehen. Die Erweiterungsfläche des Vorzugsstandortes befindet sich im Bereich von Ackerflächen. Die notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen können über einen vorhandenen Weg ohne größeren Aufwand hergestellt werden. Es werden jeweils Leitungslängen von rd. 800 m benötigt, um eine Anbindung zu ermöglichen. Für die PWC-Anlage selbst ist ein Flächenerwerb von 29.650 m² erforderlich. Für landschaftspflegerische Maßnahmen ist zusätzlich ein Flächenerwerb von 12.000 m² notwendig. Durch die teilweise Nutzung der vorhandenen Rastanlage ist der Grunderwerb geringer als bei den anderen Alternativen. Insgesamt ist festzuhalten, dass bei dem Vorzugsstandort eine geringere Neuversiegelung durchgeführt werden muss, dadurch findet ein geringerer Eingriff statt. Auch der Flächenerwerb für die landschaftspflegerischen Maßnahmen bewegt sich vergleichsweise in einem kleineren Umfang. Es muss im Vergleich zu den geprüften Alternativstandorten weniger Aufwand für die Leitungsanbindung der Ver- und Entsorgungsleitungen betrieben werden, auch deshalb erscheint der Ausbau am vorhandenen Standort wirtschaftlicher. Zudem besteht ein optimaler Abstand zur nächsten PWC-Anlage (Hamwiede). Bei der Wahl eines Standortes einer Rastanlage sind auch die regelmäßigen Abstände zueinander im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit ein gewichtiger Faktor für die Wahl des Standortes.

Nachteile bestehen bei dem Vorzugsstandort lediglich darin, dass nach Erweiterung der Rastanlage nur ein Abstand von 500 m zur Ortschaft Krelingen vorliegt. Jedoch werden keine solche Lärm-



beeinträchtigungen ausgelöst (vgl. unter Nr. 2.2.2.3.1), die das Anordnen von Schallschutzmaßnahmen erfordert. Daneben werden ca. 1-2 Feldlerchenpaare durch die Erweiterung beeinträchtigt, jedoch wird durch geeignete Maßnahmen ein neues Feldlerchenhabitat geschaffen (vgl. unter Nr. 1.3.2.1).

Der Vorzugsstandort hat deutliche Vorteile gegenüber den Alternativstandorten. Aus den o. g. Gründen erkennt die Planfeststellungsbehörde die Standortauswahl als gerechtfertigt an und folgt damit dem Vorschlag der Vorhabenträgerin.

2.2.2.2 Variantenuntersuchung

Die beantragte Vorzugsvariante der Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste im Hinblick auf Lage und Ausgestaltung sowie unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten. Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung in Betracht kommende andere Varianten eingestellt.

Zu berücksichtigen sind nur die im Einzelfall in Betracht kommenden günstigen Varianten zum beantragten Vorhaben, sofern sie sich nach Lage der Dinge in Bezug auf die betroffenen Belange aufdrängen.¹¹ Die richtige Auswahl der Planungsvariante hängt nicht davon ab, dass ein Überwiegen der für die das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange feststeht; die Planfeststellungsbehörde hat die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bereits dann eingehalten, wenn die einander widerstreitenden Belange gleichwertig sind.¹²

Die Planfeststellungsbehörde hat in die Abwägung unter Verwerfung der Nullvariante zwei Ausbauvarianten eingestellt.

Bei der vorzugswürdigen Variante erfolgt die Erweiterung in nordwestlicher Richtung. Es handelt sich um die Erweiterung einer bestehenden Rastanlage unter Beibehaltung des Ausfädelungsstreifens. Es findet eine geringe Flächeninanspruchnahme von 29.650 m² und Flächenversiegelung statt. Die Wirkung auf Natur und Landschaft sowie Baukosten halten sich in einem geringeren Umfang. Die Ausbauf orm ist nahezu deckungsgleich mit der ca. 18 km entfernten PWC-Anlage Hamwiede, die auch vorteilhaft durch eine kompakte Gestaltung in das Umfeld eingebunden wurde. Damit werden dem Verkehrsteilnehmer bekannte und nachvollziehbare Wegebeziehungen vorgegeben.

Da die Erweiterungsmöglichkeiten durch örtliche Gegebenheiten und Zwangspunkte beschränkt sind, ist eine mögliche Entwicklung der Anlage in der Länge und in der Tiefe beschränkt. Eine Längen- und auch eine Tiefenentwicklung würden einen größeren Flächenbedarf und eine größere Flächenversiegelung verursachen, die wiederum zu einer größeren Inanspruchnahme von Natur und Landschaft führen würde.

Durch eine mögliche Längenentwicklung würde sich eine zusätzliche Inanspruchnahme von Gehölzbeständen ergeben, welche eine mittlere Bedeutung für die Biotop- und Habitatfunktion darstellen. In diesem Fall wären Biotoptypen von besonderer Planungsrelevanz für die Biotopfunktion betroffen, die einen erhöhten Ausgleichsbedarf auslösen würden. Ergänzend hierzu würde eine schlechtere optische Trennung zur Ortschaft Krelingen bestehen. Ebenfalls müsste hier ein vollständig neuer Verzögerungsstreifen hergestellt werden, der zudem dichter am Autobahndreieck Walsrode beginnen müsste und somit der Verkehrssicherheit abträglich wäre.

Eine Tiefenentwicklung lässt nicht nur einen geringeren Abstand zu Krelingen erwarten, sondern vergrößert auch den Zerschneidungseffekt auf die Fauna.

Die vom Planungsträger nach Abwägung der Vor- und Nachteile sowohl aus verkehrstechnischer als auch aus naturschutzfachlicher Sicht gewählte Variante ist nicht zu beanstanden.

¹¹ ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, DVBl. 1987, 573 ff.; BVerwG, NVwZ 1993, 887 ff.

¹² ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, NVwZ 1986, 121.



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 BImSchG¹³ i. V. m. der gem. § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV¹⁴ (Verkehrslärmschutzverordnung). Kennzeichnend für einen "erheblichen baulichen Eingriff" sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen.¹⁵

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht, wenn ein Neubau einer öffentlichen Straße oder eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße und die Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV vorliegt. Eine wesentliche Änderung stellt die Baumaßnahme nach § 1 Abs. 2 Verkehrslärmschutzverordnung dann 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.

Gemäß 16. BImSchV und VLärmSchR 97 handelt es sich im vorliegenden Fall um einen erheblichen baulichen Eingriff, der allerdings auf die Anlage selbst beschränkt ist.

Die Ortslage Krelingen ist die nächstgelegene Ortslage im Planungsraum, die schalltechnisch zu berücksichtigen ist. Die nächstgelegenen Gebäude der Ortslage Krelingen liegen ca. 420 m bis 720 m von der BAB 27 entfernt. Der Bereich der Straßen „Krelingen“ und „An der Bunte“ unterliegt der Gebietskategorie Mischgebiet, das „Geistliche Rüstzentrum“ der Kategorie Sondergebiet und die „Hodenhagener Straße“ der Kategorie Wohngebiet. Nach dem Gebietscharakter sind die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht, für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, für Sondergebiete von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht einzuhalten.

Es liegen leicht erhöhte Immissionswerte vor, aber es ist von keiner wesentlichen Änderung auszugehen, da sich durch die Baumaßnahme der Beurteilungspegel nur um maximal 0,5 dB(A) erhöht (vgl. Deckblatt Unterlage 11.2.2.3). Eine Erhöhung der Beurteilungspegel auf 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts kommt ebenfalls nicht vor. Damit handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung und es besteht somit kein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach.

Lärmschutzmaßnahmen werden durch die Erweiterung der Rastanlage Krelingen für den Bereich der Ortslage Krelingen, sowohl im Rahmen der Anliegersanierung als auch der wesentlichen Änderung, nicht ausgelöst.

Die freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung nach den Regelungen des Bundeshaushaltsgesetzes, die die Vorhabenträgerin 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 „Bau eines Lärmschutzwalls zwischen der BAB und der Rastanlage“ mit einer Länge von 205 m und einer Höhe von 3,00 m im Rahmen des freiwilligen Lärmschutzes für Lkw-Fahrer wird hinsichtlich des Baurechtes planfestgestellt. Ein Anspruch Dritter wird hierdurch jedoch nicht ausgelöst, da es sich um eine freiwillige Maßnahme der Vorhabensträgerin handelt.

¹³ Bundes-Immissionsschutzgesetz i.d.F. der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 2.7.2013 (BGBl. I S. 1943).

¹⁴ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006 (BGBl. I S. 2146).

¹⁵ BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 - 4 C 26.93 - NVwZ 1995, 907.



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).

Eine Luftschadstofftechnische Untersuchung für die Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen ist nicht erforderlich. Das Kriterium nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS 02, geänderte Fassung 2005) maximaler Abstand vom Fahrbahnrand zur Autobahn von 200 m ist weit überschritten. Die Ortschaft Krelingen befindet sich ca. 500 m von der A27 entfernt.

Zudem ist das MLuS nur bei einem Neubau von Straßen anzuwenden. Bei einem Um- oder Ausbau würde das MLuS 02 nur gelten, wenn mit dem Um- und Ausbau Verkehrsverlagerungen/-zunahmen verbunden wären, die von der vorhandenen bzw. allgemeinen Verkehrsentwicklung abweichen. Die allgemeine Verkehrsentwicklung ist in der Schadstoff-Vorbelastung enthalten. Mit der Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen ist keine Verkehrsverlagerung verbunden und daraus ergibt sich keine Schadstoff-Mehrbelastung. Die zeitlich begrenzte baubedingte Zusatzbelastung im unmittelbaren Baustellenbereich ist als unerheblich anzusehen.

Untersuchungen belegten auch, dass sich Schadstoffe trassenfern auf die Vegetation, Wasser und Boden maximal im Bereich von bis zu ca. 250 m auswirken. In über 500 m Entfernung vom Vorhabensstandort sind keine Auswirkungen durch Schadstoffeinträge zu erwarten. Im Zuge der Maßnahme „6-streifiger Ausbau der A7 von der Anschlussstelle Bad Fallingbostel bis zum Autobahndreieck Walsrode“ wurde eine luftschadstofftechnische Untersuchung durchgeführt. Es wurde keine Grenzwertüberschreitung in über 200 m Entfernung von der A 7, die eine höhere Kfz-Belastung gegenüber der A27 aufweist, festgestellt. Diese Untersuchung wurde zum Ansatz genommen, da die Ortschaft Krelingen einen nahezu identischen Abstand zur A 27 aufzeigt. Zudem besteht an sich eine Vorbelastung durch die bestehende Autobahn. Die geplante PWC-Anlage führt insgesamt zu keiner Erhöhung der Schadstoffemissionen.

2.2.2.4 Natur und Landschaft

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) beschrieben. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern.

2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Der durch die Erweiterung die PWC-Anlage Krelingen verursachte Eingriff in Natur und Landschaft ist zulässig.

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG¹⁶, §§ 5 ff. NAGBNatSchG¹⁷). Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat die Vorhabenträgerin, die Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

¹⁶ Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009, zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 24 des Gesetzes vom 6.6.2013 (BGBl. I S. 1482).



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

- erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden,
- unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder
- soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Hierbei ist zu beachten, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Bewertung der Kompensationswirkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zusteht und dass die Ausgestaltung des naturschutzrechtlichen Kompensationsmodells in erheblichem Umfang Elemente einer planerisch abwägenden Entscheidung aufweist.¹⁸

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.

2.2.2.4.1.1 Eingriff

Mit der Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen 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. In dem Sinne sind folgende erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten (vgl. hierzu den LPB, Erläuterungsbericht: Tabelle 9 „Vergleichende Gegenüberstellung“, S. 34 - 36):

- Verlust und Beeinträchtigung von Biotoptypen mit allgemeiner und besonderer Bedeutung von 0,63 ha,
- Beeinträchtigung der Bodenfunktionen von Böden ohne besondere Bedeutung von 0,73 ha durch Versiegelung und Teilversiegelung, Umgestaltung, Auf- und Abtrag von Boden,
- Verlust und Beeinträchtigung von ca. 1-2 Feldlerchenrevieren durch Überbauung und optische Störreize.

2.2.2.4.1.2 Vermeidung

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende¹⁹ Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung damit einhergehender Beeinträchtigungen neben der Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort.

Durch folgende Maßnahmen wird der Eingriff in Natur und Landschaft minimiert²⁰:

¹⁷ Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 104).

¹⁸ BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 – 9 A 40.07, juris Rn. 28.

¹⁹ BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 – 4 C 10.96, Rn. 22.

²⁰ V = Vermeidungsmaßnahme



- 1 V Vermeidung der Beeinträchtigungen von Biotoptypen (Maßnahmenkomplex):
- 1.1 V Erhaltung der Gehölzbestände und sonstiger standortgerechter Gehölzbestand,
- 1.2 V Begrenzung des Baufeldes mit einem Schutzzaun (zum Schutz empfindlicher Bereiche),
- 1.3 V Ausweisung von Tabuflächen, die Abgrenzung erfolgt durch einen Schutzzaun (siehe Maßnahme 1.2 V),
- 1.4 V notwendige Verlegung von Leitungen im Bereich der Eichenallee durch Horizontalbohrung, durch die erhebliche Beeinträchtigungen des Wurzelraums vermieden werden können.

2.2.2.4.1.3 Ausgleichs- & Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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 in 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 überwiegend ein größeres Gebiet als die überbaute oder unmittelbar veränderte Grundfläche.

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

Bis zur Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes im Jahr 2002 bestand ein strikter Vorrang des Ausgleiches gegenüber des Ersatzes (§ 19 Abs. 2 BNatSchG 2002). Ein solcher Vorrang findet sich in § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht mehr wieder. Dem Eingriffsverursacher wird damit eingeräumt in seiner Kompensationsplanung fachlich zu begründen, ob die Durchführung der Realkompensation die unmittelbare Nähe zum Eingriffsort (Ausgleich) erfordert oder im gelockerten räumlichen Zusammenhang des Naturraumes (Ersatz) erfolgen kann. Hierbei spielt neben der naturschutzfachlichen Komponente auch die Verfügbarkeit von Flächen zur Durchführung von Kompensationsmaßnahmen eine zentrale Rolle. Hinsichtlich der Ausgestaltung einer Kompensationsmaßnahme besteht dagegen das Ziel, den durch die Beeinträchtigung betroffenen Funktionen hinsichtlich ihrer Art und ihres Wertes möglichst nahe zu kommen.

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 nicht erforderlich, ein genaues Abbild des früheren Zustandes zu schaffen. Der Verursacher soll vielmehr Maßnahmen treffen, die die Beeinträchtigungen wieder 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.²¹

²¹ BVerwG, Urt. v. 27.10.2000 – 4 A 18.99, BVerwGE 112, 140.



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die vorgenannten erheblichen Beeinträchtigungen können zum Teil durch folgende Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen werden²²:

- 3 A Ausgleich der Beeinträchtigungen der Biotop- und Bodenfunktionen (Maßnahmenkomplex):
- 3.1 A Entsiegelung, anschließend Sukzession,
- 3.2 A Nutzungsaufgabe, anschließend Sukzession,
- 4 A Entwicklung von Habitatstrukturen für die Feldlerche (Maßnahmenkomplex):
- 4.1 A Entwicklung von Brachflächen mit Halbruderalen Gras- und Staudenfluren (Gehölzfreie Brachfläche) ca. 1,41 ha,
- 4.2 A Entwicklung von Brachflächen mit Halbruderalen Gras- und Staudenfluren (Gehölzfreie Brachfläche) ca. 0,63 ha,
- 5 A Ausgleich der Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen – Entwicklung naturbetonter Biotope und Landschaftsbestandteile und damit Schaffung naturraumtypischer Ausprägungen der Kulturlandschaft (Maßnahmenkomplex):
- 5.1 A Ergänzung der vorhandenen Allee durch die Pflanzung von acht Einzelbäumen,
- 5.2 A Anlage und Entwicklung einer Feldhecke aus gebietsheimischen Gehölzen.

Gestaltungsmaßnahmen

Zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes werden folgende Gestaltungsmaßnahmen durchgeführt²³:

- 2 G Einbindung der PWC-Anlage und ihrer Bauwerke in das Landschaftsbild (Maßnahmenkomplex):
- 2.1 G Landschaftsgerechte Begrünung der Anlage mit gebietsheimischen Gehölzen und Einbindung der technischen Bauwerke,
- 2.2 G Landschaftsgerechte Begrünung des Walls mit gebietsheimischen Gehölzen und Einbindung der technischen Bauwerke,
- 2.3 G Anlage und Entwicklung von Grünflächen mit Rasen / Halbruderalen Gras- und Staudenfluren, gebietsheimische Gehölzgruppen auf 2/3 der Fläche, davon 20% baumbetonte Gehölze,
- 2.4 G Anlage und Entwicklung von Scherrasen,
- 2.5 G Anlage und Entwicklung von naturnahen Uferstrukturen.

Hinsichtlich der Details der einzelnen Maßnahmen wird auf die planfestgestellten Unterlagen in der Planunterlage 12.3.3 verwiesen.

Bezogen auf den Kompensationsbedarf für Feldlerchenhabitate von 2,04 ha verbleibt ein Kompensationsbedarf von 1,209 ha. Aus Grund der fehlenden Verfügbarkeit entsprechend geeigneter Flächen zur Habitataufwertung für die Feldlerche ist für den verbleibenden Kompensationsbedarf von 1,209 ha ein Ersatzgeld festzusetzen (vgl. Pkt. 2.2.2.4.1.5). Auch Ersatzmaßnahmen sind auf Grund fehlender Verfügbarkeit von Flächen nicht möglich. Die fehlende Verfügbarkeit entspre-

²² A = Ausgleichsmaßnahme

²³ G = Gestaltungsmaßnahme



chender Flächen wurde von der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Heidekreis bestätigt.

2.2.2.4.1.4 Naturschutzfachliche Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Hinblick auf die unvermeidbaren und nicht kompensierten Eingriffe nach sorgfältiger Abwägung der Belange des Ausbaus der PWC-Anlage Krelingen mit denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Erweiterung der PWC-Anlage überwiegt.

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 15 NAGBNatSchG ausgeglichen oder ersetzt werden können, so ist der Eingriff unzulässig, wenn bei der o. g. Abwägung die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen. Diese spezifische (bipolare) Abwägung ist losgelöst von der allgemeinen fachplanerischen (multipolaren) Gesamtabwägung durchzuführen. Bei der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde einen Beurteilungsspielraum. In dieser Abwägung fällt zwar den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege prinzipiell kein Vorrang zu, aus § 15 BNatSchG folgt jedoch, dass ihnen ein erhebliches Gewicht beizumessen ist.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung mit den Belangen dieses Bauvorhabens im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an der Schaffung zusätzlichen Parkraums, insbesondere für den Schwerlastverkehr, überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes angesichts der möglichen Gefahr für die Gesundheit der Straßenverkehrsteilnehmer durch Nichteinhaltung der Ruhe- und Lenkzeiten der Fernfahrer mangels ausreichender Stellplätze. Die naturschutzfachliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist und der durch das Vorhaben „Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen“ entstehende Eingriff in Natur und Landschaft und die damit verbundenen beeinträchtigten Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in einer Abwägung mit anderen Belangen und dem Interesse an der Realisierung des Vorhabens nicht vorgehen. In diesem Fall hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

2.2.2.4.1.5 Ersatzzahlung

Soweit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zur Verfügung stehen und soweit die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft dem Interesse an der Realisierung des Vorhabens nicht vorgehen, darf der Eingriff gegen Festsetzung eines entsprechenden Ersatzgeldes gleichwohl zugelassen werden.

Für den Eingriff in den Naturhaushalt wird dem Grunde nach die Verpflichtung zu einer Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG festgestellt. Für den Eingriff im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG wird insgesamt eine Ersatzzahlung in Höhe von 45.746 € festgesetzt. Die gesamte Ersatzzahlung ist gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG vor Durchführung des Eingriffs zu leisten, d.h. spätestens in dem Monat, in dem mit der Baumaßnahme erstmalig begonnen wird. Die Ersatzzahlung gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG ist an die zuständige Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis) zu leisten.

Durchgeführte Ersatzzahlungen sind der Planfeststellungsbehörde schriftlich nachzuweisen. Mit der Ersatzzahlung wird durch die Untere Naturschutzbehörde die Schaffung eines Feldlerchenhabitats vorgenommen.



2.2.2.4.1.6 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter 1.3.2.3 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.4.1.7 Benehmensherstellung

Gemäß § 17 Abs. 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 war in dem Fall die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Heidekreis zuständig. Das Benehmen ist hergestellt worden (siehe Schreiben des Landkreises Heidekreis vom 12.04.2012). Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde bestehen bzgl. des Natur- und Landschaftsschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben, insbesondere gegen die dargelegten Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe.

Sollte eine weitere im Rahmen der Ausführungsplanung erforderlich werdende Benehmensherstellung hinsichtlich naturschutzfachlicher Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht möglich sein, bleibt es der Planfeststellungsbehörde als letzte Entscheidungsinstanz vorbehalten, die Entscheidung über weitere Maßnahmen zu treffen.

2.2.2.4.2 Gebietsschutz – NATURA 2000-Gebiete

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Natura-2000 Gebiete. Ebenfalls sind keine naturschutzrechtlichen geschützten Bereiche im Untersuchungsgebiet vorhanden.

2.2.2.5 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden²⁴ Artenschutzes. Der vorliegende Plan löst keine Verbote des allgemeinen und vor allem des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 u. 2 BNatSchG aus. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Sachlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er beruht auf folgenden nicht zu beanstandenden Datengrundlagen:

- Biototypenkartierung im September 2009,
- Brutvogelerfassungen im Zeitraum Mitte März bis Anfang Juli 2009,
- Erfassung der Fledermäuse im Zeitraum April bis September 2009,
- Amphibienkartierung im Jahr 2009.

Diese Daten werden von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

In der Artengruppe Vögel sind in diesem Naturraum neben den weit verbreiteten und weniger anspruchsvollen Arten insbesondere die Feldlerche vorhanden. Nach den Angaben der Vorhabenträgerin kommen 6 Feldlerchenpaare auf Ackerflächen und Grünbrachen in relativer Nähe zur Autobahn A 27 mit teilweise 80% Vorbelastung vor. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon

²⁴ vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.10.2010 – 9 VR 5.10, juris Rn. 18 – ausdrücklich für die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG 2002 = § 44 BNatSchG 2010.



aus, dass diese Arten trotz der vorhandenen A 27 auch im Bereich des Vorhabens anzutreffen sind.

Im Vorhabensbereich, bzw. an diesen östliche angrenzend, hat die dort stehende Eichenallee eine allgemeine Bedeutung als Funktionsraum für Fledermäuse, die ebenfalls zu den streng geschützten Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie zählen. Die Funktionsräume nördlich und südlich der Autobahn sind durch die Flugkorridore der Tiere miteinander vernetzt und als wesentliche Elemente einer quartiernahen Nutzung für die Nahrungsaufnahme der lokalen Population zu betrachten.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot).

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es untersagt, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Störungsverbot). Eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG ist jede unmittelbare Einwirkung auf ein Tier, die eine Verhaltensänderung des Tieres bewirkt. Sie kann durch jedwede Form der Vergrämung, z.B. durch Schall, Licht, Wärme oder sonstige Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, aber durchaus auch durch Zerschneidungs-, Trenn- und Barrierewirkungen ausgelöst werden.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören (Beschädigungs- und Zerstörungsverbot). Fortpflanzungsstätten sind all diejenigen Stätten, die – begonnen bei der Paarung bis hin zum Abschluss der Aufzucht der Jungtiere – für eine erfolgreiche Fortpflanzung vonnöten sind. Ruhestätten sind diejenigen Bereiche, in die sich die Tiere zur Wärmeregulierung, zur Rast, zum Schlaf oder zur sonstigen Erholung, als Versteck, zum Schutz oder als Unterschlupf für die Überwinterung zurückziehen²⁵.

Nach § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach Satz 2 liegt bei Betroffenheit der in Anhang IV Buchst. a FFH-RL gelisteten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solcher Arten, die in einer – bislang nicht existenten – Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Absatzes 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dabei können gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“ festgesetzt werden. Ob die ökologische Funktion beeinträchtigter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, hängt davon ab, ob trotz der Einwirkung auf die betreffenden Lebensstätten davon ausgegangen werden kann, dass es zu keiner Verminderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. der Ruhemöglichkeiten der betroffenen lokalen Population kommt. Für die mit ihren konkreten Lebensstätten betroffenen Exemplare einer Art muss die von der Lebensstätte wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bleiben, indem entweder im jeweiligen Revier weitere geeignete Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zur Verfügung stehen oder durch entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen ohne zeitlichen Bruch bereitgestellt und von den betreffenden Individuen aller Voraussicht nach auch angenommen werden. Entscheidend ist, ob der verbleibende und/oder neu geschaffene Lebensraum die beeinträchtigten Funktionen für die betroffenen Ex-

²⁵ Runge/Simon/Widdig, Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben, FuE-Vorhaben im Rahmend es Bundesforschungsplans des BMU im Auftrag des BfN, Hannover/Marburg 2010, S. 9.



emplare auffängt, so dass es nicht zu einer Minderung des Fortpflanzungserfolgs bzw. des Energiehaushalts der Exemplare der betreffenden Population kommt.²⁶

- Fledermäuse:

Quartiere und Quartiervermutungen von Fledermäusen wurden nicht nachgewiesen, lediglich haben sich Quartiervermutungen/-Standorte südlich der Autobahn am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes außerhalb des Wirkraumes des geplanten Vorhabens ergeben. Ein anlagebedingter Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie eine baubedingte Tötung von Tieren erfolgt somit nicht. Selbst bei Zunahme des Verkehrsaufkommens durch den Ausbau der PWC-Anlage kommt es zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisions- und damit Tötungsrisikos, zumal die Verkehrsgeschwindigkeit in diesem Bereich deutlich reduziert ist; eine erhebliche Störung, die den Erhaltungszustand der Population verschlechtert kann vor diesem Hintergrund ebenfalls ausgeschlossen werden.

Jagdgebiete und Flugkorridore mit besonderer Bedeutung befinden sich außerhalb des Wirkraums des geplanten Vorhabens.

Um die o.g. Beeinträchtigung der Funktionsräume des Bezugsraums weitestgehend zu vermeiden, wird die Beeinträchtigung der Eichenallee auf ein Mindestmaß reduziert, so dass die Funktion als Fledermausjagdhabitat und –Flugkorridor erhalten bleibt. Außerdem ist die landschaftsgerechte Einbindung der PWC-Anlage durch die Pflanzung mit Gehölzen vorgesehen, wodurch eine Habitataufwertung für die Fledermäuse entsteht. Die in Teilbereichen erforderliche Nachtbeleuchtung der PWC-Anlage lockt Insekten an und kann zusätzlich als Jagdraum genutzt werden.

- Vögel:

Für die im Vorhabengebiet anzutreffenden Feldlerchen gilt generell, dass der Verlust von Nestern bzw. die baubedingte Tötung von Individuen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) durch eine Bauzeitenregelung vermieden wird, wonach Baufeldfreimachung und die Rodung von Gehölzen in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. stattzufinden haben. Um sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme keine Nester, Höhlen oder Horstbäume beseitigt werden, sind vor Baubeginn die zu rodenden Gehölze entsprechend zu kontrollieren.

Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 dürften im Wesentlichen infolge des Baustellenbetriebs mit Maschinen (Baulärm) und visueller Beeinträchtigungen, aber auch aufgrund verstärkter Zerschneidungswirkung auftreten. Zwar ist von einem Vorkommen der Art im Vorhabensgebiet auszugehen, gleichwohl dürfte die Feldlerche durch das Vorhaben nicht in populationsrelevanter Weise betroffen sein, denn die dortigen intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen stellen kein optimales Brutrevier für die Art dar. Zudem ist die Art besonders empfindlich gegenüber Verkehrslärm, so dass der Einwirkungsbereich der vorhandenen A 27 für sie als Habitat erheblich entwertet ist. Dabei besteht bei einer Verkehrsmenge von ca. 34.000 KfZ/24 h in dem Bereich von 0 bis 100 m zur Autobahn eine Abnahme der Habitatsignung zu 80 % und von 100 m bis 300 m eine Abnahme der Habitatsignung zu 50 %. Durch die geplante Erweiterung der Rastanlage wird kein zusätzlicher über die akustische Störwirkung der Autobahn hinausgehender Lärm verursacht. Die Beeinträchtigung des Feldlerchenlebensraums ist eher durch die optische Beeinträchtigung, wie die Eingrünung der Anlage mit Gehölzen, die von der Feldlerche tendenziell gemieden werden, zu erwarten.

Die Feldlerche als zu betrachtende Art ist darüber hinaus nicht speziell auf den Vorhabensbereich als Lebensraum angewiesen, sondern kann während der Bauzeit bei Störung auf umliegende Flä-

²⁶ Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.8.2009 – 9 A 64.07 –, NuR 2010, 276 (Rn. 73); *Fellenberg*, in: Kerkmann, Naturschutzrecht in der Praxis, 2. Aufl. (2010), § 7 Rn. 124.



chen ausweichen. In der Umgebung finden sich ausreichend Flächen, die als Habitat dienen können.

Mit der Realisierung des Vorhabens ist jedoch für im Vorhabensgebiet vorkommende Brutvögel ein dauerhafter Verlust bzw. eine Verkleinerung von Lebensraum verbunden. Die Planfeststellungsbehörde geht vorsorglich davon aus, dass trotz relativer Nähe zur A 27 auch der Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im oben beschriebenen Sinn für die Feldlerche nicht auszuschließen ist. Gleichwohl ist das Beschädigungs- und Zerstörungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG im Ergebnis nicht erfüllt, denn es handelt sich um ein nach § 44 Abs. 5 BNatSchG privilegiertes Vorhaben. Als Kompensationsmaßnahme für die erhebliche Beeinträchtigung der Feldlerchenreviere ist dabei als habitatverbessernde Maßnahme die Entwicklung von Brachflächen mit Halbruderalen Gras- und Staudenfluren (Gehölzfreie Brachfläche) vorgesehen. Dafür steht unter anderem eine im Jahr 2009 brach liegende Fläche zur Verfügung, die bereits schon einmal als Bruthabitat von der Feldlerche genutzt wurde. 2010 wurde erfolglos versucht, diese Fläche als Robinienumtriebsplantage zu nutzen. Diese Fläche wird aus der Nutzung herausgenommen und als gehölzfreie Brachfläche gesichert und entwickelt. Darüber hinaus wird auf einer weiteren nahe gelegenen Fläche die Entwicklung einer 180 m langen und 10 m breiten Feldhecke sowie in Richtung Nordosten daran anschließend die Entwicklung einer gehölzfreien Brachfläche vorgesehen. Auf Grund der Nähe zur Autobahn ist die Fläche für die Feldlerche nur eingeschränkt geeignet.

Eine vollständige Kompensation für die Beeinträchtigung der Habitatfunktionen der Feldlerchen ist auf Grund zurzeit fehlender Verfügbarkeit geeigneter Flächen nicht möglich. Für den verbleibenden Kompensationsbedarf in Höhe von 1,209 ha ist ein Ersatzgeld festzusetzen, das die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Heidekreis zweckgebunden für die Schaffung von Feldlerchenhabitaten verwenden wird. Die Zahl der möglichen Brutplätze wird daher in keinem signifikanten Maß beeinflusst. Die ökologische Funktionalität des Lebensraumes bleibt für die Feldlerche erhalten. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, insbesondere vor dem Hintergrund, dass vorhabenbedingt keine Eingriffe in Habitats und Funktionen stattfinden, die aufgrund ihrer Seltenheit bzw. Begrenztheit oder Schlüsselstellung für die hier vorkommende Feldlerche unersetzbar sind. Eine Verminderung des Fortpflanzungserfolges bzw. der Ruhemöglichkeiten der betroffenen lokalen Population wird vermieden.

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden²⁷ Artenschutzrechts. Der vorliegende Plan löst keine Verbote im Sinne der §§ 39 Abs. 6 und 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG aus.

2.2.2.6 Wasserschutzgebiet „Düshorner Heide“

Dieser Planfeststellungsbeschluss beachtet die Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung „Düshorner Heide“ vom 30.11.1989 (WSG-VO). Die gesamte PWC-Anlage und damit auch die Erweiterungsmaßnahme liegt im Wasserschutzgebiet Düshorner Heide (Zone III B).

Der Verbotstatbestand des § 4 Abs. 4 Sätze 2 und 5 Nr. 1 Buchst. a der WSG-VO wird nicht ausgelöst. Verboten ist danach das Verrieseln des von den Verkehrsflächen abfließenden Wassers über Schluckbrunnen, Sickerschächte und vergleichbare Einrichtungen. Die genannten Verrieselungen betreffen das direkte Einleiten des Wassers in das Grundwasser. Im Gegensatz dazu wird das Wasser bei dem planfestgestellten Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken indirekt über den Boden in das Grundwasser eingeleitet.

Das Anlegen der Verkehrsanlagen unterliegt nach § 4 Abs. 4 Satz 4 und Satz 5 Nr. 21 WSG-VO keinen Beschränkungen.

Das gleichwohl in der Bauphase erhöhte Beeinträchtigungsrisiko für das Grundwasser wird durch das Beachten der RiStWag²⁸ minimiert. Baustelleneinrichtung und Baudurchführung erfolgen da-

²⁷ vgl. VG Regensburg, Urt. v. 22.02.2010, S. 50 unten (zum strikt zu beachtenden Naturschutzrecht gehört auch das Artenschutzrecht).

²⁸ Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag)



nach so, dass eine Gefährdung des Grundwassers vermieden wird. Dazu gehört der verantwortungsvolle Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, das Vorhalten von Ölbindemitteln und der Verzicht auf Baustofflager, von denen eine Grundwassergefährdung ausgehen kann. Da die RiStWag auch für den Betrieb der Anlage anwendbar ist, werden Risiken bei der Nutzung der PWC-Anlage ebenfalls minimiert. Im Havariefall besteht beispielsweise die Möglichkeit das Absetzbecken zum Versickerungsbecken hin zu verschließen, damit kontaminiertes Wasser umweltschonend entsorgt werden kann. Es wird auf die Nebenbestimmung Nr. 1.4.2 verwiesen.

2.2.2.7 Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

2.2.2.8 Eigentum

Die durch das Vorhaben vorgesehene Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen entspricht den rechtlichen Vorgaben.

Für die Erweiterung der PWC-Anlage ist eine Flächeninanspruchnahme von ca. 4,36 ha erforderlich. Dies ist gerechtfertigt, da die Baumaßnahme einerseits dem Wohl der Allgemeinheit dient, andererseits ist sie in dieser Weise und diesem Ausmaß verhältnismäßig (vgl. Nr. 2.2.2.1). Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang (vgl. Nr. 2.2.2.2.1 und 2.2.2.2.2). 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 PWC-Anlage mit anderweitiger Inanspruchnahme von Grundflächen erweisen sich gegenüber der festgestellten Planung als nachteilig. Der Grunderwerb beschränkt sich auf den unvermeidbaren Umfang.

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt ausschließlich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende (privatrechtliche) 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). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteignungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG²⁹ vorbehalten.

2.2.3 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, 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.

²⁹ Niedersächsischen Enteignungsgesetz vom 6.4.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 5.11.2004 (Nds. GVBl. S. 394).



Für das Vorhaben sprechen im Einzelnen gewichtige Gründe. Wie bereits unter Nr. 2.2.2.1 ausgeführt, ist in der Vergangenheit der Bau und Ausbau von Autobahnrastanlagen, insbesondere 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 Gründe der Verkehrssicherheit und damit des Schutzes von Leben und Gesundheit für die Realisierung des Vorhabens. Der steigende Schwerlastverkehr und die strikte Einhaltung der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer führen u. a. dazu, dass die Anzahl der bereits bestehenden Park- und Stellflächen an den Park- und Rastplätzen nicht mehr ausreichend sind. Für den Bereich der bestehenden PWC-Anlage Krelingen wurde im Rahmen des vom BMVBS erstellten Konzeptes ein Stellplatzmangel festgestellt. 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 PWC-Anlage neben Umweltschutzbelangen, insbesondere durch Inanspruchnahme von Boden, Tierlebensräumen und Pflanzen, auch Eigentumsbelange beeinträchtigt werden. Dies stellt jedoch die Gesamtentscheidung nicht in Frage. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die moderate Zahl der Einwendungen, die im Anhörungsverfahren geltend gemacht wurden.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Über die mit einem planfeststellungsbedürftigen Vorhaben verbundene Benutzung eines Gewässers entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 WHG³⁰ die Planfeststellungsbehörde. Demnach kommt es zwar zu einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration; von einer Entscheidungskonzentration sieht § 19 Abs. 1 WHG gegenüber § 17c FStrG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG als speziellere Regelung aber ausdrücklich ab. Damit tritt die erforderliche wasserrechtliche Entscheidung als rechtlich selbstständiges Element neben die Planfeststellung.

Für die Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers in das Regenwasserversickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken, wird die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG sowie § 15 NWG³¹.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 15 WHG) oder Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG). Für eine Bewilligung ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG kein Raum, sodass 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 Nr. 1.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) ausgesprochen.

Die unter 1.4 ausgesprochenen Bestimmungen entsprechen den Vorgaben des § 15 NWG, insbesondere sind die Mindestbestimmungen nach dessen Abs. 2 festgelegt.

Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine nicht vermeidbaren 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 Nr. 1.4.2 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie

³⁰ Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 76 des Gesetzes vom 7.8.2013 (BGBl. I S. 3154).

³¹ Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19.2.2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch § 87 Abs. 3 des Gesetzes vom 3.4.2012 (Nds. GVBl. S. 46).



Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die Entwässerung der Verkehrs- und Parkflächen, die in der gesamten PWC-Anlage erfolgt über Bord- und Muldenrinnen, Mulden, Abläufe und Regenwasserkanäle. Im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen wird die Fahrbahn auch weiterhin direkt in vorhandene bzw. in einen neu geplanten Straßenseitengraben entwässert. Der neu geplante Straßenseitengraben ersetzt den vorhandenen Graben, der durch den geplanten Lärmschutzwall verdrängt wird.

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

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

2.4.1 Stadt Walsrode vom 09.10.2012

Es wird gebeten im Hinblick auf den Verkauf oder die Inanspruchnahme städtischer Flächen frühzeitig mit der Stadt Walsrode, Abt. 23 „Gebäude- und Grundstücksdienste“, Kontakt aufzunehmen.

Rechtzeitig vor Baubeginn wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt, Kontakt mit der Stadt Walsrode aufzunehmen, um den Grunderwerb zu tätigen.

Von einer Überfüllung der Lkw-Parkstände wäre im Ort nichts bekannt. Es wird um einen konkreten Nachweis zur Planrechtfertigung gebeten.

In der Bundesrepublik besteht ein hohes Defizit an Parkstandkapazitäten, dem ist durch die Schaffung neuer Parkstände Rechnung zu tragen, damit wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Zudem handelt es sich bei dem Prognosewert um Parkstandszahlen, die das BMVBS bundesweit und daher auch länderübergreifend ermittelt hat. Der Prognosewert bezieht sich dabei auf die prognostizierten benötigten Parkstandszahlen. Der Standort liegt gemäß ERS³² gut im Netz. Die Regelabstände der Anlagen betragen 15 - 20 km. Näheres hierzu kann unter Punkt 2.2.2.1 dieses Beschlusses entnommen werden. Die Vorhabenträgerin hat im Dezember 2012 zwei stichprobenartige Bestandsaufnahmen von abgestellten Lkw auf den Rastanlagen Krelingen, Hamwiede und Goldbach an der BAB 27 in der Nacht durchgeführt. Die Untersuchung zeigte eindeutig, dass alle Rastanlagen überfüllt oder bis auf den letzten Stellplatz ausgefüllt waren. Es wurde gesamt ein Stellplatzdefizit festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet das Vorhaben als gerechtfertigt und stellt fest, dass auf das Vorhaben nicht verzichtet werden kann. Überdies wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.2.1 verwiesen.

Bei der Alternativenprüfung würden nur die Vorteile der Vorzugsvariante aufgezeigt werden. Es müsste ein vollumfänglichere Alternativenprüfung stattfinden.

Die Prüfung von möglichen Alternativen fand auf der Teilstrecke Autobahndreieck Walsrode bis zum Autobahnkreuz Bremen statt. Zur Einhaltung des vorgegebenen Regelabstandes zur vorhandenen Rastanlage ist ein möglicher Standort für die PWC-Anlage Krelingen von Str.-km 0,0 bis Str.-km 4,9 zu untersuchen. Dementsprechend hat die Vorhabenträgerin nachträglich eine umfassende Alternativenprüfung vorgenommen (vgl. Planunterlage 1, Anhang „Standortuntersuchung“). Im Ergebnis ist die Erweiterung der bestehenden Anlage als vorzugswürdiger gegenüber einem

³² Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS).



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

neuen Standort zu bewerten. Es wird auf die Nr. 2.2.2.2.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Alternativenprüfung als einwandfrei und schließt sich nach eigener Prüfung dem Ergebnis der Vorhabenträgerin an.

Die Sichtschutztrennung entlang der Nordseite der BAB 27 sei wegen der kurzen Strecke von ca. 180 m nicht ausreichend. Es wird gebeten, weitere Sichtschutzpflanzungen im Rahmen des Ausgleichs vorzusehen.

Es sind keine weiteren Sichtschutzmaßnahmen erforderlich. Die Planung sieht vor, die PWC-Anlage durch Gehölze einzugrünen, so dass die technischen Bauwerke von außerhalb kaum sichtbar sein werden. Bei Bauwerken unter 10 m Höhe wird eine Wirkzone für die visuelle Veränderung des Landschaftsbildes von ca. 200 m bis 500 m angenommen. Nördlich der Rastanlage befindet sich die Ortslage Krelingen in einem Abstand von ca. 400 m. Demzufolge befindet sich Krelingen innerhalb der Wirkzone, jedoch wird durch die Anlage von Gehölzen und die Einbindung der technischen Bauwerke die visuelle Veränderung so gering wie möglich gehalten. Die beeinträchtigten Biotop- und Bodenfunktionen werden durch die Gestaltungsmaßnahmen am Vorhabensstandort und die externen Maßnahmen 4 und 5 vollständig kompensiert (vgl. Nr. 2.2.2.4.1.3 dieses Beschlusses).

Es würden sich empfindliche Nutzungen entgegen der Aussage im Rahmen der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPG im Umfeld des Vorhabensbereichs befinden. Hierunter wäre das Geistliche Rüstzentrum (GRZ) zu zählen, für das auch entsprechende Immissionsgrenzwerte zugrunde gelegt werden müssten.

Eine Erhöhung des Lärms durch die geplante Erweiterung der PWC-Anlage wird nicht prognostiziert (siehe Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses). Untersuchungen belegten, dass sich Schadstoffe trassenfern auf die Vegetation, Wasser und Boden maximal im Bereich von bis zu ca. 250 m auswirken. In über 500 m Entfernung vom Vorhabensstandort zum GRZ sind keine Auswirkungen durch Schadstoffeinträge zu erwarten. Im Zuge der Maßnahme „6-streifiger Ausbau der A7 von der Anschlussstelle Bad Fallingbostel bis zum Autobahndreieck Walsrode“ wurde eine luftschadstofftechnische Untersuchung durchgeführt. Es wurde keine Grenzwertüberschreitung in über 200 m Entfernung von der A 7, die eine höhere Kfz-Belastung gegenüber der A27 aufweist, festgestellt. Diese Untersuchung wurde zum Ansatz genommen, da die Ortschaft Krelingen einen nahezu identischen Abstand zur A 27 aufweist. Zudem besteht an sich eine Vorbelastung durch die bestehende Autobahn. Die geplante PWC-Anlage führt hier nicht zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen. Es sind keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf empfindliche Nutzungen, wie z.B. das GRZ zu erwarten. Fernerhin wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.1.4 verwiesen.

Es wird um Erläuterung gebeten, weshalb die Kosten der im Landschaftspflegerischen Begeleitplan (LBP) dargestellten Maßnahmen „zu Lasten der Maßnahme“ gehen.

Die Kosten für die landschaftspflegerischen Maßnahmen trägt die Bundesrepublik Deutschland. Sie hat als Veranlasserin alle im Zusammenhang mit dieser Maßnahme entstehenden Kosten zu tragen.

Es sei fraglich, wieso kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, obwohl eine Erhöhung um 12 bis 15 dB(A) an den verschiedenen Immissionsorten prognostiziert wird. Offensichtlich wurden Vorhaben im Einwirkungsbereich der Ortschaft Krelingen, wie z. B. „Sechsstreifiger Ausbau der BAB 7“, nicht berücksichtigt. Es sei weiterhin erforderlich als weiteren Immissionsort das Wohngebäude im WA-Gebiet gegenüber vom Immissionsort Nr. 6 im MI-Gebiet zu prüfen, da wegen des höheren Schutzanspruches als WA-Gebiet eine Überschreitung des Nachtgrenzwertes denkbar wäre.

Es findet zwar eine Erhöhung des Lärmpegels statt. Diese beträgt jedoch entgegen der ursprünglich – leider fehlerhaften Unterlage, lediglich 0,5 db (A). Die ursprünglich ausgelegte Unterlage legte der Berechnung lediglich den Verkehr auf der bestehenden Rastanlage zu Grunde. Richtig ist dagegen, den Lärm insgesamt zu betrachten, der von Autobahn inklusive der geänderten PWC-Anlage ausgeht. Unabhängig hiervon werden die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV wei-



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

terhin nicht überschritten. Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutz. Es wird insoweit auf Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die 16. BImSchV sieht ausdrücklich vor, ausschließlich den Lärm des zu bauenden bzw. wesentlich zu ändernden Verkehrsweges zu berücksichtigen; eine Lärmpegelsummenbildung aus der vorhandenen Grundbelastung (Lärmemission der A 27) mit der Lärmemission der A 7 oder anderen Lärmarten ist nicht gesetzlich vorgesehen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung lediglich dann zu fordern sein, wenn eine Gesundheitsgefährdung zu besorgen ist. Eine solche ist lediglich bei Erreichen von Lärmwerten wie 60 db (A) nachts bzw. 70 db (A) tags anzunehmen, die vorliegend nicht annähernd erreicht werden. Für eine Miteinbeziehung besteht somit kein Anlass.

Eine kumulierende Wirkung zur A 7 entsteht durch die geplante PWC-Anlage aus schalltechnischer Sicht nicht, da keine Erhöhung der Lärmemissionen an der PWC-Anlage auftritt, die über den durch die Autobahn verursachten Lärm hinausgeht.

Zudem wurde in einem ergänzenden schalltechnischen Gutachten vom 22.03.2013 die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Parkplatzlärm im Bereich der Ortschaft Krelingen berechnet und nach den Kriterien der Lärmsanierung beurteilt. Dabei wurden die Geräusche von der BAB 7, BAB 27 sowie von den PWC-Anlagen „Wolfsgrund“ und „Krelingen“ zugrunde gelegt. Es wurde geprüft, inwieweit die jeweils maßgebenden Sanierungsgrenzwerte im Prognosefall 2025 bei „freier Schallausbreitung“ eingehalten werden. Zusätzlich wurde geprüft, ob sich ggf. Grenzwertüberschreitungen ergeben, wenn die gesamte Ortschaft Krelingen (mit Ausnahme von Sonder- und Gewerbegebieten) als Wohngebiet eingestuft wird.

Nach den Ergebnissen der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung unterschreiten die Summenpegel durch Straßenverkehrslärm- und Parkplatzlärmimmissionen im Prognosefall 2025 bei freier Schallausbreitung im Bereich der autobahnnächsten Teilgebiete innerhalb der Ortschaft Krelingen den jeweils maßgebenden Sanierungsgrenzwert am Tage um 9,4 - 14,5 dB(A) und in der Nachtzeit um 3,7 - 9,1 dB(A). Selbst für den Fall, dass die gesamte Ortschaft Krelingen (mit Ausnahme von Sonder- und Gewerbegebieten) als Wohngebiet eingestuft wird, ergibt sich bei keinem der betrachteten Immissionsorte eine Überschreitung des Sanierungsgrenzwerts.

Demnach lassen sich nach den Kriterien der Lärmsanierung weder aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der BAB 7 bzw. BAB 27 noch passive Lärmschutzmaßnahmen begründen.

In über 500 m Entfernung von der PWC-Anlage und der A 7 sind auch keine Auswirkungen durch Schadstoffeinträge zu erwarten, da sich Schadstoffe trassenfern auf die Vegetation, Wasser und Boden maximal im Bereich von bis zu ca. 250 m auswirken. Dies wird durch das Ergebnis der „Luftschadstofflichen Untersuchung für den 6-streifigen Ausbau der BAB 7 von AS Bad Fallingb. bis AD Walsrode“ bestätigt. Es wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.2.3.2 verwiesen.

Das seitens der Stadt Walsrode benannte Wohngebäude ist im Rahmen der Neuberechnung der wesentlichen Änderung als Objekt-Nummer 10 () aufgeführt. Die lärmschutzauslösenden Kriterien gem. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV mit einer Erhöhung des Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht werden nicht erfüllt. Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz trotz einer Grenzwertüberschreitung von 1 dB(A) in der Nacht. (siehe Deckblatt Nr. 11.2.2.3).

Für die Planfeststellungsbehörde gibt es hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung nunmehr keinen Anlass zur Beanstandung.

Eine Prüfung der Waldschutzfunktionen entlang der A 27 müsste im LBP nachgeholt werden. Ferner wird die strikte Einhaltung der genannten Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahmen vorausgesetzt, insbesondere bei den betroffenen städtischen Wegeparzellen mit wertvollem Gehölzbestand. Für die Beseitigung von 3 Eichen im Bereich einer städtischen Wegeparzelle sei eine Ersatzpflanzung (1 neuer Baum je angefangene 10 cm Stammumfang des zu



beseitigenden Baumes) in Abstimmung mit der Stadt Walsrode zu tätigen. Die Stadt Walsrode hat mit Schreiben vom 01.08.2011 Flächen für einen externen Ausgleich genannt. Es sei fraglich, weshalb die Flächen weder für biotopverbessernde noch für Artenschutzmaßnahmen in Frage kommen. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Fläche Flurstück 7/1, Flur 6, Gemarkung Krelingen als „für den Straßenbau zu erwerbende Fläche“ dargestellt ist, in der begleitenden Aufstellung allerdings als Fläche für „Kompensationsmaßnahmen“ vorgesehen ist.

Am Vorhabensstandort wird durch das Bauvorhaben kein Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes beeinträchtigt. Der angrenzende Gehölzbestand wurde im Rahmen der Biototypenerfassung als „sonstiger standortgerechter Gehölzbestand“ eingestuft und wird entsprechend im LBP unter der Biotopfunktion berücksichtigt. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die eine Nachprüfung der Waldschutzfunktion rechtfertigen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im LBP benannten Vermeidungsmaßnahmen einzuhalten. Zudem sind die Maßnahmenblätter für die Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Planfeststellung und somit rechtsverbindlich (siehe Planunterlage 12.3.3).

Bei der Eingriffsbilanzierung werden die Richtwerte und Empfehlungen gemäß der Vereinbarung zwischen NLStBV und NLWKN 2006 herangezogen. Der Eingriffsumfang in die Biototypen wird auf Grundlage der flächigen Bestandsdarstellung bewertet. Ausgehend von der Forderung der Stadt Walsrode müssten insgesamt 57 neue Bäume gepflanzt werden. Diese Forderung wird als unbegründet zurückgewiesen. Die Eingriffe in die Gehölzstrukturen werden sowohl durch die Pflanzung von 8 Einzelbäumen (Maßnahme 5.1 A) als auch durch die Anlage von Gehölzbiotopen auf einer Fläche von ca. 1,3 ha vollständig ausgeglichen (Maßnahmen 2.1 G, 2.2 G, 2.3 G). Es wird auf Nr. 2.2.2.4.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Ferner hat die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis) diesem Vorgehen zugestimmt (siehe Nr. 2.2.2.4.1.7 dieses Beschlusses).

Die benannte Berechnung (LBP, S. 35) bezieht sich lediglich auf die Zuordnung der Maßnahme für die Feldlerche, für die die Kompensationsmaßnahmen 4.1 A und 4.2 A nur prozentual angerechnet werden, weil die Habitateignung für die Feldlerche im Einflussbereich der Autobahn eingeschränkt ist. Die beeinträchtigten Biotop- und Bodenfunktionen werden durch die Gestaltungsmaßnahmen am Vorhabensstandort und die externen Maßnahmen 4 A und 5 A komplett ausgeglichen. Das Ersatzgeld wird auf Grund der fehlenden Verfügbarkeit entsprechend geeigneter Flächen zur Habitataufwendung für die Feldlerche festgesetzt. Dies erfolgte ebenfalls in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis), (siehe Nr. 2.2.2.4.1.7 dieses Beschlusses).

Die Verwendung des Flurstücks 7/1, Flur 6 für die Maßnahme M 4.1 ist dadurch begründet, dass auf Grund der festgestellten Feldlerchenvorkommen eine Habitatflächensicherung sinnvoll ist, weil nachweislich eine Habitateignung besteht. So kann die Fläche als Offenlandfläche gesichert werden. Das seitens des GRZ vorgeschlagene Flurstück 111/2 liegt abschnittsweise direkt an der Autobahn und wird von einer Freileitung gequert. Da Feldlerchen trassennahe Bereiche um Freileitungen meiden und die Habitateignung der Fläche durch die Autobahn zusätzlich eingeschränkt ist, ist die Fläche für die Kompensation der beeinträchtigten Feldlerchenfunktionen nicht geeignet. Das GRZ hat weiter für das Flurstück 61, Flur 1 eine Gehölzpflanzung vorgeschlagen. Diese Maßnahme ist zur Kompensation für die Feldlerche ebenfalls nicht geeignet. Seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an dem Kompensationskonzept der Vorhabenträgerin.

Bezug nehmend auf die sichtverschattenden Maßnahmen wird auf die obigen Ausführungen zum 4. Punkt (9. Absatz) dieser Stellungnahme verwiesen.

Im Grunderwerbsplan wird das Flurstück 7/1, Flur 6, Gemarkung Krelingen nachträglich als „für Kompensationsmaßnahmen zu erwerbende Fläche“ dargestellt (Deckblatt Unterlage 14.1 D). Im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 14.2, Seite 2) ist die Fläche unter Bemerkungen bereits als Fläche für Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Die Beseitigung des anfallenden Schmutzwassers wird an verschiedene Bedingungen geknüpft.



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Vorhabenträgerin erwidert, die genannten Bedingungen in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Zudem wird ein separater Entwässerungsantrag gestellt. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Nebenbestimmung unter Nr. 1.3.5.

2.4.2 Landkreis Heidekreis vom 27.09.2012 und 22.04.2013

Die Fachgruppe Katastrophenschutz, Rettungsdienst, Brandschutz fordert die Installation eines Unterflurhydrantes auf dem Parkplatz. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Kreisfeuerwehr ein Plan über die installierten Abwasserleitungen zur Verfügung zu stellen.

Es ist eine neue Druckwasserleitung vorgesehen, die auf dem Parkplatz mit einem zusätzlichen Unterflurhydrant ausgestattet wird. Bezug nehmend auf die Belange des Brandschutzes wird auf die Nebenbestimmung unter 1.3.4 verwiesen.

Die Untere Wasserbehörde erteilt das Einvernehmen unter Berücksichtigung verschiedener Auflagen hinsichtlich zu erbringender Nachweise, der Bauausführung und der Unterhaltung.

Es wird auf Nummer 1.4 verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser es sich um ein empfindliches Gebiet innerhalb eines festgesetzten Wasserschutzgebietes, Schutzzone III B, handelt. In der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach dem UVPG sei das Schutzgut Grundwasser außer Acht gelassen worden. Eine Berücksichtigung sollte nachgeholt werden.

Die Vorhabenträgerin korrigierte entsprechend die Punkte im Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht (siehe Deckblatt Unterlage 1 a). Ferner wird auf Nr. 2.2.1.4 dieses Beschlusses hingewiesen.

Weiterhin wird angemerkt, dass das Baugrundgutachten, nach dem der Bemessungs-kf-Wert mit $1,7 \times 10^{-6}$ festgesetzt wurde, den Unterlagen nicht beiliegt. Dieses sollte noch vorgelegt werden. Mit der Unteren Wasserbehörde sei in einem Vorgespräch hinsichtlich des Versickerungsbeckens abgestimmt worden, dass der Sickerraum unter der Beckensohle mindestens 1 m betragen muss. Dies sei bei der weiteren Planung zu beachten.

Die Trägerin des Vorhabens erklärte, dass das Baugrundgutachten im Oktober 2012 an den Landkreis Heidekreis übersandt worden ist. Im Bereich des geplanten Versickerungsbeckens wurde innerhalb einer Baugrunduntersuchung der Grundwasserspiegel gemessen und entsprechend in der Planung berücksichtigt. Der Mindestabstand zum höchsten gemessenen Grundwasserabstand von 1 m wird eingehalten.

Für die Herstellung von befestigten Flächen, Gebäuden und technischen Bauwerken im Wasserschutzgebiet dürfen keine mineralischen Recyclingbaustoffe verwendet werden, die auswaschbar oder auslaugbare wassergefährdende Bestandteile enthalten. Die Abwasserleitungen sind gemäß den Anforderungen des Regelwerkes ATV-DVKW-A 142 auszuführen. Bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle muss der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen aus Gründen des Boden- und Grundwasserschutzes sehr sorgfältig erfolgen.

Die Vorhabenträgerin stimmt den Hinweisen zu. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmung Nr. 1.3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Seitens der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Das naturschutzfachliche Benehmen wurde hergestellt (siehe Nr. 2.2.2.4.1.7 dieses Beschlusses). Von Seiten der Vorhabenträgerin wird eine Ersatzgeldzahlung in Höhe von 45.746 € an den Landkreis Heidekreis entrichtet (vgl. Nebenbestimmung unter Nr. 1.3.2.1).

Im Rahmen der Änderung und Ergänzung der Planunterlagen gab der Landkreis Heidekreis am 22.04.13 erneut eine Stellungnahme ab. Die Auflage Punkt 2.05 aus der Stellungnahme vom 06.09.13 bezüglich der Oberflächenbefestigung gemäß RiStWag in der überarbeiteten Version sei



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

nicht umfassend beachtet worden. Zusätzlich wurden Grüneintragungen auf Seite 8 der Unterlage 13.1 D und auf dem Plan Unterlage 13.4 D vorgenommen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei der Oberflächenbefestigung gemäß RiStWag nur wasserundurchlässige Stoffe (Asphalt oder Beton) zu verwenden.

Bezüglich der Änderungen (Grüneintragungen) wird auf die Deckblätter 13.1 D, 13.2 D und 13.4 D verwiesen.

2.4.3 Unterhaltungsverband Böhme vom 15.08.2012

Es bestehen keine Bedenken. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in der Planungsphase auf die Leistungsfähigkeit der umliegenden Gewässer zu achten ist. Beim Einleiten von Niederschlagswasser ist ein „Hydraulischer Nachweis“ notwendig. Es wird gebeten bei evtl. Kompensationsmaßnahmen, die an bzw. im Gewässer II. Ordnung stattfinden, beteiligt zu werden. Die Gewässerunterhaltung darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Ein Randstreifen von 5 m ist am Gewässer II. Ordnung zur Unterhaltung freizuhalten. Die Gewässer sind vor Eintragungen jeglicher Art zu schützen. Der Wasserabfluss ist jederzeit zu gewährleisten.

Seitens der Vorhabenträgerin ist eine wassertechnische Untersuchung mit hydraulischen Nachweisen erstellt worden (siehe Planunterlage 13). Das Entwässerungskonzept ist mit der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) abgestimmt worden. Es sind keine Kompensationsmaßnahmen an Gewässer II. Ordnung vorgesehen und es ist kein Gewässer direkt betroffen. Mängel am Entwässerungskonzept sind nicht erkennbar.

2.4.4 Regierungsvertretung vom 30.08.2012

Es werden keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Es wird der Hinweis gegeben, dass südlich der A 27 die landesplanerisch festgestellte Hochgeschwindigkeitsstrecke der DB AG (sog. Y-Trasse) verläuft.

Bezug nehmend auf die geplante Y-Trasse haben mehrere Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG stattgefunden. Die vorgesehenen aktuellen Planungen wurden der Deutschen Bahn AG zur Verfügung gestellt und auch die Planung der Y-Trasse wurde in der geplanten Erweiterung der Rastanlage berücksichtigt. Die geplante Y-Trasse befindet sich südlich der A 27 und stellt somit keinen Konflikt oder Zwangspunkt für die geplante Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen dar.

2.4.5 E.ON Avacon AG vom 20.09.2012

Die E.ON Avacon AG weist darauf hin, dass die Eigentümerin des vorhandenen 20 kV-Kabels nicht die E.ON Netz GmbH sondern die E.ON Avacon AG ist. Das Bauwerksverzeichnis müsste entsprechend geändert werden.

Die Vorhabenträgerin hat entsprechend das Bauwerksverzeichnis angepasst (siehe Unterlage 10 D). Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmung unter Nr. 1.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.6 Industrie- und Handelskammer Lüneburg – Wolfsburg vom 21.09.2012

Die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg hat keine Bedenken gegen die Planung. Sie weist allerdings darauf hin, dass für einen bundesweiten Feldversuch mit so genannten Lang-Lkw (Fahrzeuglänge bis zu 25,25 Metern) auch entsprechend dimensionierte Parkstände vorgehalten werden müssten. Die bisherige Planung sehe lediglich Lkw-Parkstände mit 25 Metern Länge und einen 180 Meter langen Parkstreifen für den Schwerlastverkehr vor. Die IHK regt an, zu prü-



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

fen, ob im Falle eines positiven Ergebnisses des bundesweiten Feldversuches die vorliegende Planung jetzt oder zumindest perspektivisch angepasst werden kann.

Eine Anpassung der Lkw-Parkstände ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig und wird nicht vorgenommen. Derzeit befinden sich Lang-Lkw basierend auf einer Ausnahmeverordnung auf speziell hierfür zugelassenen Routen in einem auf fünf Jahre angelegten Feldversuch, welcher von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet wird. Die Ergebnisse dieses Feldversuches bleiben abzuwarten. Eine „Vorratsplanung“ für den Fall einer künftigen flächendeckenden Zulassung von Lang-Lkw wäre im Hinblick auf eine hinreichende Planrechtfertigung unzulässig.

Darüber hinaus 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 erheblichen vergrößerten Flächenverbrauch führen, so dass auch die Planfeststellungsbehörde eine Vorratsplanung nicht für gerechtfertigt erachtet.

2.4.7 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) vom 26.09.2012

Der Fachbereich Bergaufsicht führt an, dass nicht eindeutig festgestellt werden konnte, ob die verfüllte Erdgasbohrung Krusenhausen 73 sich im Plangebiet befindet. Anhand der Koordinaten sei festzustellen, ob sich die Bohrung im Planungsgebiet befindet. Falls sich die Bohrung im Plangebiet befindet, sollte beachtet werden, dass verfüllte Bohrungen nach bergbehördlicher Vorschrift nicht überbaut und nicht abgegraben werden. Zusätzlich ist eine Kreisfläche mit einem Radius von 5 m freizuhalten. Die Bohrung muss mind. aus einer Himmelsrichtung für ein größeres Fahrzeug erreichbar sein.

Die betroffene Bohrung befindet sich außerhalb des Plangebietes. Es bestehen daher keine Konflikte mit der verfüllten Bohrung und der Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen.

Der Fachbereich Hydrogeologie weist darauf hin, dass das Bauvorhaben sich in der Schutzzone IIIb des Wasserwerkes Düşorner Heide befindet. Es sind die entsprechenden Auflagen der Schutzverordnung zu beachten.

Die Schutzverordnung des Wasserschutzgebietes „Düşorner Heide“ wird beachtet. Ergänzend wird auf Nr. 2.2.2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.8 Polizeiinspektion Heidekreis vom 04.10.2012

Es wird empfohlen die Spur für Großraum- und Schwertransporte mit einem Halteverbot (Zeichen 283) mit Ausnahme für Schwertransporte zu versehen. Weiterhin sollten alle Verkehrszeichen außerhalb der Schleppradien für Schwertransporte aufgestellt werden.

Die Beschilderung wird im Rahmen der verkehrsbehördlichen Anordnung nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

2.4.9 Stadtwerke Böhmetal GmbH vom 09.10.2012

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Bauausführung darauf geachtet werden sollte, dass die eingesetzten Baumaschinen und Geräte in einem einwandfreien technischen Zustand sind, sodass hiervon keine Gefährdung für das Grundwasser zu erwarten ist.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, Vorkehrungen zum Schutz des Grundwassers während und nach der Baudurchführung zu treffen. Überdies wird auf die Nebenbestimmung unter Nr. 1.3.6 und auf Nr. 2.2.2.6 hingewiesen.



2.4.10 Bundesamt für Güterverkehr vom 09.11.2012

Das Bundesamt für Güterverkehr ist daran interessiert den Parkplatz Krelingen als neuen Kontrollplatz einzurichten. Die Kontrollstelle ist mit einer neuen Beschilderung nach dem Regelbeschilderungsplan auszustatten. Ggf. könnte auf die Beschilderung für den Parkplatz Hamwiede verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin folgt dem Vorschlag und eröffnet, dass die Anlage als Kontrollplatz genutzt werden kann. Die Beschilderung der Anlage ist nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Die Rastanlagen Hamwiede Nord und Süd sind ebenso nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens und werden somit nicht behandelt.

2.5 Einwendungen (Vereine, Private)

2.5.1 Einwendung Nr. 1

Der Einwender ist zum einen Eigentümer eines Grundstücks, welches für das Vorhaben benötigt wird. Zum anderen betreibt er ein Freizeit- und Tagungszentrum sowie ein Reha-Zentrum in einem Abstand von ca. 500 m nordwestlich vom Vorhabensbereich. Darüber hinaus wird der Einwender anwaltlich vertreten.

Es sei geplant in den nächsten Jahren die befindlichen Einrichtungen auszubauen, daher lehnt sich der Einwender gegen die geplante Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen.

Von dem geplanten Ausbau der Rastanlage sei in erheblichem Umfang von zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen i. S. des § 3 Abs. 1 BImSchG auszugehen. Es werden wesentlich erhöhte Lärmbelastungen befürchtet. Darüber hinaus würden von dem geplanten Vorhaben zusätzliche Luftschadstoffe sowie erhebliche Lichtimmissionen ausgehen.

Es sei zu berücksichtigen, dass die o. g. Einrichtungen gegenwärtig schon stark durch Lärm belastet sind. Genannt wird hier der Lärm der A 27 sowie der A 7, die sechsspurig ausgebaut werden soll. Zudem würden sich sowohl Lärmbelastungen durch die Schießanlage der Jägerschaft Landkreis Heidekreis als auch der Schießlärm vom Nato-Truppenübungsplatz Bergen-Hohne auswirken. Zusätzlich seien schädliche Umwelteinwirkungen ausgehend von 13 Windkraftanlagen bei Düşhorn zu berücksichtigen.

Die bestehenden bzw. aktuell geplanten Vorbelastungen hätten keinen Eingang in die Planunterlagen gefunden. Bereits in den Jahren 2010/2011 wurden seitens des Einwenders Forderungen nach Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, insbesondere die Anlage eines Lärmschutzwalles, gestellt, die nicht berücksichtigt worden seien. Fraglich erscheint, weshalb die in dem Entwurf aus 2010 vorgesehene „Dauerböschung“ nördlich des Erweiterungsgeländes nicht mehr errichtet werden soll.

Eine geplante Erweiterung der o. g. Einrichtungen kann beim Vorhaben nicht berücksichtigt werden, da diese nicht hinreichend konkret sind.

Darüber hinaus ist nicht von zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen. Es wird auf die Nummern 2.2.2.3.1 und 2.2.2.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Gemäß den Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen³³ Punkt 2, Anwendungsbereich, gehören Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und dem Verkehr zuzuordnende Signalleuchten nicht zu den Anlagen i. S. des § 3 Abs. 5 BImSchG. Eine Untersuchung ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen, da die PWC-Anlage ein Bestandteil des öffentlichen Verkehrsraumes ist. Die innerhalb des Vorhabens auslösenden Belastungen sind berücksichtigt und untersucht worden. Es werden keine Immissionen im Sinne des

³³ Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10. Mai 2000.



BlmSchG durch Licht verursacht. Die Beleuchtung wird auch so gewählt, dass das Licht lediglich die Rastanlage beleuchtet und möglichst nicht nach außen strahlt.

Bei der Durchführung von schalltechnischen Untersuchungen ist gemäß 16. BImSchV festgelegt, ausschließlich den Lärm des zu bauenden bzw. wesentlich zu ändernden Verkehrsweges zu berücksichtigen, eine Lärmpegelsummenbildung aus anderen Lärmarten wie Schießlärm, Lärmbelastungen durch Windkraftanlagen etc., ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung grundsätzlich nicht berücksichtigt. Für eine Miteinbeziehung, wie in diesem Fall die A7 in die schalltechnische Untersuchung der Maßnahme, ist gesetzlich jedenfalls nicht vorgesehen. Anlass für eine Gesamtlärbetrachtung ist nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung allenfalls dann geboten, wenn gesundheitsgefährdende Werte von 60 db(A) nachts bzw. 70 db(A) tags erreicht würden. Hiervon kann bei dem Gebäude des Einwenders nicht die Rede sein, da die einzuhaltenen Grenzwerte jedenfalls eingehalten werden.

Im Zuge dieses Verfahrens holte die Vorhabenträgerin den Nachweis der wesentlichen Änderung unter Berücksichtigung der Emissionen der A 27 nach. Als Ergebnis der Neuberechnung ist auszuweisen, dass eine wesentliche Änderung nicht gegeben ist. Lärmschutzmaßnahmen werden somit nicht ausgelöst. In Folge dessen ist die Anlage eines Lärmschutzwalls als Begrenzung der PWC-Anlage aus lärmtechnischer Sicht nicht erforderlich.

Zudem wurde in einem ergänzenden schalltechnischen Gutachten vom 22.03.2013 die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Parkplatzlärm im Bereich der Ortschaft Krelingen berechnet und nach den Kriterien der Lärmsanierung beurteilt. Dabei wurden die Geräusche von der A 7, A 27 sowie von den PWC-Anlagen „Wolfsgrund“ und „Krelingen“ zugrunde gelegt. Es wurde geprüft, inwieweit die jeweils maßgebenden Sanierungsgrenzwerte im Prognosefall 2025 bei „freier Schallausbreitung“ eingehalten werden. Zusätzlich wurde geprüft, ob sich ggf. Grenzwertüberschreitungen ergeben, wenn die gesamte Ortschaft Krelingen (mit Ausnahme von Sonder- und Gewerbegebieten) als Wohngebiet eingestuft wird.

Nach den Ergebnissen der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung unterschreiten die Summenpegel durch Straßenverkehrslärm- und Parkplatzlärmimmissionen im Prognosefall 2025 bei freier Schallausbreitung im Bereich der autobahnächsten Teilgebiete innerhalb der Ortschaft Krelingen den jeweils maßgebenden Sanierungsgrenzwert am Tage um 9,4 - 14,5 dB(A) und in der Nachtzeit um 3,7 – 9,1 dB(A). Selbst für den Fall, dass die gesamte Ortschaft Krelingen (mit Ausnahme von Sonder- und Gewerbegebieten) als Wohngebiet eingestuft wird, ergibt sich bei keinem der betrachteten Immissionsorte eine Überschreitung des Sanierungsgrenzwerts.

Demnach lassen sich nach den Kriterien der Lärmsanierung weder aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 7 bzw. A 27 noch passive Lärmschutzmaßnahmen begründen.

Der angesprochene Landschaftswall im Bereich der Anlage zwischen der Rastanlage und Krelingen ist entfallen, da er in diesem Fall als Eingriff und nicht als Kompensation gewertet werden müsste. Die vorhandenen Ackerflächen dienen der Feldlerche als Habitat. Im Rahmen von Bestandsaufnahmen wurden 4 Brutpaare kartiert (siehe Planunterlage 12). Die Anlage eines zusätzlichen Landschaftswalls würde den Lebensraum der Feldlerche zusätzlich beeinflussen bzw. einschränken. Darüber hinaus ist eine übermäßige Flächeninanspruchnahme zu vermeiden. Auf den Landschaftswall kann verzichtet werden, da er nur eine Funktion als Sichtschutz übernehmen würde und demnach nicht als Lärmschutz dienen würde. Eingriffe in Natur und Landschaft sind von der Vorhabenträgerin gemäß §§ 13 ff. BNatSchG vorrangig zu vermeiden. Der Eingriff würde insgesamt außer Verhältnis zum Erfolg stehen.



Belange der Eigentumsbetroffenheit

Die Zustimmung zur Abgabe der im Eigentum des Einwenders stehenden Flächen soll nur erfolgen, wenn die vorgetragenen Forderungen erfüllt werden. Es würde eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses stattfinden, sofern dieser das bisherige Konzept ohne Änderungen und erneute Überprüfung der Lärmbelastungen übernimmt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es besteht kein gesetzlicher Anspruch auf aktiven Lärmschutz im Rahmen der geplanten Maßnahme. Auch die Überarbeitung der schalltechnischen Berechnung ergab kein anderslautendes Ergebnis (siehe dazu obige Ausführung). Demnach besteht auch kein Anspruch auf den Bau eines Lärmschutzwalls. In dem Zusammenhang wird auf Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Des Weiteren ist der Grunderwerb nach Beschlusskraft des Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen. Die Flächenvergütung basiert auf der Grundlage der Bodenrichtwerte, darauf kann innerhalb des Planfeststellungsverfahrens kein Einfluss genommen werden.

Lärmbelastungen

Es werden aktive Lärmschutzmaßnahmen, entweder eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall, gefordert. Eine Bepflanzung des Lärmschutzwalles könne zugleich als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme angerechnet werden. Die Aussage, dass Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen, da die zu erwartenden Immissionspegel deutlich unterhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegen, sei fehlerhaft. Für die rechtliche Beurteilung von Lärmbelastigungen, die durch Parkplätze und/oder Rastanlagen an den Autobahnen verursacht werden, sei nach der neuesten Rechtsprechung nicht die 16. BImSchV anzuwenden. Es wird auf ein noch nicht veröffentlichtes Urteil des VGH BW vom 7.8.12 verwiesen. Danach würde die 16. BImSchV bei Tank- und Rastanlagen nicht anwendbar sein. Der Bau einer PWC-Anlage sei keine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV. Auch auf einer PWC-Anlage gäbe es vielfältige Lärmquellen, wie das Rangieren von Fahrzeugen, der An- und Abfahrtsverkehr etc. Es wird eine erneute Berechnung und Bewertung der schädlichen Umweltauswirkungen durch Lärm gefordert, die sich nicht an den Ermittlungs- und Bewertungsverfahren und den Grenzwerten der 16. BImSchV orientiert sowie die Vorbelastung durch andere Lärmquellen im Wege einer Summation berücksichtigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wie bereits oben ausgeführt ergibt sich kein Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Die gesetzlichen Regelungen nach dem BImSchG und der 16. BImSchV wurden eingehalten. Auf der Grundlage der gesetzlichen Regelungen wurde von der Vorhabenträgerin eine nicht zu beanstandende lärmtechnische Untersuchung durchgeführt. Auch das vom Einwender zitierte Urteil lässt keine andere Grundlage zur Berechnung der Lärmbelastigungen erkennen. Insoweit wird auch hier grundsätzlich nach den Regelungen des BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorgegangen (VGH B-W, Urteil vom 7.8.2012, Az.: 5 S 1749/11).

Die Lärmbeurteilung nach der 16. BImSchV sei im konkreten Fall auch fehlerhaft. Die Aussage im Erläuterungsbericht der Schalltechnischen Untersuchung, dass „bei der Prüfung der wesentlichen Änderung...nur die Emissionen ausgehend von der Rastanlage (ohne Autobahn) berücksichtigt wurden“ (S. 4, Ziff. 2.2.1) sei nicht nachvollziehbar. Denn den Unterlagen unter 11.2.1.1 und 11.2.2.1 sei zu entnehmen, dass die Emissionen aus dem parallel zur künftigen PWC-Anlage verlaufenden Autobahnabschnitt berücksichtigt wurden. Es wird um Berücksichtigung der Geräuschabstrahlung durch die Autobahn gebeten.

Die 16. BImSchV erlaubt bei der Durchführung von schalltechnischen Untersuchungen ausschließlich den Lärm des zu bauenden bzw. wesentlich zu ändernden Verkehrsweges zu berücksichtigen. Eine Lärmsummenbildung aus der vorhandenen Grundbelastung der A 27 und der Lärmemission der A 7 ist daher grundsätzlich nicht vorgesehen.



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Vorhabenträgerin hat die wesentliche Änderung mit den Emissionen der Autobahn berechnet (siehe Unterlage 11.2.2.3 D). Hieraus ergibt sich kein Anspruch auf Lärmschutz.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin den Anspruch für Lkw-Fahrer im Rahmen der Lärmsanierung im Bereich von Rastanlagen ermittelt. Das Bundeshaushaltsgesetz 2011 sieht vor, dass der Immissionsgrenzwert für die Lkw-Fahrer nachts von 65 dB(A) auf den Autobahnparkplätzen eingehalten werden soll. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Hierbei wurden nur die Emissionen ausgehend von der Autobahn (ohne Rastanlage) berücksichtigt. Zur Reduzierung der Lärmimmissionen im Bereich der Lkw-Parkstände sieht die Planung einen Landschaftswall in 3 m Höhe über Gradienten der Autobahn vor (siehe Planunterlage 11.3). Der Wall bewirkt eine Pegelminderung von ca. 2 dB(A) auf der PWC-Anlage.

Des Weiteren wurde der Anspruch auf Lärmsanierung zur Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich der Rastanlage ermittelt. Das Bundeshaushaltsgesetz 2011 sieht vor, neben der Prüfung der wesentlichen Änderung weitergehenden Lärmschutz für Rastanlagen vorzusehen. Es sind daher die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Es handelt sich ebenfalls um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. An dieser Stelle wurden die Emissionen der Autobahn und der Rastanlage einbezogen. Es wird kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst, da die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Aufgrund der dargestellten Beurteilungspunkte sind auch die Emissionen der A 27 in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Daher beurteilt die Planfeststellungsbehörde die schalltechnische Untersuchung als fachgerecht durchgeführt und nicht zu beanstanden.

Im Wege der Lärmvorsorge wird die Errichtung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls gefordert. Die Lärmschutzwand könnte aus Mitteln des Bundeshaushaltsgesetzes 2011 finanziert werden. Es wird vorgeschlagen an der geforderten Lärmschutzwand Photovoltaikanlagen in Zusammenarbeit mit einem privaten Träger errichten zu lassen. Der Lärmschutzwall könnte bepflanzt werden und die Bepflanzung könnte zugleich Defizite bei der naturschutzrechtlichen Kompensation ausgleichen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wie bereits oben ausgeführt werden keine Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ausgelöst. Es wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die vorgebrachten Bedenken des Einwenders zur Kenntnis. Es ist hingegen festzustellen, dass die Vorhabenträgerin alle zu beachtenden rechtlichen Vorgaben und Regelungen ordnungsgemäß eingehalten bzw. geprüft hat.

Auch der Vorschlag im Zusammenhang mit dem Bau einer Lärmschutzwand Photovoltaikanlagen zu errichten, würdigt die Planfeststellungsbehörde als eine sinnvolle und zukunftssträchtige Kombinationsmöglichkeit. Das Gesetz bietet jedoch keine rechtliche Handhabe, eine solche Auflage der Vorhabenträgerin gegenüber zu verfügen.

Planrechtfertigung

Die Planunterlagen würden keine Aussage zur Planrechtfertigung enthalten. Die angegebene nächtliche Überfüllung der Rastanlage sollte durch Zählungen begründet werden. Es sei fraglich, ob die beiden großen Rastanlagen Hamwiede und Langwedel nicht ausreichen, um den Bedarf gerecht zu werden. Kritisch sei weiterhin anzusehen, dass auf den Bau der Y-Trasse sowie auf die Westumgehung Hamburg nicht eingegangen wurde. Es sei auch zweifelhaft, ob die Lkw-Fahrer ca. 1-2 Stunden vor der Ankunft in Bremen/Bremerhaven/Cuxhaven noch eine Pause einlegen würden. Der Erläuterungsbericht sei unvollständig und genüge nicht den Grundsätzen der Plan-



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

rechtfertigung. Es wird eine nachprüfbare Zählung auf den Rastplätzen Hamwiede und Langwedel angeregt, um den Bedarf nachvollziehen zu können.

Die Einwendung wird aus den folgenden Gründen abgewiesen:

Der Anregung bezüglich der Zählungen von abgestellten Lkw wurde seitens der Vorhabenträgerin gefolgt. Sie hat im Dezember 2012 eine stichprobenartige Bestandsaufnahme von abgestellten Lkw auf den Rastanlagen Krelingen, Hamwiede und Goldbach an der BAB 27 in der Nacht durchgeführt. Die Untersuchung zeigte eindeutig, dass alle Rastanlagen überfüllt oder bis auf den letzten Stellplatz ausgefüllt waren. Die Rastanlagen sind teils so überfüllt, dass sogar die Fahrgassen als Stellplatz genutzt werden. Es wurde insgesamt ein Stellplatzdefizit festgestellt, wodurch ein hoher Handlungsbedarf deutlich wird (vgl. Planunterlage Nr. 15).

In der Bundesrepublik besteht allgemein ein hohes Defizit an Parkstandkapazitäten, dem ist durch die Schaffung neuer Parkstände Rechnung zu tragen, damit wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Zudem handelt es sich bei dem Prognosewert um Parkstandszahlen, die das BMVBS bundesweit und daher auch länderübergreifend ermittelt hat. Der Standort liegt gemäß ERS³⁴ gut im Netz. Die Regelabstände der Anlagen betragen 15 - 20 km. Näheres hierzu kann unter Punkt 2.2.2.2.1 dieses Beschlusses entnommen werden.

Durch den Straßenbaulastträger ist zu gewährleisten, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten der Lkw-Fahrer mit dem Bau und dem Ausbau von Rastanlagen eingehalten werden können und damit auch die Verkehrssicherheit gegeben wird. Durch das beantragte Vorhaben wird dem Sorge getragen.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet das Vorhaben als gerechtfertigt und stellt fest, dass auf das Vorhaben nicht verzichtet werden kann. Überdies wird auf die Ausführungen unter Nr. 2.2.2.1 verwiesen.

Zu möglichen Alternativen würden die Planunterlagen keine Aussagen enthalten. Es wird gefordert, andere geeignete Standorte an der A 27 oder A 1 bzw. der Autobahn Richtung Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) zu prüfen.

Es wurde zusätzlich zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht eine Betrachtung von Alternativen auf der A 27 Teilstrecke Autobahndreieck Walsrode bis zum Autobahnkreuz Bremen durchgeführt (siehe Anhang „Standortuntersuchung“ zur Planunterlage Nr. 1). Eine weiträumigere Betrachtung hat hier nicht weiter zu erfolgen, da laut dem ERS in der Bedarfsplanung die Rastanlagen in regelmäßigen Abständen anzuordnen sind. In dem Fall ist der Standort der PWC-Anlage Hamwiede maßgebend. Demnach wurde ein alternativer Standort von km 0,0 bis km 4,9 untersucht. Die ergänzende Untersuchung liegt dem anwaltlichen Vertreter vor. Die Planfeststellungsbehörde bewertet nach eigener Prüfung den Ausbau der Anlage im Bestand als vorzugswürdig an. Diesbezüglich wird auf die Darlegungen unter den Nummern 2.2.2.2.1 und 2.2.2.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Lichtimmissionen

Es wird gefordert die Lichtimmissionen auf das notwendige Minimum zu beschränken. Weder der Erläuterungsbericht noch der Prüfkatalog gemäß UVPG enthalte darüber eine Aussage.

Licht gehört nach § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gemäß § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen i. S. dieses Gesetzes. Gemäß den Hinweisen zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 10. Mai 2000) Punkt 2, Anwendungsbereich, gehören Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes, Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen und dem Verkehr zuzuordnende Signalleuchten nicht zu den Anlagen i. S. des § 3 Abs. 5 BImSchG. Die PWC-Anlage ist ein Bestandteil des öffentlichen

³⁴ Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS).



Verkehrsraumes. Eine Untersuchung ist dementsprechend vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Die Beleuchtung auf der Anlage wird jedoch so gewählt, dass das Licht lediglich die Rastanlage beleuchtet und möglichst nicht nach außen strahlt.

Eingriffsregelung, Artenschutzrecht

Die Festsetzung eines Ersatzgeldes sei rechtswidrig. In unmittelbarer Nähe würde der Einwender Flächen besitzen, die für die noch notwendige Kompensation zur Verfügung gestellt werden könnten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Ersatzgeld wird auf Grund der fehlenden Verfügbarkeiten entsprechend geeigneter Flächen zur Habitataufwertung für die Feldlerche festgesetzt. Dies erfolgte in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis), die hierzu im Rahmen ihrer Stellungnahme keine Bedenken geäußert hat.

Die Verwendung des Flurstücks 7/1, Flur 6 (Maßnahme A 4.1, siehe unter Nr. 2.2.2.4.1.3 dieses Beschlusses) wird damit begründet, dass auf Grund der festgestellten Feldlerchenvorkommen eine Habitatflächensicherung sinnvoll ist, weil nachweislich eine Habitateignung besteht. Durch die Sicherung wird die zwischenzeitlich geplante Nutzung als Umtriebsplantage unterbunden und die Fläche als Offenlandfläche gesichert.

Das von Seiten des Einwenders vorgeschlagene Flurstück 111/2, Flur 1, liegt abschnittsweise direkt an der Autobahn und wird vollständig von einer Freileitung gequert. Feldlerchen meiden trassennahe Bereiche und die Habitateignung der Fläche ist durch die Autobahn zusätzlich eingeschränkt, deshalb ist die Fläche für die Kompensation der beeinträchtigten Feldlerchenfunktionen nicht geeignet. Für das Flurstück 61, Flur 1 hat der Einwender eine Gehölzpflanzung vorgeschlagen. Diese Maßnahme ist zur Kompensation für die Feldlerche ebenso nicht geeignet.

Die Planfeststellungsbehörde zweifelt die naturschutzfachliche Begutachtung durch die Vorhabenträgerin nicht an. Zum einen hat die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis) keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert, insbesondere gegen die dargelegten Kompensationsmaßnahmen (siehe Nr. 2.2.2.4.1.7 dieses Beschlusses), zum anderen liegen keine stichfesten Anhaltspunkte vor, um die Regelung einer Ersatzgeldzahlung infrage zu stellen.

Die vorgeschlagenen sichtverschattenden Maßnahmen von Seiten der Stadt Walsrode sollen ergänzend angelegt werden. Es handelt sich hierbei um die Flächen Flur 1, Flurstück 111/2 und Flur 6, Flurstück 7/1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es wird auf die o. g. Begründung zugehörig zur Stellungnahme der Stadt Walsrode (siehe Nr. 2.4.1, S. 29, 3. Absatz) verwiesen.

Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Der Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht enthalte verschiedene Fehler:

Die Lärmemissionen würden sich durch das Vorhaben erhöhen. Im Teil B, Nr. 1.7 des Prüfkataloges hätte die entsprechende Spalte mit „Ja“ angekreuzt werden müssen. Gleiches gelte für die Schadstoffemissionen.

Im Teil B, Nr. 1.10 sei nicht erwähnt, dass durch die Erweiterung des Rastplatzes auch zusätzliche Lichtmissionen entstehen. Es wird gefordert, die Lichtmissionen ausgehend von der Anlage auf ein Minimum zu reduzieren.



Zu widersprechen sei auch der Aussage unter Teil B, Nr. 2.3, dass „empfindliche Nutzungen“ nicht betroffen sind. Der B-Plan Nr. 52 der Stadt Walsrode setzt die Flächen des befindlichen Reha-Zentrums als „Wohnungen für Rehabilitanden“ fest, die als empfindliche Nutzung zu deklarieren sei. Die im Rahmen der rechtlichen Bewertung auf das Grundstück einwirkenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm, Schadstoffe und Licht seien zu berücksichtigen.

Diese Fehler werden im Hinblick auf § 4 Abs. 1 Nr. 2 UmwRG³⁵ in Zusammenhang mit § 3a S. 4 UVPG gerügt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es tritt keine Erhöhung der Lärmemissionen an der PWC-Anlage auf, die über den durch die Autobahn verursachten Lärm hinausgehen. Die Beurteilung von Nr. 1.7 im Teil B des Prüfkataloges betrifft den von der Rastanlage ausgehenden Lärm. Es wird auf Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Lichtimmissionen werden auf ein Minimum reduziert. Die Beleuchtung wird so gewählt, dass das Licht lediglich die Rastanlage beleuchtet und möglichst nicht nach außen strahlt. Die geplante Eingrünung der PWC-Anlage mit Gehölzen trägt zusätzlich zu einer Sichtverschattung bei, sodass die Lichtimmissionen im Wesentlichen auf die Fläche der PWC-Anlage begrenzt werden (vgl. Nr. 2.2.2.4.1.3). Aufgrund dessen ist von keinen nachhaltigen negativen Umweltauswirkungen auszugehen.

Eine Erhöhung des Lärms durch die geplante PWC-Anlage, über die bestehende Vorbelastung der Autobahn A 27 hinaus, wird nicht prognostiziert (siehe unter Nr. 2.2.2.3.1 dieses Beschlusses). Untersuchungen zeigten, dass sich Schadstoffe trassenfern auf die Vegetation, Wasser und Boden maximal im Bereich von bis zu ca. 250 m ergeben. Das angeführte Reha-Zentrum befindet sich in über 500 m Entfernung zur geplanten Maßnahme. Das Vorhaben führt somit nicht zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen. Dieses Ergebnis wird auch von der Untersuchung im Rahmen des „6-streifigen Ausbaus der A 7 von der Anschlussstelle Bad Fallingbostal bis zum Autobahndreieck Walsrode“ gestützt. Denn in diesem Fall wurde keine Grenzwertüberschreitung in 200 m Entfernung von der A 7 (die eine höhere Kfz-Belastung gegenüber der A 27 aufweist) festgestellt. Dieses Gutachten kann zum Ansatz genommen werden, da die Ortschaft Krelingen einen nahezu identischen Abstand zur A 27 aufweist. Generell ist nach den vorliegenden Regelwerken keine luftschadstoffliche Untersuchung für den Bau einer Rastanlage erforderlich. Dem anwaltlichen Vertreter liegt das vorgenannte Gutachten zum Vergleich vor. Die UVP-Vorprüfung kommt richtigerweise zu dem Ergebnis, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf empfindliche Nutzungen, wie hier das in Rede stehende Reha-Zentrum nicht zu erwarten sind. Bezug nehmend auf Lichtimmissionen wird auf den obigen Absatz verwiesen.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführung unter Nr. 2.2.1.4 dieses Beschlusses hingewiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht Lüneburg, 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

³⁵ Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. April 2013 (BGBl. I S. 753), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 52 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154).



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

vom 21.10.2011 (Nds. GVBl. S. 367), neu gefasst durch VO vom 21.10.2013 (Nds. GVB. S. 250), 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 VwGO³⁶ 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 1.2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Walsrode für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen können im gleichen Zeitraum auf der Internetseite der Stadt Walsrode (www.walsrode.de) 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 76 A, 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 Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht, § 17c Nr. 4 FStrG.

³⁶ Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 23.07.2013 (BGBl. I S. 2543).



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 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.

4.5.2 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.

4.5.3 Bauausführung

Bei Ausführung von Baumaßnahmen sind insbesondere die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I 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 berücksichtigen.

4.5.4 Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und WHG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend, soweit in den o. g. Erlaubnisbedingungen und –auflagen dieses Beschlusses keine abweichenden Regelungen getroffen werden.

Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen (als Teil der Straße gem. § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

Die wasserrechtliche Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt nachträglicher Anordnungen nach § 13 WHG, § 16 NWG. Nachträglich können daher zusätzliche Anforderungen an die Beschaffenheit des einzuleitenden Wassers verfügt werden.

Wesentliche bauliche und betriebliche Änderungen der Anlage bedürfen einer neuen Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde (UWB).

Die UWB kann gemäß § 101 Abs. 1 Nr. 6 WHG behördliche Überwachungsmaßnahmen an den Anlagen vornehmen, die für die Gewässernutzung von Bedeutung sind.

Im Auftrage

Lütjens





5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

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

Abkürzung	Bedeutung
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - (Verkehrslärmschutzverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
ha	Hektar
l/sec	Liter pro Sekunde
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
MBI.	Ministerialblatt
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10



Planfeststellungsbeschluss vom 27.11.13: Erweiterung der PWC-Anlage Krelingen

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLStBV	Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
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
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz