



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für den 6-streifigen Ausbau der A 7 von südlich der Anschlussstelle Northeim-
Nord bis nördlich der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg**

von Bau-km 244+399 bis Bau-km 250+200.000

17.04.2014

Az.:3326-31027-1/12 A 7 NoN-NöH



Niedersachsen



Sechstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.1.2	Verfahrensablauf.....	8
2.1.3	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	8
2.2	Rechtliche Bewertung.....	8
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	8
2.2.1.1	Zuständigkeit.....	8
2.2.1.2	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens.....	9
2.2.1.3	Verfahren.....	9
2.2.2	Materiell rechtliche Würdigung.....	9
2.2.2.1	Planrechtfertigung.....	9
2.2.2.2	Abschnittsbildung.....	11
2.2.2.3	Variantenprüfung.....	12
2.2.2.4	Immissionen.....	13
2.2.2.4.1	Lärm.....	13
2.2.2.4.1.1	Immissionsgrenzwerte.....	14
2.2.2.4.1.2	Gebietsnutzungen.....	14
2.2.2.4.1.3	Schallberechnung.....	14
2.2.2.4.1.4	Aktiver Schallschutz (§ 41 Abs. 2 BlmSchG).....	15
2.2.2.4.1.5	Passiver Schallschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden.....	17
2.2.2.4.1.6	Entschädigung für den Außenwohnbereich.....	17
2.2.2.4.1.7	Einwendungen zum Lärm.....	18
2.2.2.4.2	Luftverunreinigungen/Luftschadstoffe.....	19
2.2.2.5	Natur und Landschaft.....	21
2.2.2.5.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	21
2.2.2.5.1.1	Eingriff.....	22
2.2.2.5.1.2	Vermeidung.....	22
2.2.2.5.1.3	Ausgleich und Ersatz.....	22
2.2.2.5.1.4	Herstellungskontrolle, Bericht.....	24
2.2.2.5.2	Gesetzlich geschützte Biotope.....	24
2.2.2.5.3	Gebietsschutz (NATURA 2000-Gebiete, nationale Schutzgebiete).....	24
2.2.2.5.3.1	Natura 2000-Gebiete.....	24
2.2.2.5.3.2	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG.....	25
2.2.2.5.4	Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	25



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.6	Boden, Abfall	29
2.2.2.7	Wasserwirtschaftliche Belange	29
2.2.2.8	Denkmalschutz	31
2.2.2.9	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).....	32
2.2.2.9.1	Allgemeines.....	32
2.2.2.9.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG	32
2.2.2.9.2.1	Beschreibung der Schutzgüter	32
2.2.2.9.3	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	34
2.2.2.9.3.1	Auswirkungen auf den Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit	34
2.2.2.9.3.2	Tiere und Pflanzen	35
2.2.2.9.3.3	Boden und Wasser.....	36
2.2.2.9.3.4	Luft und Klima	36
2.2.2.9.3.5	Landschaft	37
2.2.2.9.3.6	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	37
2.2.2.9.3.7	Medienübergreifende Gesamtbewertung	37
2.2.2.10	Eigentum	38
2.2.2.10.1	Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme	38
2.2.2.10.2	Wertminderung von Immobilien und Grundstücken	39
2.2.2.11	Landwirtschaft	39
2.2.2.11.1	Flächeninanspruchnahme.....	40
2.2.2.11.2	Existenzgefährdungen.....	40
2.2.2.12	Leistungsrechte.....	40
2.2.2.13	Jagdrechtliche Belange	40
2.2.2.14	Gesamtabwägung	42
2.3	Wasserrechtliche Erlaubnis	43
2.4	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	43
2.5	Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen	46
3.	Rechtsbehelfsbelehrung	51
3.1	Klage.....	51



3.2	Sofortige Vollziehbarkeit	52
4.	Hinweise	52
4.1	Hinweis zur Auslegung	52
4.2	Außerkräfttreten	52
4.3	Berichtigungen	52
4.4	Sonstige Hinweise	52
4.4.1	Bodenfunde	52
4.4.2	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen	53
4.4.3	Abstimmungen mit Leitungsträgern	53
4.4.5	Baumaschinen und Baulärm	53
4.4.6	Gesetzliche wasserrechtliche Regelungen	53
4.5	Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis	53



Planfeststellungsbeschluss für den

Sechsstreifigen Ausbau der BAB A 7 VKE 3, Streckenabschnitt von südlich AS Northeim-Nord bis nördlich AS Nörten-Hardenberg von Bau-km 244+399 bis Bau-km 250+200 einschließlich landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Höckelheim, Berwartshausen, Hillerse, Großenrode und Schnedinghausen

1. Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 29.07.2009 (BGBl. S. 2542), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.09.2009 (Nds. GVBl. S. 361) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749) der aus den unter Ziff. 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
3	Übersichtslageplan vom 26.01.2012	1-2	1 : 5.000
4	Übersichtshöhenplan vom 26.01.2012	1-2	1 : 5.000/500
6	Regelquerschnitte vom 26.01.2012	1-4	1 : 50
6.2	Querprofile vom 26.01.2012	1-4	1 : 200
7	Lagepläne (Deckblatt) vom 21.08.2013	1D-6D	1 : 1.000
8	Höhenpläne vom 26.01.2012	1u.4	1 : 1.000/100
8	Höhenpläne (Deckblatt) vom 21.08.2013	2D, 3D, 5D, 6D	1 : 1.000/100
8.1	Höhenpläne Rampe B 241-Hannover und Rampe Kassel – B 241 vom 26.01.2012	1, 2	1 : 1.000/100
10	Bauwerksverzeichnis vom 26.01.2012	1-12, 14-19	-
10	Bauwerksverzeichnis (Deckblatt) vom 15.01.2013	13 DB	
11.1	Gebäude und Grundstücke mit Anspruch auf Lärmschutz, Tabelle 3 und 4, Seite 17	1	-
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom		



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
	26.01.2012 bestehend aus:		
12.3.1	- Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan; vom 26.01.2012	1	1 : 5.000
12.3.1	- Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan; (Deckblatt) vom 21.08.2013	2D (1)	1 : 1000
12.3.2	- Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne; vom 26.01.2012	1-5, 6a	1 : 1.000
12.3.2	- Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan; (Deckblatt) vom 15.01.2013	6D	1 : 1000
12.3.3	- Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei	1-13, 16-42, 45	-
12.3.3	- Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei (Deckblatt) vom 15.01.2013	14,15	-
12.3.3	- Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei (Deckblatt) vom 21.08.2013	43, 44	-
14	Grunderwerb vom 26.01.2012 mit:		
14.1	- Grunderwerbspläne	1-5	1 : 1.000
14.1	- Grunderwerbspläne (Deckblatt) vom 15.01.2013	6D, 6aD	1 : 1000
14.1	- Grunderwerbsplan (Deckblatt) vom 21.08.2013	7D	1 : 1000
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis vom 26.01.2012	1-6	-
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt) vom 15.01.2013	7	-
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt) vom 21.08.2013	8-10	-

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

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

1.1.2.2.1 Unterlagen, die keiner Planfeststellung bedürfen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 26.01.2012	1- 46	-
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG vom 26.01.2012	1- 36	-
2	Übersichtskarte vom 26.01.2012	1	1 : 25.000
6.1	Ermittlung der Bauklasse vom 26.01.2012	1-2	-
11	Schalltechnische Untersuchung bestehend aus:		
11.1	- Erläuterungsbericht vom 26.01.2012	1-18	-
11.2	- Berechnungsunterlagen vom 26.01.2012 bestehend aus		



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
11.2.1.1	- Digitalisierungsplan mit Lage Immissionspunkte	1	1 : 1.000
11.2.1.2	- Digitalisierungsplan mit Lage Immissionspunkt	1	1 : 1.000
11.2.2	- Berechnungsunterlagen	1-3	-
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 26.01.2012:	1-25	-
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 26.01.2012 bestehend aus:		-
12.1	- Erläuterungsbericht einschließlich faunistische Untersuchungen und Wertstufenpläne sowie Benehmsherstellung (Anhang V)	1-143 1-73 1-2 146	- - 1 : 5.000 -
12.2	- Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Bestandsplan Brutvögel 2008	1-2 2	1 : 5.000
12.4	FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Gebiet Wahrberg	1-18	-
12.5	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	1-163	-
13	Wassertechnische Untersuchung vom 26.01.2012 mit:		
13.1	- Erläuterungsbericht (Deckblatt) vom 21.08.2013	1-11	
13.2	- Berechnungsunterlagen 13.2.1 für den Nachbarabschnitt VKE 2 13.2.2 Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 1 (Deckblatt) 13.2.3 Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 2 (Deckblatt) 13.2.4 Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 3 (Deckblatt) 13.2.5 Absetz- und Regenrückhaltebecken RRB 4 (Deckblatt) 13.2.6 Gräben und Durchlässe (Deckblatt)	1 1-5 1-6 1-6 1-5 1-10	
13.3	- Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer	1	
13.4	- Übersichtslageplan der Einzugsgebiete	1-2	1 : 5.000
13.5	- Systempläne Absetz- u. Regenrückhaltebecken	1-2	1 : 100/500

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „NACHRICHTLICH“ gekennzeichnet.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

1.1.2.2.2 Überholte Unterlagen¹

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Blatt Nr.	Maßstab
7	Lagepläne vom 26.01.2012	1-6	1 : 1.000
8	Höhenpläne vom 26.01.2012	2 u. 3, 5 u. 6	1 : 1.000/100
10	Bauwerksverzeichnis vom 26.01.2012	13	-
12.3.1	- Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan; vom 26.01.2012	2	1 : 5.000
12.3.2	- Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne; vom 26.01.2012	6	1 : 1.000
12.3.3	- Landschaftspflegerische Maßnahmenkartei vom 26.01.2012	14, 15, 43, 44	-
13	Wassertechnische Untersuchung vom 26.01.2012 mit verschiedenen Berechnungsunterlagen		
14.1	Grunderwerbspläne vom 26.01.2012	6, 6a, 7	1 : 1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 26.01.2012	7 - 9	-

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen**1.1.3.1 Natur**

1.1.3.1.1 Herstellungskontrolle Eingriffsregelung, Kontrollbericht

Die Antragstellerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

1.1.3.2 Eigentum

Der Maßnahmenträgerin wird aufgegeben, im Hinblick auf die Inanspruchnahme des Flurstücks 69, Flur 7, Gem. Hillerse, mit dem Flächeneigentümer die Grenzziehung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahme A 16 eigenverantwortlich abzustimmen und gegebenenfalls zu modifizieren. Die Lage und die Größe der Maßnahme müssen bestehen bleiben. Im Nichteinigungsfall entscheidet die Planfeststellungsbehörde.

1.1.3.3 Wasser

1. Die ökologische Durchgängigkeit, Unterhaltung und der ordnungsgemäße Wasserabfluss der Gewässer dürfen durch die zu erweiternden Durchleitungsbauwerke nicht beeinträchtigt werden.

¹ Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der im Erörterungstermin getroffenen Absprachen wurden die Planfeststellungsunterlagen überarbeitet. Die überholten Planfeststellungsunterlagen befinden sich in einem Heftstreifen, der mit dem Aufdruck „Überholte Planunterlagen“ gekennzeichnet ist. Dieser Heftstreifen in Ordner 4 liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss und den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich zu jedermanns Einsicht aus.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2. Der Querschnitt, die lichte Weite und die Höhe der Bauwerke dürfen nicht verringert werden, um den Wasserabfluss, insbesondere im Bereich der Moore nicht zu beeinträchtigen.
3. Die Ausführung der Bauwerke ist frühzeitig bei der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Northeim) anzuzeigen und mit dieser abzustimmen, um auch während der Bauphase den ordnungsgemäßen Wasserabfluss sicherzustellen und überwachen zu können. Im Nichteinigungsfall entscheidet die Planfeststellungsbehörde.
4. Die Durchführung der Bauarbeiten, insbesondere in den Brückenbereichen darf keine schädlichen Einträge von Baustoffen oder Betriebsstoffen in die Gewässer verursachen.
5. Die abführenden Entwässerungsgräben der Straßenkörper sowie die Auslaufgräben hinter den Regenrückhaltebecken sind so zu errichten und zu unterhalten, dass diese den max. Abfluss ordnungsgemäß abführen können.
6. Der Maßnahmenträgerin wird aufgegeben, im Zuge der Baumaßnahme des Regenrückhaltebeckens 1 in unmittelbarer Nähe der ehemaligen Wassergewinnungsanlage der Ortschaft Höckelheim keine grundwasserbelasteten Stoffe zu lagern oder zwischenzulagern und auch keine Betankung von Baufahrzeugen und Baumaschinen vorzunehmen.
7. Die Maßnahmenträgerin hat dem Gewässerunterhaltungspflichtigen die Kosten des Mehraufwandes (einschließlich der Kosten für die Ermittlung des Mehraufwandes) zu erstatten, soweit durch das Bauvorhaben in seiner Bau- und Betriebsphase nachweislich erhöhte Aufwendungen bei der Gewässerunterhaltung entstehen.

1.1.4 Zusagen

Sämtliche schriftlichen Zusagen der Antragstellerin sind einzuhalten. Davon erfasst sind auch Zusagen in Erwidierungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

1.1.4.1 Zusagen für mehrere Betroffene

1.1.4.1.1

Die Maßnahmenträgerin sagt zu für die während der Baudurchführung genutzten Straßen und Brücken eine Beweissicherung vorzunehmen.

1.1.4.1.2

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, für die planfestgestellten Aufforstungsmaßnahmen Forstware aus gesicherter Herkunft zu verwenden.

1.1.4.1.3

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, dass beschilderte Umleitungen eingerichtet werden, soweit es aufgrund der Baumaßnahmen zu Einschränkungen im Radverkehr kommen sollte, und dass besondere verkehrsbehördliche Anordnungen beantragt werden, soweit die Baumaßnahmen den Verkehr auf öffentlichen Straßen beeinträchtigen.

1.1.4.2 Einzelzusagen

1.1.4.2.1 Leineverband

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, dem Leineverband Beginn und Ende der Baumaßnahmen an der Moore anzuzeigen und ihn an der Ausführungsplanung im Bereich der Moore zu beteiligen.

1.1.4.2.2 Polizeiinspektion Northeim/Osterode

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, die Polizeiinspektion Northeim/Osterode bei den Planungen und Ausführungen der Ein- und Ausfahrten zu beteiligen.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

1.1.4.2.3 DB Netz AG

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, die DB Netz AG im weiteren Planverfahren zu beteiligen.

1.1.4.2.4 Regionalbus Braunschweig GmbH

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, die Regionalbus Braunschweig GmbH rechtzeitig vom Bau der Unterführung der B 241 Northeim-Moringen und der Unterführung der K 422 Berwartzhausen-Hillerse zu benachrichtigen.

1.1.4.2.5

Die Maßnahmenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung eine Zufahrt zu der landwirtschaftlich genutzten Fläche, Flurstück 69, Flur 7, Gem. Hillerse, zu schaffen.

1.1.5 Vorbehaltene Entscheidungen**1.1.5.1 Allgemeiner Vorbehalt**

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

1.1.6 Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der DB Netz AG, Regionalbereich Nord, GE Regionalnetze, und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach der noch zu schließenden Eisenbahnkreuzungsvereinbarung.

1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis**1.2.1 Erlaubte Benutzung**

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

Einleitungs- stelle	Einleitungs- menge	Gewässer	Koordinaten	Gemarkung	Flur, Flurstück
E 1	8,0 l/s	Brembecksgraben	R: 35 65 056,60 H: 57 30 303,01:	Höckelheim	2 30/1
E 2	11,0 l/s	Moore	R: 35 64 930,62 H: 57 29 637,47	Höckelheim	3 1/12
E 3	23,5 l/s	Moore	R : 35 65 005,46 H : 57 29 692,32	Höckelheim	3 298/10
E 4	11,2 l/s	Graben	R : 35 64 351,60 H : 57 27 752,85	Hillerse	7 74



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

1.2.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.2.2.1 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Grundablässe im Ablaufbauwerk sind mit einem Schieber auszurüsten. Der Ablauf im Auslaufbauwerk oberhalb der Rohrdrossel ist in einer Nennweite min. DN 200 auszuführen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

1.2.2.2 Anzeigepflichten

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

1.3 Entscheidung über Einwendungen

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

2. Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Die A 7 Hannover – Kassel soll von südlich der Anschlussstelle Northeim-Nord bis nördlich der Anschlussstelle Nörten-Hardenberg von Bau-km 244+399 bis Bau-km 250+200 auf einer Länge von ca. 5,8 km sechsstreifig ausgebaut werden. Die Richtungsfahrbahn Kassel weist bereits einen 3-streifigen Querschnitt mit Standstreifen auf. Der 2-streifige Querschnitt der Richtungsfahrbahn Hannover kann die Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht mehr erfüllen und soll daher auch durchgehend 3-streifig mit einem Standstreifen hergestellt werden. Der Ausbau beschränkt sich allerdings nicht nur auf die Richtungsfahrbahn Hannover, sondern sieht auch eine Neuordnung der gesamten Entwässerung beider Richtungsfahrbahnen in diesem Abschnitt vor, da die vorhandene Entwässerungssituation als unzureichend zu bezeichnen ist und nicht mehr dem Stand der Technik bezüglich Rückhaltung und mechanischer Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers entspricht. Vorgesehen ist nunmehr, das gesamte Oberflächenwasser zu fassen und vier neuen Regenrückhaltebecken zuzuführen. Alle Regenrückhaltebecken erhalten ein vorgeschaltetes Absetzbecken zur mechanischen Reinigung und Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten.

Die sich im Abschnitt befindliche Anschlussstelle Northeim-West wird an die verbreiterte Richtungsfahrbahn Hannover angepasst.

Zum Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm bleibt die bereits vorhandene Lärmschutzwand auf der Westseite der A 7 bestehen. Darüber hinaus ist für die Gebäude westlich und östlich der A 7, die Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach haben, passiver Lärmschutz vorgesehen.

Soweit der Ausbau der A 7 erhebliche negative Umweltauswirkungen erwarten lässt, sind entsprechende Ausgleichsmaßnahmen geplant. Dort, wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich sein wird, wird eine Kompensation durch geeignete Ersatzmaßnahmen erfolgen.



2.1.2 Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Gandersheim (Antragstellerin, Vorhabensträgerin, Maßnahmenträgerin), die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 07.03.2012 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 27.03.2012 bis 26.04.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht in der Stadt Northeim und in der Stadt Moringen ausgelegen.

In den Bekanntmachungen sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind nach ortsüblicher Bekanntmachung gem. § 73 Abs. 6 VwVfG am 13.11.2012 in Northeim erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten auf Anforderung zugesandt wurde.

Aufgrund von Ergänzungen und Änderungen dieses Planes haben die geänderten Unterlagen wiederum nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 12.02.2013 bis 11.03.2013 ebenfalls in den Städten Northeim und Moringen öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen.

Auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins hat die Planfeststellungsbehörde verzichtet. Nach § 17a Nr.6 Satz 3 FStrG kann, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll, im Regelfall von der Erörterung i.S. des § 73 Abs.6 VwVfG und des § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG abgesehen werden. Gründe, die ein Abweichen von diesem Regelfall rechtfertigen, waren vorliegend nicht erkennbar. Einwendungen zu diesem Verzicht wurden nicht erhoben.

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach §§ 3a, 3c Sätze 1 und 3 sowie Anlage 1 Nr. 14.3 UVPG erforderlich.

Die Unterlagen 11 bis 13 der Planung entsprechen den Anforderungen des § 6 UVPG, insbesondere ist eine allgemein verständliche zusammenfassende Darstellung der Maßnahmen und ihrer Umweltauswirkungen in Unterlage 1a enthalten. Die Einhaltung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung ist durch dieses Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Die nach § 11 UVPG erforderliche zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen findet sich in diesem Beschluss unter Ziffer 2.2.2.9. Die Bewertung der Umweltauswirkungen und deren Berücksichtigung bei der Abwägung nach § 12 UVPG schließen daran an.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen nimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSStBV) 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 NLSStBV.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Antragsteller in diesem Verfahren ist der regionale Geschäftsbereich Gandersheim der NLStBV. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die A 7 darf als 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 §§ 17 a bis 17 f FStrG. Die Maßgaben gelten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

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.

Der Verzicht auf einen weiteren Erörterungstermin nach der zweiten Auslegung beruht auf einer entsprechenden Entscheidung nach § 17a Nr. 6 Satz 3 FStrG.

2.2.2 Materiell rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt die Verbreiterung der A 7 im genannten Abschnitt zu, da sie mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiell rechtlichen 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 ist gerechtfertigt und 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 im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

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



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Allerdings stellt der Verkehrsbedarf nur einen von vielen Belangen dar, die bei der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde abzuwägen sind.

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

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

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

Entsprechend ihrer infrastrukturellen Bedeutung ist die A 7 stark belastet. Im vorliegenden Abschnitt hat die Verkehrsuntersuchung folgende Belastungen für die Situation im Jahr 2025 mit Realisierung der geplanten Baumaßnahme ergeben:

AS Northeim-Nord/Northeim-West
69.500 KFZ/Tag, LKW-Anteil tags: 18,1%, LKW-Anteil nachts: 49,5%

AS Northeim-West/AS Nörten-Hardenberg
78.300 KFZ/Tag, LKW-Anteil tags: 16,6%, LKW-Anteil nachts: 45,7%

Der Querschnitt der Autobahn reicht bereits heute nicht mehr aus, den Verkehr reibungslos abzuwickeln. Infolgedessen kommt es in diesem wie auch in den anderen Planungsabschnitten der A 7 oft zu Staubildungen und zu erhöhten Unfallzahlen. So wurden z. B. im Jahr 2005 allein 193 Verkehrsunfälle zwischen der AS Northeim-Nord und der AS Nörten-Hardenberg gemeldet. Bei Verkehrsunfällen muss der Autobahnverkehr häufig über Umleitungsstrecken abgewickelt werden. Dann kommt der Verkehr im nachgeordneten Straßennetz regelmäßig zum Erliegen.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit der A 7 soll durch einen sechsstreifigen Ausbau wieder hergestellt und durch die beabsichtigte Grunderneuerung von Fahrbahnober und -



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

unterbau den hohen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Durch diese Maßnahmen werden nicht nur die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs deutlich verbessert und die umliegenden Straßen von Umleitungs- und Schleichverkehren entlastet. Die Umweltbelastungen werden durch flüssigere Verkehrsabläufe reduziert und die verkehrliche Situation wird im Hinblick auf das Unfallgeschehen entschärft. Insgesamt ist von einer deutlichen Steigerung der Verkehrsqualität auszugehen.

Wie oben bereits ausgeführt, ergibt sich die Notwendigkeit zum sechsstreifigen Ausbau der A 7 aus ihrer heutigen Belastung und der prognostizierten Zunahme der KFZ-Verkehre. Sowohl die derzeitigen als auch die prognostizierten Verkehrsbelastungen können von einem vierstreifigen, zweibahnigen Querschnitt nicht mit der gebotenen Sicherheit und Verkehrsqualität abgewickelt werden.

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

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

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

2.2.2.2 Abschnittsbildung

Der vorliegend gewählte Abschnitt ist sachgerecht und unter vollständiger Abwägung aller planungsrelevanten Interessen gebildet worden.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument der planerischen Problembewältigung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben geteilt, für die gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabensträgers². Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, sofern sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Der Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabensträgers abwägend nachzuvollziehen³. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem einzigen Beschluss entschieden wird⁴.

Die Bildung von Teilabschnitten hat das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabensträgers vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann⁵.

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem FStrG hat das BVerwG aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss⁶. Damit soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.

Abschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung sollen jedoch selbst dann gebildet werden können, wenn die Anschlussplanung zweifelsfrei gesichert ist⁷.

2.2.2.3 Variantenprüfung

Wie bei jeder Straßenbaumaßnahme auf vorhandener Trasse sind auch beim sechsstreifigen Ausbau der A 7 im genannten Planungsabschnitt Alternativen bei der Linienführung nur innerhalb sehr enger Grenzen möglich. Bei der vorliegenden Planung kommt hinzu, dass die Richtungsfahrbahn Kassel bereits den geforderten Ausbaustandart erfüllt und in der Breite nicht verändert wird.

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

² BVerwG, Urteil vom 12.12.1969, Az. 4 C 104.66, BVerwGE 34, 301 (304); BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, BVerwGE 56, 110 (116)

³ BVerwG, Urteil vom 24.11.1995, Az. 7 C 25.93, BVerwGE 97, 143 (148 f.); BVerwG, Urteil vom 17.01.1986, Az. 4 C 6 u. 7.84 BVerwGE 72, 365 (367)

⁴ vgl. BVerwG, Urteil vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215); BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, Az. 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364 (372)

⁵ vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.

⁶ BVerwG, Urteil vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215)

⁷ BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (152f.); BVerwG, Urteil vom 19.09.2002, Az. 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (66)



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Nullvariante

Beim Verzicht auf den Ausbau der A 7 ergäben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsraumes und es würden auch keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Die bestehenden Bauwerke könnten unverändert beibehalten werden.

Allerdings würden auch die unzutraglichen verkehrlichen Verhältnisse nicht verbessert und die Nutzungskonflikte nicht abgebaut. Diese Missstände blieben vielmehr bestehen bzw. nähmen weiter zu. Dies gilt insbesondere für die Gefährdungen und Belastungen der Verkehrsteilnehmer; Staus wären unvermeidbar. Durch den sechsstreifigen Ausbau der A 7 südlich und nördlich dieses Abschnitts wäre eine durchgängige Streckencharakteristik nicht vorhanden. Das Fahrbahnwasser würde weiter ungereinigt in die Vorfluter fließen.

Temporäre Mitbenutzung des Standstreifens

Bei der temporären Mitbenutzung des Standstreifens könnte der derzeitige Zustand weitgehend beibehalten werden. Durch notwendige Nothaltebuchten alle 500 m entstünden geringe Eingriffe in Natur und Landschaft. Auch bei dieser Variante könnten die Bauwerke unverändert beibehalten werden.

Andererseits wären umfangreiche Verkehrsbeeinflussungsanlagen erforderlich und damit einhergehend erhebliche Investitions- und Unterhaltungskosten. Auch bei dieser Variante wäre keine durchgehende Streckencharakteristik vorhanden und das Fahrbahnwasser würde weiterhin ungereinigt in die Vorfluter fließen.

Einseitiger östlicher Ausbau

Nachteilig bei dieser Variante ist der größere Umfang der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die halbseitige Verbreiterung der bestehenden Bauwerke.

Durch diese Variante wird allerdings die geforderte Leistungsfähigkeit für die künftige Anforderung aus dem Verkehrsaufkommen erreicht und es ergibt sich eine durchgängige Streckencharakteristik, da sich der Ausbaustandard über einen größeren Bereich erstreckt. Durch den Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken wird das Fahrbahnwasser gereinigt in die Vorfluter geleitet.

Bewertung

Die A 7 steht als Infrastruktureinrichtung mit zahlreichen Randbedingungen und Zwangspunkten in einem Wirkungszusammenhang. Eine trassennahe Bebauung, die naturräumliche Umgebung, verkehrliche Verflechtungen und die weiteren o. g. Zwangspunkte waren bei der Variantenwahl zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde ist insoweit zu dem Ergebnis gekommen, dass insbesondere im Hinblick auf die bereits bestehende Verbreiterung der A 7 in Richtung Kassel dem einseitigen Ausbau in östlicher Richtung der Vorzug zu geben ist. Auch soweit bei dieser Variante die Eingriffe in Natur und Landschaft den größten Umfang haben, ist es nur bei dieser Variante möglich, durch den Bau von Absetz- und Rückhaltebecken das Fahrbahnwasser gereinigt in die Vorfluter zu leiten. Auch wird diese Variante den Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am ehesten gerecht.

2.2.2.4 Immissionen**2.2.2.4.1 Lärm**

Die durch den Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung hält sich innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens. Dies wird durch die Feststellung von Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes erreicht.

Lärmschutzmaßnahmen sind vorzusehen. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bei der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sind die §§ 41 und 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Die Änderung einer Straße ist wesentlich



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV u. a. bei erheblichen baulichen Eingriffen, die Beurteilungspegelerhöhungen um 3 dB(A) verursachen.

Für die Beurteilung der Lärmsituation von Wohngebäuden an Autobahnen sind nach der 16. BImSchV Tages- und Nachtpegel maßgebend. Die Beurteilung der Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche richtet sich ausschließlich nach dem Tagespegel. Das von der Vorhabensträgerin gewählte und planfestgestellte Schallschutzkonzept entspricht den Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung.

2.2.2.4.1.1 Immissionsgrenzwerte

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

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

2.2.2.4.1.2 Gebietsnutzungen

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich der A 7 im genannten Abschnitt wurden vom Antragsteller in Abstimmung mit den Kommunen festgelegt. Sie basieren gemäß § 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Eintragungen der Flächennutzungspläne bzw. letztlich der aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs.1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt. Die in der Unterlage 11.1 vorgenommenen Baugebietszuordnungen sind richtig. Insbesondere gilt dies für die Baugebiete, die nicht durch Bebauungsplan festgesetzt worden sind. Die tatsächlichen Nutzungen in diesen Gebieten sind den Gebietskategorien der BauNVO und damit ihrer Schutzwürdigkeit sachgerecht zugeordnet.

2.2.2.4.1.3 Schallberechnung

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

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV beruht auf der gesetzlichen Ermächtigung in § 43 BImSchG und verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in Anlage 1 wiederum auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft die o. g. pauschalen Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z. B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Stra-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

ßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen der Vorhabensträgerin für den Ausbau der A 7 im genannten Bereich zugrunde. Auf der A 7 zwischen den Anschlussstellen Northeim-Nord und Northeim-West ist im Jahr 2025 mit einer Verkehrsbelastung DTV von 69.500 Kfz/Tag und zwischen den Anschlussstellen Northeim-West und Nörten-Hardenberg von 78.300 Kfz/Tag zu rechnen. Der Prognosehorizont von 2025 entspricht den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Für ein Einzelgebäude am Anfang der Verkehrseinheit (VKE) 3 erfolgte die Einzelpunktberechnung unter Berücksichtigung der Ausdehnung des Untersuchungsraumes gem. Abschnitt X. der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Da sich das Einzelgebäude innerhalb der VKE 3 befindet, wurden entsprechend die Immissionen unter Berücksichtigung der Verkehrszahlen aus dem Abschnitt Northeim-Nord bis Northeim-West der A 7 ermittelt und in das Berechnungsmodell der VKE 3 übernommen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916).

Im Verfahren wurden die vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse teilweise angezweifelt und eine Lärmmessung bei Ostwind für die Ortslage Berwartshausen gefordert.

Lärmmessungen sind vom Gesetz allerdings weder für den Istzustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkehre eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber das Berechnungsverfahren verbindlich eingeführt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 06.02.1992, 4 B 149/91, Rn. 3).

Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

2.2.2.4.1.4 Aktiver Schallschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Die lärmtechnischen Berechnungen haben zunächst gezeigt, dass ein Gebäude östlich der A 7 und zwei Gebäude westlich der A 7 im Bereich der Ortslage Berwartshausen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach haben, da bei diesen Gebäuden eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte eintritt. Für die beiden Gebäude westlich der A 7 ist bereits aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand in Höhe von 4 m gegeben.

Um das östlich der A 7 gelegene Gebäude durch eine Lärmschutzwand zu schützen (Vollschutz), wäre die Errichtung einer Wand in Höhe von 7 m auf einer Länge von 450 m erforderlich. Hierfür sind Kosten in Höhe von ca. 960.000 € zu erwarten.

Bei einer Kombination des Lärmschutzes durch offenporigen Asphalt in Verbindung mit einer Lärmschutzwand, wäre zur Erlangung von Vollschutz eine Wandhöhe von 6 m auf einer Länge von mindestens 600 m notwendig. Die Kosten hierfür betragen für die Lärmschutzwand ca. 640.000 € sowie für den offenporigen Asphalt zusätzlich 390.000 €. Die Kosten für



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

die erforderlichen passiven Maßnahmen an den Gebäuden westlich der A 7 wären mit ca. 6.000 € zu veranschlagen.

Eine 4 m hohe Lärmschutzwand mit einer Länge von 200 m würde keinen Vollschutz mehr gewährleisten. Zwar würde der Tagesrichtwert eingehalten, der Nachtwert aber um 5 dB(A) überschritten, und auch der Außenwohnbereich wäre noch stark belastet. Für diese Schutzmaßnahme würden Kosten von ca. 250.000 € anfallen.

Der Anordnung aktiven Schallschutzes bedarf es nicht. Maßgebend für diese Beurteilung ist § 41 BImSchG. Nach dessen Absatz gilt der Vorrang aktiven Schallschutzes. Dieser Grundsatz wird durch § 41 Abs. 2 BImSchG durchbrochen, indem passiver Schallschutz dann als ausreichend anzusehen ist, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt.⁸

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung⁹, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.¹⁰

Daneben können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte.¹¹ [Ein Schallschutzkonzept, das mit aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend die Einhaltung der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet und zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte auf passiven Schallschutz verweist, ist nicht zu beanstanden.¹² Dies gilt in besonderem Maße, wenn dadurch die bisherige Lärm-

⁸ BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003 - Az.: 9 B 42.03; BayVGH, Urteil vom 23.02.2007 - Az.: 22 A 01.40089.

⁹ BVerwG, Urteil vom 15.3.2000 - 11 A 42.97, juris Rn. 59.

¹⁰ BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07, Rn. 64; Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97, Rn. ...

¹¹ BVerwG, Urteil vom 24.9.2003 - 9 A 69/02, NVwZ 2004, 340.

¹² BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 14/03, juris Rn. 41.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

situation verbessert wird.] Ein grobes Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein,¹³ da die Entschädigungen für passiven Lärmschutz regelmäßig erheblich billiger als die Kosten aktiven Lärmschutzes sind.¹⁴

Die Planfeststellungsbehörde ist bei Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen zu der Überzeugung gelangt, dass es dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, die Einhaltung der Grenzwerte mit passiven Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Sie hat im Rahmen der Abwägung dabei berücksichtigt,

- dass der aktive Lärmschutz nur einem einzigen Wohngebäude zugute käme (nur ein Schutzfall),
- dass durch die Autobahn bereits heute an dieser Stelle eine sehr hohe Lärmvorbelastung existiert,
- dass im Prognose-Planfall 2025 Mittelungspegel zu erwarten sind, die lediglich um 1 dB(A) –aufgerundet- über denen des Prognose-Nullfalls, also ohne Ausbau der A 7, liegen, mit Realisierung der Ausbaumaßnahme somit eine wahrnehmbare Änderung der Geräuschsituation nicht verbunden ist und
- dass Kosten für aktiven und passiven Schallschutz selbst dann noch äußerst weit auseinanderklaffen, wenn gar kein Vollschutz mehr zu erreichen ist.

Um Vollschutz für die beiden westlich der A 7 gelegenen lärmbelasteten Wohngebäude zu erreichen, wären entweder die schon existierende Lärmschutzwand westlich der A 7 um 2 m zu erhöhen (Kosten: ca. 122.000 €) oder offenporiger Asphalt einzusetzen (zu den Kosten hierfür vgl. oben). Unter Berücksichtigung der sehr geringen Zahl von lediglich zwei Schutzfällen, der nur sehr unwesentlichen Überschreitung der Nachtgrenzwerte und der hohen Vorbelastung, entspricht auch hier allein passiver Lärmschutz dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

2.2.2.4.1.5 Passiver Schallschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit Grenzwertüberschreitungen verbleiben und aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 79 u. 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In der Tabelle 3 (Seite 17) zu Nr. 6.4 der Unterl. 11.1 sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

2.2.2.4.1.6 Entschädigung für den Außenwohnbereich

Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaeren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für mögliche Entschädigungen sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

¹³ BVerwG, Urteil vom 09.01.2006 - 9 B 21/05, juris Rn. 19, m. w. N.

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07, Leitsatz 1.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

- Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Bei der Bemessung der Entschädigung ist die Verkehrslärmschutzrichtlinie 97, Ziff. XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbelastung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG, Beschluss v. 22.12.2004, 4 B 75/04, Rn. 11).
- Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 362).
- Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.

Nach den Berechnungen in Unterl. 11.1 ergibt sich für das Grundstück Gebäude W 1 eine Überschreitung der Grenzwerte für Außenwohnbereiche, so dass für diesen Außenwohnbereich ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach festzustellen war.

2.2.2.4.1.7 Einwendungen zum Lärm

Ein Einwender östlich der A 7 hält eine Lärmreduzierung nicht nur an den Fenstern sondern auch eine Dämmung an der Außenfassade für erforderlich. Zudem weist er daraufhin, dass ein Aufenthalt im Garten, der intensiv zur Erholung genutzt wird, nicht mehr möglich sei. Alternativ hält er eine Umsiedlung für überlegenswert.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Für das Wohneigentum und den Außenwohnbereich (Objekt W 1 der lärmtechnischen Planunterlagen) des Einwenders ist dem Grunde nach passiver Lärmschutz planfestgestellt, da die ermittelten Immissionswerte zum Teil sehr deutlich über den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten liegen.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.4.1.4 ist ein ausreichender aktiver Lärmschutz nicht verhältnismäßig und war dem Maßnahmenträger daher nicht aufzuerlegen. Der Einwender hat auch keinen Anspruch auf Übernahme seines Grundstücks gegen Wertausgleich.

Dieser Anspruch setzt voraus, dass das Grundeigentum schwer und unerträglich betroffen und damit die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist. Das ist dann der Fall, wenn für den Betroffenen als Folge der Planfeststellung eine sinnvolle Nutzung seines Grundeigentums ausgeschlossen, sein Grundstück damit für ihn weitgehend wertlos wird.

Das ist vorliegend nicht der Fall.

Denn hier liegt durch den bereits bestehenden Autobahnverkehrslärm eine außerordentliche Vorbelastung des Grundstücks des Betroffenen vor, die grundsätzlich entschädigungslos zu dulden ist.

Ein Entschädigungs- bzw. Übernahmeanspruch besteht nur insoweit, als das Hinzutreten der Verkehrsgerausche zu der Geräuschvorbelastung den Pegel des Gesamtgeräuschs in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Belastung liegt. Dies ist bei einem zu erwartenden Lärmanstieg um 0,4 dB(A) tags und 0,1 dB(A) nachts und damit weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle nicht der Fall.

Es ist trotz des Heranrückens der Fahrstreifen nicht davon auszugehen, dass künftig eine sinnvolle Nutzung des Grundstücks ausgeschlossen sein wird. Dies gilt umso weniger, als durch die zugestandenen passiven Schallschutzmaßnahmen in den Schlaf- und Wohnräumen künftig im Inneren ein Schallpegel herrschen wird, der ein hinreichend ruhiges Wohnen und Schlafen ermöglicht (vgl. Anlage zu § 2 Abs.2 und § 3 Abs.1, 3 und 4 der 24. BImSchV).



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Auch der Einwender selbst hat nicht in Abrede gestellt, dass sein Grundstück auch zukünftig durchaus noch bewohnbar sein wird.

Vielmehr hat der Einwender gegenüber dem Maßnahmenträger einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen schalldämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist dabei von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

Ein weiterer Einwender bezweifelt die errechneten Schallwerte insbesondere nach dem Ausbau der A 7 und der sich ergebenden Erhöhung des Verkehrsvolumens und fordert im Erörterungstermin eine Lärmmessung. Der erhöhte Schallpegel schränke zudem die Nutzung des Gartens zu Erholungs- und Freizeit Zwecken ein.

Die Einwendungen waren unter Verweis auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.4.1.2 bis 2.2.2.4.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückzuweisen. Hinsichtlich der beanstandeten Einschränkung des Gartens zu Erholungs- und Freizeit Zwecken ist festzustellen, dass die ermittelten Beurteilungspegel für das Wohneigentum des Einwenders am Tag mit höchstens 59 dB(A) deutlich unter dem Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) liegen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt sehr wohl, dass mit der Maßnahme Verschlechterungen im Außenwohnbereich durch den ansteigenden Lärm, zu erwarten sind. Diese bewegen sich jedoch innerhalb des hier anzusetzenden Grenzwertes. Soweit im Zusammenhang mit Lärmimmissionen der Wertverlust von Immobilien angesprochen wird, wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.10.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Was die Abwägung der Lärmschutzbelange des Einwenders unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV angeht, so waren in diesem Zusammenhang die hohe Vorbelastung, die äußerst geringe Zusatzbelastung durch das Vorhaben sowie die sehr deutliche Unterschreitung des Tages-Grenzwertes schutzmindernd zu berücksichtigen, was die Versagung aktiven wie auch passiven Lärmschutzes rechtfertigt.

2.2.2.4.2 Luftverunreinigungen/Luftschadstoffe

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

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



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

fe und Werkstoffe) sind aber ebenso wie umwelt- und verkehrspolitische Konzepte nicht in der Planfeststellung zu bewerten.

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

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

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbaulastträger nicht den Nachweis einer völligen – wissenschaftlich unstreitigen – Unbedenklichkeit führen kann und muss.

Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von Verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Hieran hat sich in den letzten Jahren nichts geändert. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (Beschluss des BVerwG vom 30.01.1991 – 4 B 166.90/4 ER 303.90 -).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 39. BImSchV liegen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde.

In der 33. BImSchV werden über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge.

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 11 LuS, luftschadstofftechnische Untersuchung). Grundsätzlich ist es methodisch nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) – MLuS-02, geänderte Fassung 2005, durchgeführt werden, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW auch empfohlen worden ist.

Durch einige redaktionelle Änderungen wurde eine Neufassung der MLuS 02 notwendig. Das PC – Berechnungsverfahren zum Merkblatt wurde aufgrund der Neuauflage des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs -HBEFA- (Version 2.1) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM₁₀ Emissionsbestimmung für Abrieb und Aufwirbelung einer Überarbeitung unterzogen und als PC – Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

Die nach der 39. BImSchV zu betrachtenden PM_{2,5}-Belastungen werden im MLuS 02, geänderte Fassung 2005, nicht behandelt. In der zugrunde liegenden schadstofftechnischen Untersuchung wurde daher ein Näherungswert angewandt, der auf Literaturangaben und den Ergebnissen für den PM₁₀ –Jahresmittelwert nach MLuS 02, geänderte Fassung 2005 basiert. Zur Ermittlung der verkehrsbedingten PM_{2,5}-Zusatzbelastung wurden die PM₁₀-Zusatzbelastungen im Jahrmittel mit dem Faktor 0,9 multipliziert. Die so ermittelten PM_{2,5}-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Zusatzbelastungen wurden zu der angesetzten PM_{2,5}-Hintergrundbelastung addiert und als PM_{2,5}-Gesamtbelastung interpretiert.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass die NO₂-Immissionen und die Jahresmittelwerte von Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) in allen Entfernungen den Grenzwert unterschreiten. Die zulässige Anzahl von PM₁₀-Tagesmittel >50µg/m³ wird im Fall ohne Lärmschutzwand bis in 30 m Abstand überschritten. Auf der Westseite der Autobahn mit Lärmschutzwand wird ab einem Abstand von 20 m die zulässige Anzahl von PM₁₀-Tagesmittel >50µg/m³ eingehalten.

Das zur Autobahn auf der Westseite nächstgelegene Gebäude liegt geschützt durch die Lärmschutzwand in 32 m Abstand zum Fahrbahnrand. Östlich der Autobahn steht das nächstgelegene Gebäude in 49 m Abstand zum Fahrbahnrand. An diesen und weiter entfernt liegenden Gebäuden werden alle Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten.

Auch bei den ungünstig angesetzten Eingangswerten aufgrund der hohen Vorbelastung werden an der zur Autobahn nächstgelegenen relevanten Wohnbebauung die Beurteilungswerte nicht überschritten. Weitergehende detaillierte Untersuchungen waren deshalb nicht erforderlich.

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

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion über die Feinstaubproblematik auf Ballungsräume und nicht – wie hier – auf ein Verkehrsband bezieht.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher insgesamt zu dem Ergebnis, dass das beantragte Vorhaben aus luftschadstoffrechtlichen Gründen zugelassen werden kann. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zur Reduzierung der Schadstoffbelastung etwa durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zusätzliche Bepflanzungen im Straßenrandbereich sind nach den vorangegangenen Feststellungen nicht erforderlich.

2.2.2.5 Natur und Landschaft

2.2.2.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.5.1.1 Eingriff

Der Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt bringt eine Vielzahl von Eingriffen in Natur und Landschaft mit sich. Solche Eingriffe liegen in Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig.

2.2.2.5.1.2 Vermeidung

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 13 und § 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechtes bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insofern wird auf die Ausführungen in den Unterlagen 12 sowie die sonstigen vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen.

Kompensationsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan auf den Seiten 91 ff. dargestellt.

2.2.2.5.1.3 Ausgleich und Ersatz

Die Planung hält ebenfalls die strikte Pflicht¹⁵ zu möglichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ein.

2.2.2.5.1.3.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht. Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 12) sieht in dem aufgeführten Umfang verschiedene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Die Schutz- und Kompensationsmaßnahmen wurden von der Vorhabensträgerin mit der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Northeim) abgestimmt. Im Ergebnis bestanden keine Bedenken.

¹⁵ BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Durch sachgerechte und wirkungsvolle Maßnahmen zur Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes wird im vorliegenden Fall sichergestellt, dass der Eingriff kompensiert wird.

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

Nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird der Eingriff vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtliche Abwägung (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) nicht vorzunehmen und ein Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht zu leisten ist.

Das Konzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird abgeleitet von der Eingriffssituation einerseits und der gegenwärtigen Naturraumausstattung andererseits. Damit wird dem im § 15 BNatSchG geforderten Funktionsbezug zwischen Eingriff und Kompensation Rechnung getragen. Grundlage jeglicher Beurteilung zur Eignung von Flächen für Kompensationsmaßnahmen sind darüber hinaus naturschutzfachliche Konzepte, die planungsrelevante Aussagen zum Raum enthalten; z.B:

- übergeordnete Landschaftsplanung (Landschaftsrahmenpläne, Landschaftspläne)
- Naturschutzkonzepte für Schutzgebiete
- Entwicklungspläne der Naturschutzbehörden.

Die für den Eingriffsraum vorliegenden planungsrelevanten Aussagen wurden zur Ableitung des vorgelegten Maßnahmenkonzeptes vollständig ausgewertet. Danach lassen sich 3 Bereiche für landschaftspflegerische Maßnahmen ableiten und wie folgt begründen:

1. Maßnahme am Lämmerberg (E22)

- Die Maßnahme arrondiert einen besonders wertvollen Bereich für Natur und Landschaft. Neben mesophilem Grünland kommt hier auch ein Kalktrockenrasen vor, der Lebensraum von Zauneidechsen ist. Durch die Maßnahme wird ein Pufferbereich zur angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzfläche geschaffen.
- Der Landschaftsplan Northeim weist für den Lämmerberg die Sicherung und Verbesserung der vorhandenen Strukturen mit hoher Bedeutung für Natur und Landschaft aus und stützt damit die Planung der Maßnahme E22.

2. Maßnahme an der Moore (E23)

Die Maßnahme liegt in der Mooreniederung, direkt am Gewässer. Hier werden feuchte Bereiche geschaffen und die Gewässerdynamik kann gefördert werden.

- Der Landschaftsplan Northeim weist für die Moore (inkl. Überschwemmungsgebiet) die Verbesserung der Strukturen mit hoher Bedeutung für Natur und Landschaft aus und stützt damit die Planung der Maßnahme E23.

3. Maßnahme bei Schnedinghausen (E24)

Die Maßnahmenflächen liegen am Westhang des Kurzenberges, einer Fortführung des ebenfalls bewaldeten Scheerenberges und werden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Sie vernetzen den Lebensraumkorridor Breitenhai-Scheerenberg-Kurzenberg mit dem Moringer Wald und bauen damit eine großräumige Verbindungsachse auf (Trittsteinbiotop). Art und Lage der Maßnahme sind in einem engen Zusammenhang mit dem Bau der Grünbrücke zu sehen.

Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen werden im vorliegenden Fall in dem Maße für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen, in dem dies zur Vermeidung, zum Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie aufgrund artenschutzrechtlicher Bestimmungen zwingend erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde die agrarstrukturellen Belange im Sinne des § 15 Abs. 3 BNatSchG im vorliegenden Fall als berücksichtigt an.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Soweit ein Einwender die Kompensationmaßnahme E 24 ablehnt, da sie an der K 424 im Bereich der Bahnunterführung durch zu erwartenden Wildwechsel ein zusätzliches Gefahrenpotenzial für Mensch und Tier schaffen werde, ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme verlegt wurde. Die Maßnahme E 24 ist ausgehend von ihrer ursprünglich geplanten Lage um ca. 500 m weiter nach Süden an einen vorhandenen Grabenverlauf verschoben worden.

Bezüglich einer Ablehnung der Ausgleichsmaßnahme A 17 durch einen weiteren Einwender wird zur Begründung der Zurückweisung auf die entsprechenden Ausführungen in Ziff. 2.5.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.2.2.5.1.3.2 Ersatzzahlung

In § 15 BNatSchG sind die Pflichten des Eingriffsverursachers geregelt.

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (mittels Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (mittels Ersatzmaßnahmen). Dabei ist nachzuweisen, dass die betroffenen Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. § 15 Abs. 5 BNatSchG schreibt fest, dass ein Eingriff nicht zugelassen werden darf, wenn die Beeinträchtigungen nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind. In der Anwendung des Gesetzes bedeutet dies, dass der Maßnahmenträger die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts vorrangig auszugleichen oder zu ersetzen hat und konkret nachweisen muss, dass es keine Möglichkeit der Realisierung landschaftspflegerischer Maßnahmen gibt. Erst dann kann gemäß § 15 Abs. 6 BNatSchG eine Ersatzgeldzahlung in Betracht kommen.

In den Planfeststellungsunterlagen ist eindeutig dargelegt, dass durch die Verwirklichung der vorgesehenen Maßnahmen ein vollständiger Ausgleich bzw. Ersatz der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild erzielt werden kann. Aus diesem Grund war dem Hinweis des Landvolkverbandes Northeim-Osterode nach einer Ersatzgeldzahlung nicht nachzugehen.

2.2.2.5.1.4 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflagen unter 1.1.3.1.1 dieses Beschlusses beruhen auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, als Zulassungsbehörde, die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlicher Maßnahmen zu überprüfen (Satz 1). Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.5.2 Gesetzlich geschützte Biotop

Das Vorhaben wahrt die Verbote des § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG. Zwar finden sich im Planungsgebiet Biotop im Sinne des § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und 3 und Satz 2 BNatSchG i. V.m. § 24 NAGBNatSchG. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Biotop bestehen gleichwohl nicht.

2.2.2.5.3 Gebietsschutz (NATURA 2000-Gebiete, nationale Schutzgebiete)

2.2.2.5.3.1 Natura 2000-Gebiete



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Nach § 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Maßgeblich sind dabei die jeweiligen Erhaltungsziele.

Im Einwirkungsbereich des Planungsabschnitts befindet sich südwestlich der Ortschaft Hilerse, ca. 390 m östlich der A 7, das FFH-Gebiet Nr. 4325-331 „Wahrberg“. Dem besonderen Schutz unterliegen hier die Halbtrockenrasen (Lebensraumtyp 6210) auf einer Flächengröße von ca. 6 ha.

Bezüglich der möglichen Auswirkungen der Ausbaumaßnahme ist aufgrund der Entfernung von ca. 390 m eine baubedingte und anlagebedingte Projektwirkung ausgeschlossen. Nicht von vornherein auszuschließen waren dagegen mögliche betriebsbedingte Wirkungen durch Schadstoffeinträge aus dem Kfz-Verkehr. So können durch den Eintrag von Stickoxiden in den Boden langfristige Veränderungen in der Artenzusammensetzung der betroffenen Lebensraumtypen eintreten. Die durchgeführte Untersuchung, ob aus der Zusatzbelastung erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Wahrberg“ abzuleiten sind, hat ergeben, dass von dem Ausbauvorhaben keine zusätzlichen Belastungen durch N-Disposition zu erwarten sind. Die Zusatzbelastung der N-Disposition für den Planfall 2025 wird vielmehr mit 0,0 kg N/ha/a prognostiziert.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind daher auszuschließen. Die Verträglichkeit des geplanten Ausbaus der A 7 mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes ist gegeben.

Die Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung besteht insoweit nicht.

2.2.2.5.3.2 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG

Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete innerhalb des Plangebietes sind nicht ausgewiesen.

Die geschützten Landschaftsbestandteile

- Kalkmagerrasen am Südhang Lämmerberg (nördlich der K 406),
- Nasswiese südlich von Berwartshausen und
- Kalkmagerrasen am Hundeberg

werden weder bau-, anlage- noch betriebsbedingt beeinträchtigt.

2.2.2.5.4 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

Rechtlicher Rahmen

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. 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. 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. § 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. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Für – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12).

Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterl. 12.5, Seite 89 ff.) kommen die in dieser Unterlage aufgeführten streng und europarechtlich geschützten Säuger, Reptilien, und Vogelarten auf den Flächen vor, die gegebenenfalls bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden beziehungsweise ihr Vorkommen kann dort nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse, die in folgenden Abstufungen vorgenommen wurde

- Für alle Arten, die im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen wurden und die nur potenziell auf dem Durchzug im Gebiet vorkommen, eine allgemeine zusammenfassende Betrachtung hinsichtlich des Konfliktpotenzials mit dem Bauvorhaben
- Für alle Arten, die im Untersuchungsgebiet auf dem Durchzug konkret nachgewiesen wurden und alle Arten, die potenziell nur als Nahrungsgäste vorkommen könnten, pauschal eine Konfliktanalyse
- Für die Arten, die als nachgewiesene oder potenzielle Brutvogelarten oder Nahrungsgäste konkret im Gebiet nachgewiesen wurden sowie für Fischotter, Luchs und Wildkatze, für die Nachweise aus der näheren Umgebung vorliegen und die lokal in der Region wandern und dabei sehr wahrscheinlich auch die Autobahn regelmäßig queren, eine detaillierte Art-für-Art-Konfliktanalyse

ist unter ergänzender Berücksichtigung der im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Folgendes festzustellen:

Arten, die potenziell nur auf dem Durchzug im Untersuchungsgebiet vorkommen

Aus der Gruppe der Säuger besteht grundsätzlich in seltenen Fällen die Möglichkeit, dass der in Ausbreitung befindliche Wolf die A 7 im betrachteten Abschnitt quert. Dabei kommt es durch die Verbreiterung der A 7 sowie die prognostizierte Zunahme der Verkehrsmenge zu einer Verstärkung der bereits vorhandenen Wanderkorridore des Wolfes.

Im Zusammenhang mit nachgewiesenen Wildkatzen- und Luchsvorkommen im Umfeld der Autobahn in Waldbereichen östlich von Großenrode ist der Bau einer Grünbrücke (siehe Schutzmaßnahme S 9) mit entsprechenden Leiteinrichtungen vorgesehen. Im weiter nördlich gelegenen Planungsabschnitt der VKE 1 ist ebenfalls eine geeignete Grünbrücke sowie die Optimierung eines Durchlasses geplant, so dass auch der auf dem Durchzug querende Wolf von diesen Querungshilfen profitieren kann.

Aus der Gruppe der Vögel kann für sieben Arten angenommen werden, dass sie potenziell während der Zugzeit auch im Untersuchungsgebiet auftreten. Auswirkungen auf diese Arten



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

sind im Zusammenhang mit Störungen durch die Bautätigkeit zu erwarten, weil es zu temporären Störungen und Beunruhigungseffekten kommt. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen wären auf diese Arten nicht gegeben. Die von der Bautätigkeit betroffenen Flächen haben wegen der vorhandenen Vorbelastung nur untergeordnete Bedeutung, so dass es nicht zu Konflikten kommen würde, zumal auch alle Arten in der Lage sind, auf weniger oder nicht gestörte Bereiche der Umgehung auszuweichen.

Für den durchziehenden Wolf und die durchziehenden Vogelarten kommt es somit nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Auf dem Durchzug nachgewiesene Arten und potenzielle Nahrungsgäste

Für den im südlichen Niedersachsen sporadisch vorkommenden Waldwasserläufer sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten, da der Bereich um die vorhandene Nasswiese nicht unmittelbar von der Baumaßnahme betroffen und nach Bauabschluss in gleicher Weise vorhanden ist.

Für den Fischotter liegen ausreichende Hinweise vor, die zumindest ein sporadisches Vorkommen im Leine-Rhume-Gewässersystem belegen. Es wird daher davon ausgegangen, dass diese Marderart im Einzugsgebiet der Moore vorkommt und die A 7 bei Berwartshausen im Verlauf dieses Gewässers queren müsste. Für den Fischotter kommt es während der Bauphase zu Störwirkungen durch Lärm, Licht und visuelle Beeinträchtigungen. Die anlagebedingten Auswirkungen der erschwerten Querung durch die erforderliche Verbreiterung der A 7 werden verstärkt. Diese Auswirkungen sind jedoch nach gutachtlicher Einschätzung nicht als erhebliche Beeinträchtigungen zu bewerten, da das Brückenbauwerk zur Unterführung der Moore über die für eine Passage des Fischotters erforderliche Dimension verfügt und entlang des Gewässers beidseitig Bermen (siehe Schutzmaßnahme S 5) vorhanden sind. Als Vermeidungsmaßnahme wird im Bereich des Baufeldes zur Moore-Brücke der Bauzaun blickdicht ausgebildet (siehe Schutzmaßnahme S 1), so dass ein Straßenwechsel des Fischotters während der Bauphase verhindert wird.

Hinsichtlich der Fledermäuse entstehen durch die Ausbaumaßnahme keine Konflikte, die zu erheblichen Beeinträchtigungen einzelner Individuen oder der Population der Arten führen können. In den Waldbereichen und Strukturen, wo Fledermäuse vorkommen können, entstehen aufgrund der bestehenden Vorbelastung keine neu hinzukommenden erheblichen Beeinträchtigungen. Es werden auch keine spezifischen Vermeidungsmaßnahmen erforderlich, da alle Arten erfolgreich in die Umgebung ausweichen können.

Für 11 Vogelarten gibt es im Untersuchungsgebiet keine konkreten Nachweise, es besteht gleichwohl die Möglichkeit, dass sie auf ihren Nachtrundflügen sporadisch oder regelmäßig im Untersuchungsgebiet auftreten. Für keinen dieser potenziellen Nahrungsgäste käme es jedoch im Zusammenhang mit der Ausbaumaßnahme zu Auswirkungen mit erheblichen Beeinträchtigungen, da vorbelastete Teilflächen weitgehend gemieden oder aber dennoch von den Arten genutzt werden.

Abgestimmte, spezifische Vermeidungsmaßnahmen werden nicht erforderlich, da alle Arten in ausreichend vorhandene Bereiche mit vergleichbar zur Nahrungssuche geeigneten Strukturen im nahen Umfeld ausweichen können.

Für alle im Gebiet potenziell als Nahrungsgäste auftretenden Säugerarten und Vogelarten sowie die durchziehende Vogelart des Waldwasserläufers kommt es nicht zum Eintritt der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Nachgewiesene Arten und potenziell sich im Untersuchungsgebiet vermehrende Arten

Eine detaillierte Konfliktanalyse wurde vom Vorhabensträger für alle im Gebiet nachgewiesenen „relevanten“ Arten und Arten, die potenziell vorkommen könnten, da es für sie als



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Fortpflanzungs- oder Ruhestätten geeignete Biotopstrukturen gibt, vorgelegt. Betrachtet wurden vier Fledermausarten, zwei Raubsäuger, 20 Vogelarten sowie die Haselmaus und die Zauneidechse.

Für die Fledermausarten werden auf die jeweilige Art (Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus) bezogene Kompensationsmaßnahmen nicht erforderlich. Im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden verschiedene Kompensationsmaßnahmen durchgeführt, von denen auch die Fledermausarten profitieren, da Jagdhabitats durch Erhöhung der Strukturvielfalt quantitativ und qualitativ verbessert werden.

Für die betrachteten Fledermausarten kommt es im Zuge der Verbreiterung nicht zum Eintritt der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG.

Für die Raubsäuger Luchs und Wildkatze kommt es während der Bauphase zu baubedingten Störwirkungen durch Lärm, Licht und visuelle Beeinträchtigungen. Anlage- und betriebsbedingt kommt es zu einer Verstärkung der Barriere- und Zerschneidungswirkungen. Eine Zunahme der Mortalität ist wahrscheinlich, die Isolation von Teilpopulationen kann weiter verstärkt werden. Ebenso können das Risiko der Degeneration der Population und das Aussterberisiko steigen.

Verschiedene Maßnahmen wirken der zunehmenden Barriere- und Zerschneidungswirkung und der damit verbundenen Beeinträchtigung entgegen. Insbesondere mit dem Bau einer Grünbrücke im Waldgebiet Scheerenberg-Breitenhai-Kickelberg und der Errichtung durchgehender Wildsperrzäune (siehe Schutzmaßnahme S 7) kann diesen Wirkungen effektiv begegnet werden.

Mit der Durchführung u.a. dieser Vermeidungsmaßnahmen bzw. der Errichtung der Grünbrücke kommt es nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Die Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Für Haselmäuse gehen in erster Linie Gefährdungen von einem zunehmenden Lebensraumverlust durch die Entwertung von natürlichen und naturnahen Wäldern aus. Durch das Entfernen oder Öffnen von Waldrändern, die Aufforstung von Lichtungen und das Entfernen von Unterholz werden als Lebensraum geeignete Wälder für diese Art unbewohnbar. Die Wahrscheinlichkeit, dass Haselmäuse in diesen an Böschungen angrenzenden Waldrandbereichen vorkommen, ist allerdings nach gutachtlicher Einschätzung sehr gering, da nur Böschungsbereiche der Autobahn überbaut werden, die ein Vorkommen dieser störungsempfindlichen Tierart in den trassennahen Bereichen ohnehin kaum zulassen.

Konkrete Kompensationsmaßnahmen werden für Haselmäuse nicht erforderlich. Allgemein können die Erhaltung und Entwicklung von Laub- und Laubmischwäldern mit gut strukturierten Waldrändern und Lichtungen sowie die Förderung der Strukturvielfalt den Lebensraum der Haselmaus verbessern, so dass es für diese Tierart ebenfalls nicht zum Eintritt der Verbotstatbestände kommt.

Das Vorkommen der Zauneidechse als betroffene Reptilienart ist auf den östlichen Teil des Südhanges des Lämmerberges entlang der K 406 beschränkt. Der Aktionsradius der adulten Tiere ist auch im Sommerquartier relativ klein, so dass die Wahrscheinlichkeit, dass einzelne Tiere in den Trassenbereich vordringen, sehr gering ist. Da Verletzung und Tötung einzelner Individuen annähernd ausgeschlossen sind, werden weitergehende Maßnahmen nicht erforderlich.

Bei Einhaltung der planfestgestellten Bauzeitenregelung und Ausweisung eines eng begrenzten Baufeldes einschließlich eines Bauzaunes (siehe Schutzmaßnahme S 4) kommt es nicht zu Beeinträchtigungen der lokalen Population und somit nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Bezüglich der europäischen Vogelarten im Allgemeinen ist festzustellen, dass für alle im Untersuchungsgebiet potenziell vorkommenden Vogelarten keine erheblichen Auswirkungen zu befürchten sind.

Für die detailliert betrachteten Vogelarten

Feldlerche	Gartenrotschwanz	Grauspecht	Grünspecht
Habicht	Kleinspecht	Kuckuck	Mäusebussard
Mittelspecht	Neuntöter	Rebhuhn	Rotmilan
Schwarzmilan	Schwarzspecht	Sperber	Turmfalke
Turteltaube	Wachtel	Waldkauz	Waldohreule

werden allgemein neben den Auswirkungen des Verkehrslärms weitere Störreize wie Licht und Bewegung für die Verteilung von Brutrevieren angenommen. Horstbäume oder Brutvorkommen sind in den Waldbeständen im Untersuchungsgebiet überwiegend nicht vorhanden bzw. der trassennahe Raum, der bau- und anlagebedingt überbaut wird, hat bereits gegenwärtig keine Bedeutung als Lebensraum.

Konkret auf die einzelnen Arten bezogene Vermeidungsmaßnahmen werden im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 7 nicht erforderlich. Die Festlegung, dass die Rodung und Fällung von Gehölzen nur in der Zeit vom 01.10. bis 31.01. bei Bäumen und Sträuchern mit Horsten, und bis Ende Februar bei Bäumen und Sträuchern ohne Horste erfolgt (siehe Schutzmaßnahme S 3), kommt allen Arten zugute, da so potenzielle Störungen während der Brut- und Aufzuchtphase verhindert werden.

Auch für die detailliert betrachteten Vogelarten kommt es nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 3 BNatSchG.

Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG und des Art. 5 VRL nicht gegeben sind.

Ausnahmeentscheidung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG

Vor dem Hintergrund, dass o. g. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht einschlägig sind, ergibt sich auch nicht das Erfordernis einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG.

2.2.2.6 Boden, Abfall

Belange des Boden- und Abfallrechts stehen dem Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt nicht entgegen.

2.2.2.7 Wasserwirtschaftliche Belange

Im vorliegenden Planungsabschnitt stehen als ständig wasserführende Vorfluter der Brembeckgraben, die Moore und ein Graben zur Verfügung. Das auf den befestigten Flächen des Planungsabschnitts anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und zur Minimierung der Gewässerbelastung in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den o.a. Vorflutern zugeleitet. Das auf Brückenbauwerken anfallende Wasser fließt über Rohrleitungen der Streckenentwässerung zu. Die geplanten vier Regenrückhaltebecken (RRB) sind so ausgebildet, dass Regenereignisse bis zu einem 50-jährigen Regen behandelt werden können, bevor der Notüberlauf anspringt.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Für den Entwässerungsabschnitt 1 wird das Oberflächenwasser der A 7 dem RRB 1 zugeführt, welches als Nassbecken ausgebildet wird. Die gedrosselte Ableitung erfolgt über ein Auslaufbauwerk und eine Rohrleitung direkt in den Brembecksgaben.

Das Oberflächenwasser der A 7 sowie der Anschlussstelle Northeim-West wird im Entwässerungsabschnitt 2 dem RRB 2 zugeführt. Dieses Becken muss aufgrund der Topographie und um eine Einleitung in den Vorfluter zu gewährleisten, als Trockenbecken ausgebildet werden. Vom RRB 2 erfolgt die gedrosselte Ableitung über ein Auslaufbauwerk und einen offenen Graben zur Moore.

Im Entwässerungsabschnitt 3 wird das RRB 3 als Nassbecken ausgeführt, die gedrosselte Ableitung erfolgt über ein Auslaufbauwerk und einen offenen Graben weiter zur Moore.

Auch im Entwässerungsabschnitt 4 wird das RRB als Nassbecken mit einem Dauerstau von ca. 1,50 m ausgeführt. Die gedrosselte Ableitung erfolgt hier über ein Auslaufbauwerk und einen offenen Graben weiter zu einem wasserführenden Graben.

Der Landvolkverband Northeim-Osterode beanstandet in diesem Zusammenhang, dass aus dem jeweiligen RRB problematische Oberflächenwasser über zu unterhaltende Grabensysteme aufzunehmen und abzuführen sind, da erfahrungsgemäß das von stark frequentierten Verkehrswegen abfließende Oberflächenwasser ganz erheblich u.a. mit Schwermetallen belastet sei. Einer Aufnahme von Oberflächenwasser aus dem RRB in die jeweilige Vorflut werde daher nur zugestimmt, wenn der Straßenbaulasträger das ablaufende Wasser hinsichtlich der Schadstoffe kontrolliert und entsprechende Bodenuntersuchungen der Grabenläufe veranlasst. Zudem wäre zu berücksichtigen, dass die Funktionalität der Vorfluter auch bei größeren Niederschlagsmengen gewährleistet sein müsse und das Wasser gefahrlos abgeleitet werden kann.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen ist.

Im Rahmen der wassertechnischen Berechnungen ist eine Nachweisführung nach DWA-Merkblatt M-153 erfasst und dokumentiert.

Demnach ergeben Regenrückhaltebecken Emissionswerte, die unter dem geforderten Gewässerwert liegen. Im Wesentlichen werden durch die geplante Neugestaltung der Entwässerungsanlagen der Autobahn im Hinblick auf den ökologischen und chemischen Zustand der oberirdischen Gewässer folgende positive Ergebnisse erzielt:

- Rückhaltung von Schwebstoffen und Leichtflüssigkeiten in den RRB
- Verhinderung der Verschmutzung der Vorfluter in den besonderen Schutzbereichen durch belastetes Oberflächenwasser der Autobahn oder ausgetretene Leichtflüssigkeit bzw. andere Schadstoffe nach Havarien
- durch breitflächigen Abfluss über Bankett und Böschung in Dammlagen werden Effekte der Versickerung im Dammkörper, der Verdunstung, der Schadstoffbindung und Rückhaltung durch Pflanzenbewuchs im Sinne einer Retention wirksam.
- Schwermetalle werden nahe am Entstehungsort gebunden.
- Bezüglich des Streusalzeintrages kommt es zu einer Spitzenabdämpfung beim Eintrag in die Vorfluter bzw. durch Versickerung in den Dammkörper.

Der Zustand nach Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt stellt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine deutliche Verbesserung zum gegenwärtigen Bestand dar.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Gleichzeitig wird damit auch den Forderungen aus der Umsetzung des Wasserhaushaltsgesetzes sowie der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie Rechnung getragen. Die vorliegende Planung des Entwässerungssystems der Autobahn erfüllt in allen Bereichen die aktuellen gesetzlichen Auflagen.

Um Schmutz- und Schadstoffeinträge in das vorhandene Vorflut- bzw. Grabensystem, und damit auch in das Grundwasser, zu vermeiden, wird das an Straßen anfallende Niederschlagswasser vor der Einleitung in das Gewässersystem einer Reinigung unterzogen. In der vorliegenden Planung wird bei allen Entwässerungsabschnitten das Niederschlagswasser der Fahrbahnen über Rohrleitungen gesammelt und den Regenrückhaltebecken zugeführt. Alle Entwässerungseinrichtungen der Autobahn unterliegen mit der Streckenfreigabe der Unterhaltung des Straßenbetriebsdienstes des Maßnahmenträgers. Somit ist die ausreichende Reinigung des Niederschlagswassers in allen Teilbereichen des Bauprojektes gewährleistet und eine Belastung der Umwelt nicht zu erwarten.

Zudem werden in der landschaftspflegerischen Begleitplanung alle maßgeblichen zu erwartenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser betrachtet. Wasserschutzgebiete werden von der A 7 im vorliegenden Planungsabschnitt nicht berührt, so dass zusätzliche Maßnahmen nicht erforderlich sind.

Im Bestand entwässert die A 7 – gemäß den zur Zeit der Erstellung dieser Autobahn gültigen Gesetzen, Richtlinien und dem damaligen unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss - im Wesentlichen durch offene Böschungskaskaden und Mulden bzw. Gräben ungereinigt, gemeinsam mit dem Außengebietswasser in die Vorfluter. Durch die jetzige vollständige Umgestaltung des Entwässerungssystems der A 7 im genannten Abschnitt ist die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben erfüllt.

Die Gräben werden durch den Bund unterhalten. Die Absetz- und Rückhalteeinrichtungen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Belastungen werden von der Planfeststellungsbehörde nicht erwartet. Sollten wider Erwarten dennoch von der ausgebauten A 7 im planfestgestellten Abschnitt verursachte Mehrkosten bei der Gewässerunterhaltung entstehen, ist der Maßnahmenträger zum Ersatz der nachgewiesenen Mehrkosten verpflichtet. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung in Ziff. 1.1.3.3 Nr. 7 dieses Beschlusses wird verwiesen. Zusätzlicher Untersuchungsbedarf hinsichtlich der von diesem Abschnitt der A 7 ausgehenden Emissionen ist nicht gegeben. Eine regelmäßige Kontrolle des ablaufenden Wassers auf Schadstoffe und entsprechende Bodenuntersuchungen werden hingegen nicht als zielführend eingestuft und daher abgelehnt, zumal es für die Ablaufkonzentration keine Grenzwerte gibt und eine Bewertung der Kontrollergebnisse nicht möglich wäre.

Die Vorfluter werden nach dem 6-streifigen Ausbau der A 7 in Qualität und Quantität geringer belastet, da eine vollständige Trennung des Oberflächenwasserabflusses der Autobahn von den Abflüssen der Außengebiete erfolgt. Die Außengebietsabflüsse werden – wie bisher ungedrosselt – in die entsprechenden Vorfluter eingeleitet. Das gesamte Oberflächenwasser der Autobahn wird vorgereinigt und gedrosselt (mit 3 l/s ha) in die Vorfluter eingeleitet. Somit ergibt sich in der Bilanz ein insgesamt geringerer Zufluss zu den Vorflutern. Eine stärkere Belastung der Vorfluter ist demnach ausgeschlossen.

Im Übrigen wurden die Rückhaltebecken richtliniengemäß für Starkregenereignisse auf ein 5-jähriges Regenereignis bemessen und die Regenrückhaltebecken so dimensioniert, dass diese ein 50-jähriges Regenereignis aufnehmen können, so dass mit einer Beeinträchtigung der Entwässerung der Ackerflächen nicht zu rechnen ist. Bei extremen Regenereignissen kann der Überlauf anspringen und mehr Wasser abgegeben werden.

2.2.2.8 Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange werden durch das Vorhaben nicht berührt.



2.2.2.9 Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.2.2.9.1 Allgemeines

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG.

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

2.2.2.9.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG

2.2.2.9.2.1 Beschreibung der Schutzgüter

2.2.2.9.2.1.1 Mensch

Das Wohnumfeld der fern der A 7 liegenden Siedlungsgebiete Höckelheim, Hillerse, Schendinghausen und Großenrode kann für die Naherholung genutzt werden. Der gesamte Raum wird von einem Netz gut begehbarer land- und forstwirtschaftlicher Wege durchzogen, die aufgrund des guten Zustandes auch die Nutzung durch Radfahrer ermöglichen. Für die genannten Ortsteile treten weder am Tag noch in der Nacht Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes auf. Eingehende lärmtechnische Berechnungen, die für die Ortslage Berwarthausen erforderlich waren, haben für das auf der östlichen Seite der A 7 gelegene einzelne Gebäude Pegel von 58 bis 70 dB(A) zur Tageszeit und 54 bis 66 dB(A) zur Nachtzeit ergeben. Der Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags wird um bis zu 6 dB(A) überschritten. Auch der Pegel für den Außenwohnbereich wird überschritten, der Nachtgrenzwert sogar um bis zu 12 dB(A).

Für die Bebauung auf der westlichen Seite der A 7 wird der Immissionsgrenzwert zur Nachtzeit an 2 Gebäuden um bis zu 2 dB(A) überschritten. Im Übrigen werden die Grenzwerte eingehalten.

2.2.2.9.2.1.2 Tiere und Pflanzen

Baubedingt werden durch die Baustelleneinrichtungen und Arbeitsstreifen die an die bestehenden Bankette, Böschungen und Entwässerungsmulden der A 7 direkt angrenzenden Lebensräume in Anspruch genommen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Ackerflächen, die eine nur geringe Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere aufweisen.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen ergeben sich durch die direkte Flächeninanspruchnahme der bestehenden Bankette, Böschungen und Entwässerungsmulden. Durch den Gehölzverlust auf den Böschungen der A 7 ist keine erhebliche Beeinträchtigung der Feldlerche und damit kein Verbotstatbestand gem. § 44 BNatSchG abzuleiten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen ergeben sich durch Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Beunruhigungseffekte. Unter Berücksichtigung der hohen Vorbelastung der bestehen-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

den Autobahntrasse sind sie als nicht erheblich im Rahmen der Eingriffsregelung zu beurteilen.

2.2.2.9.2.1.3 Boden

Durch den Baubetrieb werden insgesamt 6,83 ha überwiegend landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen für Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungen vorübergehend in Anspruch genommen.

Der Bau der zusätzlichen Fahrspuren und bituminös befestigter Wirtschaftswege führt zu einer Neuversiegelung bisher belebten Bodens auf einer Fläche von insgesamt 1,81 ha. Auf diesen Flächen gehen alle Funktionen des belebten Oberbodens verloren.

Im Bereich der neu entstehenden Böschungen oder Entwässerungsgräben außerhalb des bestehenden Trassenkörpers wird der belebte Oberboden abgegraben und später wieder aufgedeckt und begrünt. Durch diese Umlagerung der Böden wird die natürliche Bodenstruktur unterbrochen und zerstört.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch eine Verschiebung der bestehenden Immissionszonen sind als nicht erheblich zu klassifizieren.

2.2.2.9.2.1.4 Wasser

Durch die Versiegelung von ca. 2,15 ha Fläche wird die Infiltrationsrate des Niederschlagswassers in den Boden und damit in das Grundwasser reduziert.

Der Ausbau der A7 bedingt zudem eine Verschiebung der bestehenden Immissionsbelastungen um die Ausbaubreite von 3,5 m nach Osten. Nicht versicherungsfähige Wassermengen werden über die neu errichteten Regenrückhaltebecken mit Flüssigkeitsabscheidern in die Vorflut geführt, so dass der mögliche Eintrag von mit Schadstoffen belastetem Oberflächenwasser vermieden wird.

2.2.2.9.2.1.5 Klima und Luft

Bei trockener Witterung kann es durch den Baustellenverkehr zu baubedingten Beeinträchtigungen durch vermehrte Staubentwicklung kommen.

Die Rodung der Gehölzaufkommen auf den Böschungflächen der A 7, die eine Immissionsschutzfunktion zuzuordnen ist, verursacht eine erhebliche Erhöhung der Immissionen im straßennahen Raum. Im Zuge des Ausbaus werden Waldrandstrukturen der Waldgebiete „Breitenhai“ und „Scheerenberg“ auf einer Länge von ca. 1.050 m vollständig entfernt. Hierdurch kann sich das Bestandsklima des Waldes erheblich verändern.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch die Verschiebung der Immissionsbelastungen sind als nicht erheblich zu klassifizieren.

2.2.2.9.2.1.6 Landschaft

Durch den Verlust trassenbegleitender Gehölze wird die Autobahn als technisches Bauwerk deutlicher wahrnehmbar und bedingt den Verlust der Einbindung in das Landschaftsbild. Auch die Neuanlage von vier Regenrückhaltebecken bedingt eine kleinräumige Veränderung des Landschaftsbildes.

Unter Berücksichtigung der hohen Vorbelastung sind die betriebsbedingten Beeinträchtigungen als nicht erheblich zu klassifizieren.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.9.2.1.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Nahbereich der Trasse befinden sich archäologische Fundstätten, die durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden können.

2.2.2.9.2.1.8 Wechselwirkungen

Zwischen den einzelnen Bestandteilen eines Ökosystems bestehen funktionale Verflechtungen, die gegenseitig aufeinander einwirken und Veränderungen bewirken. Bei der schutzgutbezogenen Analyse sind die Wechselwirkungen mit untersucht worden.

So bewirken die Absenkungen des Grund- oder Schichtenwasserhorizonts gleichzeitig auch Veränderungen der Vegetation auf diesen Standorten. Hecken in der Landschaft sind Lebensraum von Pflanzen und Tieren, prägen aber auch das Landschaftsbild und bieten oftmals einen wesentlichen Schutz vor Bodenerosionen.

Im Naturraum ist die Entwicklung bestimmter floristischer und faunistischer Lebensformen an viele Faktoren gebunden. So wirken sich die Beschaffenheit des Bodens, die Versorgung mit Wasser und die Ausprägung des Klimas auf die Ausbildung bestimmter Lebensräume von Pflanzen und Tieren aus.

Insgesamt ist nicht davon auszugehen, dass sich einzelne Wirkfaktoren zu weiteren Umweltbelastungen potenzieren.

2.2.2.9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten¹⁶.

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

2.2.2.9.3.1 Auswirkungen auf den Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen bestehen nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund von § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Grenzwerte hinsichtlich der Luftschadstoffe enthalten die 39. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualität und

¹⁶ vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

saubere Luft. Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben grundsätzlich nicht einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –). Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist. Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden mit den planfestgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten, somit ist auch eine lärmbedingte Gesundheitsgefährdung auszuschließen.

Im Hinblick auf die Luftschadstoffe ist festzustellen, dass das zur Autobahn auf der Westseite nächstgelegene Gebäude durch die Lärmschutzwand geschützt ist. Östlich der Autobahn steht das nächstgelegene Gebäude in einem Abstand von 49 m zum Fahrbahnrand. An diesem und weiter entfernt liegende Gebäude werden alle Grenzwerte nach der 39. BImSchV eingehalten.

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

2.2.2.9.3.2 Tiere und Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 und 15 BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlagen 12.1, 12.2, 12.3.). Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und –verminderung stellen nach Art und Umfang den zur Verwirklichung des Vorhabens geringstmöglichen Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG bzw. § 5 NAGBNatSchG dar. Im Hinblick auf diesen verbleibenden unvermeidbaren Eingriff hat die Vorhabensträgerin Maßnahmen vorgesehen, durch welche die vom Eingriff betroffenen Werte und Funktionen in gleicher oder ähnlicher Ausprägung wiederhergestellt werden. In erster Linie werden verloren gegangene oder beeinträchtigte Lebensräume wieder hergestellt. Dabei wird ein enger, räumlicher, funktionaler und zeitlicher Zusammenhang der betroffenen Arten berücksichtigt. Der Verlust von Gehölzaufkommen auf den Böschungflächen der A 7 wird durch die Bepflanzung der neu angelegten Böschungen und durch Wiederbepflanzung der Arbeitstreifen kompensiert. Kleinflächige Verluste wertvoller Lebensräume sowie der Eingriff in den Waldbestand am Breitenhai werden im Verhältnis 1:3 ausgeglichen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass für das Schutzgut Tiere und Pflanzen keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben werden; die gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten. Somit ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere und Pflanzen als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.9.3.3 Boden und Wasser

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 und 15 BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG, sowie dem Wasserrecht abzuleiten. Die im Rahmen der zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG genannten Beeinträchtigungen der Naturgüter Boden und Wasser werden durch die Schutzmaßnahmen (S 2, S 5) soweit wie möglich minimiert.

Zur Kompensation von Beeinträchtigungen werden Maßnahmen durchgeführt, damit Bodenfunktion nicht zerstört wird und die natürliche Bodenfruchtbarkeit erhalten bleibt. Im Hinblick auf die verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe durch die Versiegelung und Überbauung von Bodenflächen, aus dem Baubetrieb resultierende Risiken und für den Verlust der Speicher-, Regelungs- und Lebensraumfunktion des Bodens durch Versiegelung, hat die Vorhabens-trägerin Maßnahmen vorgesehen, durch welche die vom Eingriff betroffenen Werte und Funktionen in gleicher oder ähnlicher Ausprägung wiederhergestellt werden (A 14, E 22 – E 24).

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

Im Ergebnis verbleiben daher keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das beantragte Vorhaben. Auch hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser ist die Maßnahme mit der Umsetzung der aufgeführten Kompensationsmaßnahmen als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten. Somit stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben nicht entgegen.

2.2.2.9.3.4 Luft und Klima

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 und 15 BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen abzuleiten. Im Hinblick auf das Schutzgut Luft sind fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 39. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden. Die Luftschadstoffberechnungen (Unterlage 11 LuS) zeigen, dass auch bei den ungünstig angesetzten Ausgangswerten an den der Autobahn nächstgelegenen Gebäuden die relevanten Immissionswerte nicht überschritten werden.

Aufgrund betriebsbedingter Auswirkungen werden sich dauerhaft keine nachhaltigen Verschlechterungen einstellen. Lufthygienische Belastungen durch Staubentwicklung und Emissionen von Baufahrzeugen und -maschinen sind temporär und werden durch die Anwendung der Allgemeinen Vorschrift zum Schutz gegen Baulärm und Geräuschimmissionen und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) so weit wie möglich vermieden. Eingriffe in die klimatische Funktion von Landschaftselementen können im Rahmen des multifunktionalen Ausgleichs auf den für Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere festgelegten Kompensationsflächen mit erfüllt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass für die Schutzgüter Klima/ Luft keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Insgesamt ist das Vorhaben mit der Umsetzung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen auch unter diesem Gesichtspunkt als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten. Somit stehen dem Vorhaben keine Beeinträchtigungen entgegen.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.9.3.5 Landschaft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG/NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 und 15 BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Die zuvor im Rahmen der zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 Satz 1 UVPG genannten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen insbesondere durch visuelle Wirkungen der Überführungsbauwerke und den Verlust von trassenbegleitenden Gehölzen sowie die Anlage von Regenrückhaltebecken.

Die Einbindung der Autobahn und ihrer Nebenanlagen in das Landschaftsbild wird über eine Wiederbepflanzung der Böschungen und eine direkte Eingrünung der neu angelegten Regenrückhaltebecken erzielt.

Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes daher auszuschließen. Auch hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft ist die Maßnahme mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten. Somit stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben nicht entgegen.

2.2.2.9.3.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Schutz der bestehenden archäologischen Fundstätten im Nahbereich der Trasse wird durch die Beteiligung der zuständigen Denkmalschutzbehörden sichergestellt.

Im Ergebnis sind erhebliche Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern daher auszuschließen und das Vorhaben ist daher als verträglich i.S.d. § 12 UVPG zu bewerten.

2.2.2.9.3.7 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 4 UVPG sind auch eventuelle Wechselwirkungen, die sich zwischen den Schutzgütern ergeben können, in die Betrachtungen einzubeziehen. So ist zu berücksichtigen, dass sich ggf. die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen gegenseitig beeinflussen und potenzieren können. Allerdings sind Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen fachgesetzlich nicht vorgegeben.

Soweit der Eingriff erhebliche negative Umweltauswirkungen hervorruft, werden diese, sofern möglich, entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung aus §§ 14 und 15 BNatSchG, bzw. § 5 NAGBNatSchG ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen). Dort, wo im Einzelfall ein Ausgleich nicht möglich ist, erfolgt eine Kompensation durch geeignete Ersatzmaßnahmen, sodass die durch den Eingriff zerstörten Funktionen oder Werte des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt werden. Die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass eine hinreichende Kompensation beeinträchtigter Werte und Funktionen erbracht wird. Aufgrund dieses Ergebnisses ist zunächst nicht erkennbar, dass nach erfolgter Kompensation negative Wechselwirkungen auftreten werden. Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass sich die Eingriffsregelung nach §§ 14 und 15 BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG, lediglich auf die Belange von Naturhaushalt und Landschaftsbild beschränkt; eine Kompensation findet folglich auch nur in diesem Rahmen statt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat hingegen einen erweiterten Ansatz, indem sie neben den Umweltmedien des Naturhaushalts weitere Schutzgüter wie Mensch und Kulturgüter einbezieht.

Auch im Rahmen dieser erweiterten Betrachtung ist allerdings nicht erkennbar, dass durch Wechselwirkungen eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter eintritt. Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG waren insgesamt in



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Das Ergebnis der Gesamtabwägung nach § 17 FStrG ist in der allgemeinen Begründung des Planfeststellungsbeschlusses enthalten. Nachteilige Auswirkungen auf die prüfungsrelevanten Umweltbelange, die nicht durch andere Maßnahmen weitestgehend kompensiert werden können, sind somit nicht ersichtlich. Nach alledem ist festzustellen, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 7 von südlich der AS Northeim-Nord bis nördlich der AS Nörten-Hardenberg das Maß der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen insgesamt nicht erheblich nachteilig beeinflusst wird. Insoweit stehen der Zulässigkeit des Vorhabens keine Bedenken entgegen.

Das Vorhaben wird deshalb insgesamt als umweltverträglich i.S.d. § 12 UVPG beurteilt.

2.2.2.10 Eigentum

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

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, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten.

Im Hinblick auf die unmittelbare dauerhafte Flächeninanspruchnahme rechtfertigte das Vorhaben in seiner konkreten Ausgestaltung notfalls eine (im gesonderten Verfahren durchzuführende) Enteignung der betroffenen Grundstückseigentümer. Der Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt erfolgt einerseits zum Wohl der Allgemeinheit (vgl. Planrechtfertigung unter Nr. 2.2.2.1). Andererseits ist sie in dieser Weise und diesem Umfang verhältnismäßig. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. 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 des Ausbaues der A 7 mit anderweitiger Inanspruchnahme von Grundflächen erweisen sich gegenüber der festgestellten Planung nicht als besser. Der Grunderwerb beschränkt sich auf den unvermeidbaren Umfang.

2.2.2.10.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme

Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen sind relativ gestreut über 74 Grundstücke, so dass Einzelbelastungen nicht im Übermaß erfolgen. Auch wenn großflächige Inanspruchnahmen privater Eigentumsflächen bis zu maximal 12.731 m² umfassen, stellen diese ausweislich der Karten und des Grunderwerbsplanes in Unterlage 14 überwiegend keine großen Bruchteile bezogen auf die Einzelgrundstücke dar. Nach der festgestellten Planung verbleiben aber ungünstige Flächenzuschnitte und ein unausgewogener Flächenanspruch zu Lasten einzelner Betriebe. Solche wären aber auch bei jeder anderen Variante des 6streifigen Ausbaues aufgetreten.

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt das Interesse des Antragstellers, sich mit den Grundstücksbetroffenen zu einigen, um eine für alle Seiten verträgliche Lösung zu erzielen.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

2.2.2.10.2 Wertminderung von Immobilien und Grundstücken

In einigen Einwendungen wird vorgetragen, dass durch den Ausbau der A 7 hervorgerufene Lärmimmissionen zu einem Wertverlust von Immobilien und zu deren Unverkäuflichkeit führen.

Die Planfeststellungsbehörde geht durchaus davon aus, dass sich Lärm grundsätzlich auf Wohnimmobilien wertmindernd auswirken kann. Immobilienpreise hängen jedoch generell von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab, wobei eine ungünstige Wertbeurteilung hinsichtlich der Lage zur A 7 statistisch nicht belegt werden kann. Die Preisbildung für ein Grundstück erfolgt immer aufgrund eines Bündels von Motiven, sowohl auf der Seite des Käufers als auch auf der Seite des Verkäufers, wobei neben Umweltbedingungen wie der Lärmbelästigung, auch die konkreten Vor- und Nachteile des Grundstücks selbst und die persönlichen Umstände der Beteiligten eine große Rolle spielen. Die Befürchtung zukünftigen Verkehrslärms ist demnach ein Faktor bei der Preisbildung, dessen Auswirkung im Einzelfall kaum zu bemessen ist.

Für mögliche Wertverluste wird daher im Allgemeinen nach der bisherigen Rechtsprechung kein Ausgleich gewährt.

Selbst wenn die Wertminderung einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, ist es nicht durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geboten, dass sie ausgeglichen werden muss. Es gibt keinen Rechtssatz des Inhalts, dass staatliche Maßnahmen, die auf der Seite privater Betroffener mit Grundstückswertminderungen verbunden sind, unterbleiben müssen. Der Gesetzgeber verhält sich verfassungsgemäß auch dann, wenn er an enttäuschte wirtschaftliche Erwartungen keine Rechtsfolgen knüpft. Er muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderung zur Folge, so hat dies der Betroffene als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Die bereits eingetretenen und erwarteten Grundstückswertminderungen sind durch das Ausbauvorhaben gerechtfertigt. Die Gründe des Allgemeinwohls überwiegen die privaten Interessen der Grundstückseigentümer. Eine Wertminderung ist kein entschädigungspflichtiger Eingriff in das Grundeigentum. Sie bewegt sich im Rahmen der marktüblichen Schwankungen der Bewertung eines Grundstücks, insbesondere bei einem allgemein sinkenden Preisniveau. Für den Fall der Vermietung von Grundeigentum hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass der Eigentümer als Vermieter ebenso wenig einen Anspruch darauf hat, aus der Mietwohnung größtmögliche Rendite zu ziehen, wie er bei jedwedem wirtschaftlichen Nachteil einen Anspruch auf Räumung hat. Die Nutzung der Chancen wie Risiken der Verwertung des Grundeigentums liegt in der Sphäre des Grundeigentümers.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Auswirkungen des Ausbaues der A 7 auf Haus- und Grundstückspreise nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht als eigenständiger Posten in die Abwägung einzustellen sind.

2.2.2.11 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Die agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Dies gilt auch, soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde die Privilegierung der Landwirtschaft aufgrund von § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Der Ausbau der A 7 ist ohne die



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Inanspruchnahme der Landwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum nicht vorhanden.

2.2.2.11.1 Flächeninanspruchnahme

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

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der unzureichenden Verkehrssituation die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden.

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung entweder durch privatrechtliche Übereinkunft oder in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren bzw. im ggf. noch einzuleitenden Flurbereinigungsverfahren.

2.2.2.11.2 Existenzgefährdungen

Die eingewandten Existenzgefährdungen wurden von der Planfeststellungsbehörde aufgegriffen und soweit möglich geprüft. In den Fällen, in denen eine Existenzgefährdung geltend gemacht wurde, wurden die Einwander aufgefordert, einen betrieblichen Erfassungsbogen ausgefüllt vorzulegen, damit eine mögliche Existenzgefährdung geprüft werden konnte. Bis auf einen Fall wurde ein Erfassungsbogen nicht vorgelegt, so dass eine weitere Prüfung nicht erfolgen konnte und die Planfeststellungsbehörde davon auszugehen hatte, dass eine Existenzgefährdung nicht vorliegt. In einem Fall ergab die Auswertung des vorgelegten betrieblichen Erfassungsbogens einen Flächenverlust von ca. 1 % der betrieblichen Gesamtfläche. Da nicht einmal die „Bagatellgrenze“ von 4 % überschritten wurde, war eine Existenzgefährdung auch hier nicht in Betracht zu ziehen und weitergehende Ermittlungen nicht erforderlich.

Im Übrigen wird auf die jeweiligen Entscheidungen unter Ziff. 2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.2.2.12 Leitungsrechte

Das Ausbauvorhaben bedingt Rückbauten und Neu- bzw. Umverlegungen von Leitungen, die jedoch mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar sind.

2.2.2.13 Jagdrechtliche Belange

Mehrere Jagdgenossenschaften und private Einwander lehnen die Ausweisung einer Jagdverbotszone im Umkreis von 500 m zu beiden Seiten der geplanten Grünbrücke ab, da es hierzu keinerlei Rechtsgrundlage gebe. Die Ausweisung einer Jagdverbotszone wird insbesondere abgelehnt, da betroffene Grundeigentümer den Jagdgenossenstatus verlieren würden, ihren Anspruch auf Wildschadensersatz verlieren, den Grundeigentümern ein Sonder-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

opfer abverlangt würde, es zu einer Verschlechterung des jetzigen Jagdbezirks käme und die Wildschadensgefährdung auf den benachbarten Grundstücken deutlich ansteigt.

Die Einwender schlagen eine Vereinbarung zur freiwilligen Selbstbeschränkung vor, um die Wiedervernetzungsfunktion der Grünbrücke zu gewährleisten und fordern einen Entschädigungsanspruch dem Grunde nach in dem Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Vereinzelt wird auch beantragt, die geplante Wildbrücke nicht zu bauen, die Brücke um 50 m bis 70 m nach Süden zu verschieben bzw. den Radius der jagdfreien Zone lediglich auf 65 m zu beschränken.

Den Forderungen wurde im Wesentlichen entsprochen. Im Übrigen waren sie zurückzuweisen.

Die Maßnahmenträgerin hat in einem Gespräch mit betroffenen Jagdgenossenschaften, dem Kreisjägermeister, der Unteren Jagdbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde eine einvernehmliche Vorgehensweise abgestimmt. Demnach wird nunmehr auf die generelle Jagdverbotszone verzichtet und in einem Bereich von ca. 250 m beidseitig der Grünbrücke eine Jagdeinschränkungszone vorgesehen. Durch einen freiwilligen Verzicht der Jagdausübungsberechtigten sollen in dieser Zone keine festen jagdlichen Einrichtungen, wie Ansitze, Kanzeln, Kurrungs- und Fütterungsstellen geschaffen und auf die Ausübung der Fallenjagd und die Ausbildung von Hunden verzichtet werden. Der östlich der A 7 auf die Grünbrücke zulaufende Wirtschaftsweg wird ca. 70 m vor der Brücke mittels einer Schranke für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zur Wildschadenabwehr an gefährdeten landwirtschaftlichen Flächen ist eine zeitlich befristete Aufstellung von mobilen Ansitzleitern oder -böcken zulässig. Die Waldflächen im Umfeld der Grünbrücke sind naturnah zu bewirtschaften, d.h. vielstufig ausgebaute Laubwaldbestände, das Belassen von umgestürzten Bäumen und ein hoher Totholzanteil. Hinsichtlich der angesprochenen Wildschadensregulierung ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass unter Berücksichtigung der einvernehmlichen Abstimmungen nicht mehr von signifikanten Wildschäden auszugehen ist, zumal nunmehr eine kontrollierte Bejagung stattfinden kann. Überdies wird ein Entschädigungsanspruch für Beeinträchtigungen der Jagd (Jagdwertminderung) in privatrechtlichen Entschädigungsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Der Maßnahmenträger wird auf Antrag Betroffener eine gutachtliche Beurteilung der Eingriffssituation in den jeweiligen Jagdbezirken sowie dem Grunde und der Höhe nach des Entschädigungsanspruches des Jagdausübungsberechtigten durch einen Sachverständigen beauftragen. In der gutachtlichen Beurteilung werden temporäre Beeinträchtigungen des Jagdbezirkes während der Bauphase und entschädigungspflichtige Dauerschäden berücksichtigt. Bei der Beurteilung der Dauerschäden schließt die Einschränkung der Jagd den Bereich von Grünbrücken ein.

Die von Einwendern vereinzelt geforderte Verschiebung der Grünbrücke bzw. der gänzliche Verzicht auf die Grünbrücke war abzulehnen. Durch die Verbreiterung der A 7 auf sechs Fahrbahnen wird die Barrierewirkung der Trasse für wandernde Tierarten weiter verstärkt. Die bestehende Zerschneidungswirkung dokumentiert sich über die zahlreichen Wildtierunfälle (Reh- und Schwarzwild, Dachs) sowie insbesondere über die Totfunde der Wildkatze (aktuell in 2009, Frühjahr 3 Totfunde; Frühjahr 2010 1 Totfund). Die Tiere bilden natürliche Verbreitungslinien entlang naturnaher Landschaftselemente aus. Diese Verbreitungsachsen verlaufen im räumlichen Bezug westlich oder östlich - also parallel - zur A 7. Ausgehend von der Landschaftsmorphologie und Waldflächenverteilung ist in der Verkehrseinheit 3 zusätzlich ein Querungskorridor festgestellt worden (JAGDEINRICHTUNGSBÜRO HUPE 2009, BUND, BFN 2009). Er liegt im Bereich Scheerenberg - Leineholz. Die Bedeutung dieses Querungskorridores für die Tiere wird über einen gesteigerten Individuennachweis in den angrenzenden Lebensräumen und im Bereich der vorhandenen Querungsbauwerke belegt. Durch die A 7 wird dieser Querungskorridor zerschnitten; ihre Verbreiterung erhöht diese trennende Wirkung noch.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Zur Minderung dieser Zerschneidungseffekte ist, entsprechend dem großräumigen Wanderverhalten der Tiere, der Bau einer Grünbrücke am Breitenhai unbedingt erforderlich.

Art und Lage der Brücke wird von der Unteren Naturschutzbehörde, von dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) und dem Bund für Umwelt- und Naturschutz in Deutschland (BUND) befürwortet. Die Geländeuntersuchungen und übergeordnete Planungen bestätigen den Standort ebenfalls. Auf die Realisierung der Grünbrücke kann daher nicht verzichtet werden.

Im Rahmen einer ergänzenden Anhörung wird von einer Jagdgenossenschaft vorgetragen,

- dass die in einem Ortstermin am 25.07.2012 abgestimmten Inhalte zur zukünftigen Jagdausübung noch nicht vertraglich fest geschrieben seien,
- dass für den Verzicht auf Einzäunungen Regelungen zur Entschädigung erfolgen müssen,
- dass mobile Ansitzeinrichtungen weiterhin zulässig sein müssen,
- dass aufgrund jagdrechtlicher Einschränkungen privatrechtliche Vereinbarungen auch mit den Jagdgenossenschaften abgeschlossen werden müssen,
- und dass sich die Entschädigungszahlungen auch auf Bewirtschaftungseinschränkungen und Bewirtschaftungerschwernisse beziehen müssen.

Hierzu ist folgendes auszuführen:

Um die Einwendungen zur ursprünglich vorgesehenen Jagdverbotszone zu berücksichtigen, wurde am 25.07.2012 ein Abstimmungstermin mit den Beteiligten durchgeführt, um konsensfähige Inhalte zur zukünftigen Jagdausübung zu finden. Das Ergebnis dieses Termins gibt das nunmehr planfestgestellte Maßnahmenblatt S 9 wieder. Einwendungen zu dem damaligen Ergebnisprotokoll wurden nach Aussage der Vorhabensträgerin nicht erhoben. Das Maßnahmenblatt als Bestandteil der Genehmigungsunterlage kann jedoch keine vertraglichen Regelungen ersetzen. Diese werden von der Vorhabensträgerin außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit den Beteiligten (Forst- und Jagdgenossenschaften) verhandelt und zum Abschluss gebracht. Gegenstand sind Wildschadensersatzforderungen und Entschädigungszahlungen.

In der vorgesehenen Jagdbeschränkungszone ist grundsätzlich auf feste jagdliche Einrichtungen wie Ansitze, Kanzeln etc. zu verzichten. Möglich ist jedoch das zeitlich befristete Aufstellen mobiler Ansitzleitern an betroffenen Ackerflächen mit dem ausschließlichen Ziel der Wildschadensabwehr. Dies gilt jedoch nicht für die geschlossene Waldfläche im unmittelbaren Umfeld der Grünbrücke.

Soweit eine Entschädigungszahlung für Bewirtschaftungseinschränkungen und Bewirtschaftungerschwernisse angesprochen wird, ist darauf zu verweisen, dass die im Umfeld der Grünbrücke liegenden Waldflächen nach den Richtlinien des Zertifizierungssystems für nachhaltige Waldbewirtschaftung bewirtschaftet werden. Die einzuhaltenden Standards entsprechen den Grundsätzen einer naturnahen Waldbewirtschaftung. Damit ist das Ziel der Maßnahme S 9, dass die in der Jagdbeschränkungszone liegenden Waldflächen möglichst naturnah bewirtschaftet werden sollen, bereits heute erfüllt. Weitergehende Bewirtschaftungsauflagen, die ggf. zu entschädigen wären, sind daher nicht erforderlich.

2.2.2.14 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, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

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.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in den Vorfluter, das auf der A 7 im genannten Steckenabschnitt anfällt und der Straße aus dem Gelände zuläuft, wird die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG sowie § 15 NWG¹⁷.

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. 1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde ausgesprochen.

Die unter 1.2 ausgesprochenen Bestimmungen entsprechen den Vorgaben des § 15 NWG, insbesondere sind die Mindestbestimmungen nach dessen Abs. 2 festgelegt.

Der 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. 1.1.3.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

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

2.4 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1 Stadt Northeim

Die Stadt Northeim befürchtet für die Ortschaften Berwartshausen und Höckelheim eine beträchtliche Zunahme der Lärmimmissionen und fordert eine Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen.

Die Befürchtungen der Stadt Northeim werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die errechneten Immissionsdaten zeigen, dass im Prognose-Planfall 2025 Mittelungspegel zu erwarten sind, die lediglich um bis zu 0,4 dB(A) am Tag über denen des Prognose-Nullfalls liegen. Diese Zunahme der Lärmimmissionen ist vom menschlichen Ohr nicht wahrnehmbar. Die Berechnungen zeigen darüber hinaus, dass für die Ortschaft Höckelheim ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte nicht gegeben ist. Dem Maßnahmenträger kann insoweit nicht auferlegt werden, auf seine Kosten Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Hinsichtlich der Beurteilung der lärmtechnischen Berechnung für die Ortschaft Berwartshausen wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen. Weitere lärm-

¹⁷ Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25. Februar 2010), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03. April 2012 (GVBl. S. 46).



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

technische Maßnahmen sind dem Maßnahmenträger insoweit auch für die Ortschaft Berwartshausen nicht aufzuerlegen.

2.4.2 Stadt Moringen

Soweit die Stadt Moringen eine Schallschutzwand zum Schutz der Gemeinde Großenrode sowie eines offenporigen Asphalts zur Reduzierung der Schallimmissionen fordert, wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.4.1.4 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist anzuführen, dass auf der Richtungsfahrbahn Hannover ein lärmindernder Asphalt mit einer Lärmreduzierung von – 2 dB(A) planfestgestellt ist.

Bezüglich der Dokumentation des Zustandes des Gemeindestraßennetzes in der Ortschaft Großenrode vor Beginn der Baumaßnahme hat der Maßnahmenträger eine Dokumentation zugesagt. Auf die Zusage in Ziff. 1.1.4.1.1 wird verwiesen.

Der angesprochene Verlust einer Hecke im Bereich der Richtungsfahrbahn Kassel kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Im Bereich Großenrode/Berwartshausen sind im Zuge des Ausbaus der A 7 keine Rodungen auf der Westseite der A 7 vorgesehen.

2.4.3 Landkreis Northeim

Der Landkreis hat zur Sicherstellung des Wasserschutzes einige Forderungen erhoben bzw. Hinweise gegeben, denen mit den Nebenbestimmungen zu Ziff. 1.1.3.3 und 1.2.2 sowie der Zusage in Ziff. 1.1.4.1 Rechnung getragen ist.

2.4.4 Klosterkammer Hannover

Die Klosterkammer lehnt die Inanspruchnahme der Eigentumsflächen, Flurstück 14/10, Flur 2 und Flurstück 1/9, Flur 3, Gem. Höckelheim für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen aus grundsätzlichen Erwägungen ab.

Der Ablehnung der Flächeninanspruchnahme kann nicht entsprochen werden.

Die auf dem Flurstück 14/10 vorgesehene Ersatzmaßnahme E 22 ist zur Erreichung des mit ihr verfolgten Zweckes, der Aufwertung bzw. Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen, – auch nach Meinung der UNB – sehr gut geeignet. Sie ist gleichzeitig in der Lage, auch Vernetzungs-, Lebensraum- und Schutzfunktionen für Pflanzen und Tiere zu übernehmen. Die Realisierung dieser Maßnahme wird im Landschaftsplan der Stadt Northeim zur Umsetzung empfohlen. Dabei wird der Schutz des dort gelegenen Kalkmagerrasens als wichtiges Merkmal der fachlichen Eignung gesehen.

Die Maßnahme verspricht an anderer Stelle keinen vergleichbaren Erfolg.

Hierfür ähnlich qualifizierte Standorte sind nicht erkennbar. Zwar behauptet der Einwender, dass an anderer Stelle Alternativen möglich seien. Den Nachweis solcher Alternativen oder auch nur nähere Hinweise hierauf ist er aber schuldig geblieben.

Die mit der Maßnahme E 22 verbundenen nachteiligen Folgen für den Einwender stehen schließlich auch nicht außer Verhältnis zum beabsichtigten Erfolg. Die Inanspruchnahme seiner Fläche führt nicht zu außergewöhnlichen wirtschaftlichen Nachteilen auf Seiten des Einwenders. Die Maßnahme liegt an einer Hangkante bzw. in Hanglage des Lämmerberges. Die natürliche Ertragsfähigkeit der hier ausgebildeten flachgründigen Pararendzinen ist gering. Angesichts des großen Umfangs des landwirtschaftlichen Grundbesitzes des Einwenders fällt der Verlust der Fläche 14/10 für ihn darüber hinaus nicht erheblich ins Gewicht.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Besondere wirtschaftliche Nachteile durch diesen Flächenverlust wurden auch vom Einwender nicht geltend gemacht.

Schließlich hat der Vorhabenträger auch seine Bereitschaft zu geringfügigen Modifizierungen der Maßnahme E 22 in Absprache mit dem Einwender im Rahmen der Ausführungsplanung bekundet.

Die Inanspruchnahme der Fläche 1/9 ist für den Bau des Regenrückhaltebeckens 2 und der Ersatzmaßnahme E 23 notwendig. Eine Verschiebung des Regenrückhaltebeckens ist aus wassertechnischer Sicht nicht möglich, zumal sich im südlichen Bereich das Überschwemmungsgebiet der Moore befindet. Der Bau eines Rückhaltebeckens im Überschwemmungsgebiet ist nicht zulässig. Die Fläche wurde darüber hinaus auch für die Ersatzmaßnahme E 23 in Anspruch genommen, da sie aufgrund des Regenrückhaltebeckens nicht mehr ordnungsgemäß zu bewirtschaften ist und sich aus diesem Grund als Kompensationsfläche anbietet.

Eine Verschiebung der Kompensationsmaßnahme ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten, da die Klosterkammer andere Flächen nicht anbieten kann, andererseits aber staatliche Flächen vorrangig vor privaten Eigentumsflächen in Anspruch zu nehmen sind.

2.4.5 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Northeim

Die Landwirtschaftskammer regt die Verlegung der Ersatzmaßnahmen E 22 und E 24 und der Ausgleichmaßnahme A 16 an, damit verbleibende landwirtschaftliche Nutzflächchen keine ungünstigen Zuschnitte aufweisen, auch Restflächen zukünftig wirtschaftlich genutzt werden können bzw. die bestehende Agrarstruktur in der Örtlichkeit geschont wird.

Im Rahmen der ergänzenden Anhörung fordert die Landwirtschaftskammer, dass der östlich auf die Grünbrücke zulaufende Wirtschaftsweg auch zukünftig seine Erschließungsfunktion beibehält.

Der Forderung zur Erschließungsfunktion und zur Verlegung der Ersatzmaßnahme E 24 wird entsprochen, im Übrigen kann der Anregung nicht gefolgt werden.

Die Lage der Maßnahme E 22 orientiert sich an den gegenwärtigen Strukturen in der Landschaft, da durch diese Maßnahme ein Pufferbereich zwischen wertvollem Lebensraum und angrenzender landwirtschaftlicher Nutzfläche geschaffen wird.

Die Maßnahme A 16 ist eng mit dem Standort der Grünbrücke verknüpft bzw. steht mit dem Bau der Grünbrücke in einem engen Zusammenhang.

Eine Verschiebung der Maßnahme, deren Lage von den naturschutzrechtlichen Fachbehörden befürwortet wird, war somit aus fachlichen Gründen nicht weiter zu verfolgen.

Die Maßnahme E 24 ist ausgehend von ihrer ursprünglich geplanten Lage um ca. 500 m weiter nach Süden an einen vorhandenen Grabenverlauf verschoben worden. Die Eigentümer der neu betroffenen Flächen haben der Flächeninanspruchnahme zugestimmt. Die Trittsiefenfunktion der Maßnahme wird auch mit der Verschiebung weiterhin erfüllt.

Hinsichtlich der Erschließungsfunktion des Wirtschaftsweges ist festzustellen, dass dieser Weg ca. 70 m vor der Grünbrücke mittels einer Schranke für den Kfz-Verkehr gesperrt wird (siehe Maßnahmenblatt S 9). Von der Sperrung betroffen ist jedoch nur das letzte Teilstück des Weges, das nur der Erschließung von Waldflächen dient. Der Weg wird für forstliche Zwecke weiterhin nutzbar sein, die Schranke reguliert allerdings den Kfz-Verkehr in Richtung Grünbrücke. Die verbleibenden Ackerflächen in diesem Bereich sind von der Wegesperrung nicht betroffen, so dass eine Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen weiterhin möglich ist.



2.5 Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen

2.5.1

Die Genossenschaft lehnt die geplanten Ausgleichsmaßnahmen in der Gemarkung Schneidinghausen ab, da die geplante Bepflanzung zu höheren Unterhaltungsaufwendungen führt und die befahrbare Breite der Wege eingeschränkt werde. Sollte die Bepflanzung gleichwohl erfolgen, wird eine Übernahme der Mehrkosten für Unterhaltungs- und Baumpflegemaßnahmen gefordert.

Der Einwendung wurde entsprochen; die Ersatzmaßnahme E 24 wurde verlegt. Die Maßnahme E 24 ist ausgehend von ihrer ursprünglich geplanten Lage um ca. 500 m weiter nach Süden an einen vorhandenen Grabenverlauf verschoben worden.

2.5.2

Die Genossenschaft befürchtet durch die Planung erheblichen wirtschaftlichen Schaden. Sie fordert, die Ausgleichsmaßnahme A 17 (Entwicklung eines naturnahen Waldrandes) aus der Planung herauszunehmen und beantragt, Flächen- und Bestandsverluste als Entschädigungsanspruch dem Grunde nach in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen sowie betroffene Waldflächen aus der Jagdverbotszone herauszunehmen.

Im Rahmen der ergänzenden Anhörung lehnt die Genossenschaft eine dauernde Belastung der Flurstücke 5/11, 59/3, 58/2, 14/55, jeweils Flur 4 sowie Flurstück 120/8, Flur 3, alle Gem. Großenrode ab. Es sei auch unverständlich, warum die Flurstücke 5/11 und 59/3 in der dargestellten Größe belastet werden sollen.

Bezüglich der nunmehr festgelegten Jagdbeschränkungszone lehnt die Genossenschaft den Verzicht auf das Errichten von Zäunen ab und fordert neben der Bewirtschaftung von Laubholzbeständen auch die Bewirtschaftung von Nadelhölzern.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Im Bereich der Waldfläche „Am breiten Hai“ ist die landschaftspflegerische Maßnahme A17 geplant.

Sie sieht vor, im Unterwuchs des bestehenden Hochwaldes auf einer Breite von ca. 20 m einen Waldrand aufzubauen. Der bestehende Wald bleibt somit erhalten und wird nur zum Schutz unterpflanzt (Windbruchgefahr, Sonnenbrandgefahr).

Eine Unterpflanzung ist ausschließlich mit Laubgehölzen vorgesehen. Das Aufstellen eines Verbisschutzzaunes ist nicht notwendig (Wildkatzenlebensraum, Nahbereich Grünbrücke).

Rodungsmaßnahmen sind ausschließlich im Bereich des aufzustellenden Wildkatzenschutzzaunes auf einer Breite von 5 m durchzuführen. Dies ist notwendig, damit der Zaun seine Funktion vollständig erfüllen kann. Jedes Gehölz könnte ansonsten von den Tieren als Überkletter-Hilfe genutzt werden und damit die Gefahr des Einwanderns in den Straßenraum erhöhen. Auf diesem Streifen wird ein Waldstaudensaum entwickelt (vgl. Maßnahme Nr. A15).

Die Maßnahmenträgerin hat im Verfahren zugesagt, die Ausführung der Unterpflanzung in enger Abstimmung mit dem Einwender durchzuführen. Der vorhandene Waldbestand soll dabei erhalten bleiben. Der beantragten Herausnahme der Ausgleichsmaßnahmen aus der Planung kann nicht entsprochen werden.

Bezüglich der Flächen und Bestandsverluste ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme von ca. 1,15 ha durch die Straßenbauverwaltung für den Autobahnausbau vorgesehen ist.

Ein Anspruch auf Ersatzflächen besteht nur bei einer Existenzgefährdung. Bei einem "Verlust" von ca. 2,5 % (=> 1,15 ha von 45 ha Gesamtfläche) besteht eine Existenzgefährdung nicht. Somit kann der Maßnahmenträgerin nicht aufgegeben werden, Ersatzflächen zur Ver-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

fügung zu stellen. Es findet lediglich eine monetäre Entschädigung statt, die in privatrechtlichen Vereinbarungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt wird.

Soweit die Herausnahme von Waldflächen aus der Jagdverbotszone beantragt wird, wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.13 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Eine Jagdverbotszone wird insoweit nicht mehr eingerichtet.

Hinsichtlich der dauernden Belastung verschiedener Flurstücke hat die Maßnahmenträgerin dem Einwender ein Entschädigungsangebot unterbreitet. Die Planfeststellungsbehörde geht insoweit davon aus, dass es zu einvernehmlichen Vereinbarungen und Regelungen in den privatrechtlichen Entschädigungsverhandlungen kommt. Im Übrigen ist anzuführen, dass in der ursprünglichen Planung überwiegend der Erwerb der Flächen durch die Maßnahmenträgerin vorgesehen war.

Das geforderte Einzäunen größerer Flächen im direkten Umfeld der Grünbrücke war abzulehnen, da damit das angestrebte Funktionsziel der Vernetzung der Lebensräume von Säugetieren im Bereich großräumiger Verbindungskorridore vollständig unterbunden wäre. Abgezäunte Flächen sind nicht durchlässig und stellen Barrieren dar. Insoweit ist ein teilweiser Verbiss der Pflanzen, soweit dies der vorgesehene Einzelbaumschutz nicht unterbinden kann, in Kauf zu nehmen, zumal das angestrebte Entwicklungsziel davon unberührt bleibt. Neben der naturnahen Bewirtschaftung von Laubholzbeständen ist der Aufbau der Waldbereiche mit Nadelgehölzen nicht vorgesehen. Laubgehölze bilden eine standortgerechte, naturnahe Gehölzpflanzung aus. Nadelgehölze, wie Fichten oder Kiefern gelten hingegen nicht als standortgerecht und sind daher unter Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange nicht vorzusehen.

2.5.3

Der Einwender fordert vorübergehend in Anspruch zu nehmende Ackerflächen wieder in den Originalzustand zu versetzen und lehnt die Errichtung eines Wildkatzenschutzzaunes einschließlich eines 5 m breiten gehölzfreien Streifens ab. Als Entschädigung käme nur gleichwertiges Ackerland in Betracht.

Die Ausweisung einer Jagdverbotszone im Umkreis von 500 m zu beiden Seiten der geplanten Grünbrücke wird abgelehnt, da es hierfür keine Rechtsgrundlage gebe. Im Übrigen fordert der Einwender Entschädigungsansprüche in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Für den Zeitraum der Bauphase ist auf den Eigentumsflächen des Einwenders ein vorübergehender Arbeitstreifen für den Baubetrieb erforderlich. Dieser wird nach Abschluss der Bauarbeiten in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt, so dass keine Beeinträchtigungen verbleiben. Auf die planfestgestellte Kompensationsmaßnahme S 2 wird insoweit verwiesen. Zudem ist es notwendig, einen Streifen von 5 m für Wildkatzen im Bewuchs entlang der Autobahn dauernd zu beschränken. Damit der Wildkatzen-Schutzzaun, der auf den Flächen des Einwenders entlang der A 7 geplant ist, seine Funktion vollständig erfüllen kann, muss zur freien Landschaft ein ca. 5 m breiter gehölzfreier Streifen ausgebildet sein, da ansonsten jedes Gehölz von den Wildkatzen als Überkletterhilfe genutzt werden könnte und damit die Gefahr des Einwanderns in den Straßenraum erhöht wird. Die Lage des Zaunes wurde dabei so gewählt, dass nur eine möglichst geringe Grundfläche, nämlich 726 m² auf dem Flurstück 89/4 und 102 m² auf dem Flurstück 89/6, außerhalb des Trassenkörpers in diesen 5 m breiten Streifen fällt. Ausschließliches Ziel ist es, auf den dauerhaft zu beschränkenden Flächen den Schutzzaun freizuhalten. Eine ackerbauliche Nutzung, außer Mais, kann auch zukünftig erfolgen.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Die geforderte Entschädigung in gleichwertigem Tauschland für die beschränkten Grundflächen war abzulehnen. Ein Anspruch auf Ersatz- oder Tauschland ist lediglich bei einer nachgewiesenen Existenzgefährdung gegeben. Aufgrund der geringfügigen Inanspruchnahme der Eigentumsflächen durch eine dauernde Beschränkung ist diese jedoch auszuschließen, so dass dem Einwender lediglich eine finanzielle Entschädigung zusteht.

Soweit der Einwender die Ausweisung einer Jagdverbotszone ablehnt, wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.13 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Eine Jagdverbotszone wird demnach nicht mehr eingerichtet.

2.5.4

Der Einwender hält die Abgabe von 1,5 ha seines Ackerlandes ohne Ausgleich durch gleichwertiges Ersatzland für unzumutbar, da ihm ansonsten seine Existenz entzogen werde. Er befürchtet zudem Nachteile, u.a. durch den Wegfall der Agrarausgleichsmaßnahmen, durch Bewirtschaftungserschwernisse und höhere Schadstoff- und Lärmbelastungen. Weiter befürchtet er Schäden an seinem Ackerland und bittet um Prüfung, ob das Regenrückhaltebecken 3 nicht auf Eigentumsflächen des Bundes bzw. des Landes gebaut werden könne.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Bedrohung der Existenzfähigkeit des landwirtschaftlichen Betriebes hat der Einwender auf Veranlassung des Maßnahmenträgers einen betrieblichen Erfassungsbogen eingereicht. Nach Auswertung dieser Unterlagen beträgt der Flächenverlust bei einer Gesamtgröße von ca. 121 ha ca. 1 % der Gesamtfläche. Somit ist nicht einmal die „Bagatellgrenze“ von 4 % überschritten und eine Existenzgefährdung nicht in Betracht zu ziehen (BVerwG, Urt. v. 14.04.2010, 9 A 13/08, 2. LS). Weitergehende Ermittlungen erübrigen sich daher.

Soweit darüber hinaus wirtschaftliche Nachteile befürchtet werden, ist hierzu im Einzelnen folgendes auszuführen:

Ausgleichsansprüche für den Wegfall der Agrarausgleichsmaßnahmen und Entschädigungsansprüche werden in privatrechtlichen Grunderwerbsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden.

Das Flurstück 20/2, Flur 4, Gem. Berwartshausen wird auf einer Breite von 5 m für die Verbreiterung und die Dammfußmulde in Anspruch genommen. Die verbleibende Fläche kann in gleicher Weise bewirtschaftet werden.

Verfestigungen der Zufahrten durch die Baumaßnahme werden nach dem Ende der Baumaßnahme wieder beseitigt. Alle Arbeitsstreifen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. In diesem Zusammenhang wird auf die planfestgestellte Kompensationsmaßnahme S 2 verwiesen.

- Eine erhöhte Schadstoffbelastung des Ackerlandes, insbesondere für den Gemüseanbau, wird nicht verkannt. Die Schadstoffimmissionen belasten jedoch überwiegend Grundflächen in unmittelbarer Nähe zur Schadstoffquelle – also im Bereich der bereits heute bestehenden Straßenseitenböschungen. Als Hauptbelastungszone sind die ersten 10 m vom Fahrbahnrand anzusehen. Besonders bodenschädigende Problemstoffe (wie insbesondere Blei) werden durch Kfz mittlerweile kaum noch emittiert. Die verbleibenden Problemstoffe (z.B. Zink, Cadmium) werden im so genannten „Spritzwasserbereich“ (d.h. bis ca. 10 m Entfernung) abgelagert. Dies wird sich auch bei der prognostizierten Erhöhung der Verkehrszahlen nicht verändern.



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Um die Ausbreitungsentfernung der emittierten Schadstoffe möglichst zu reduzieren, werden entlang der Trasse neue Gehölze gepflanzt (Landschaftspflegerische Maßnahme A10, A11). Weitere Maßnahmen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

- Zur befürchteten höheren Lärmbelastung wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.4.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme bei einer Verbreiterung der A 7 wird sich der Lärmpegel am Tag um 0,4 dB(A) und in der Nacht um 0,1 dB(A) erhöhen. Diese Differenz ist vom menschlichen Ohr nicht wahrnehmbar.

Bezüglich eintretender Schäden auf dem Ackerland des Einwenders ist festzustellen, dass Drainagen, soweit sie getrennt werden, wieder verbunden und ordnungsgemäß hergestellt werden. Auch der Graben und die Verrohrung auf dem Flurstück 9/2, Flur 4, Gem. Berwarthausen werden am neuen Böschungsfuß der Autobahn ebenfalls wieder hergestellt.

Soweit der Einwender eine Prüfung fordert, ob das Regenrückhaltebecken 3 auf anderen Flächen gebaut werden kann, ist festzustellen, dass das Becken am Tiefpunkt der Autobahn liegt und an der Hochwassergrenze der Moore angeordnet ist. Eine Verschiebung ist aus wassertechnischer Sicht daher nicht möglich.

2.5.5 Der Einwender lehnt die Inanspruchnahme seiner Ackerflächen ab, da durch den Flächenverlust seine Existenzgrundlage geschmälert, die Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen erschwert und die Erreichbarkeit seiner Ackerflächen eingeschränkt werde sowie die Höhe von Wildschäden zunehme. Weiter befürchtet er eine Wertminderung seiner angrenzenden Flächen.

Den Einwendungen wurde gefolgt; die Ersatzmaßnahme E 24 wurde verlegt. Die Maßnahme E 24 ist ausgehend von ihrer ursprünglich geplanten Lage um ca. 500 m weiter nach Süden an einen vorhandenen Grabenverlauf verschoben worden.

2.5.6

Der Einwender lehnt die Errichtung einer Jagdverbotszone im Umkreis von 500 m um die geplante Grünbrücke ab, da mit einer Zunahme von Wildschäden zu rechnen ist. Diesbezüglich fordert er eine Wildschadensregulierung.

Im Erörterungstermin erhebt er zudem die Forderung, dass eine Zufahrt zu seinem bewirtschafteten Flurstück 69, Flur 7, Gem. Hillerse erhalten bleibt.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen in Ziff. 2.2.2.13 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Eine Jagdverbotszone ist danach nicht mehr vorgesehen.

Hinsichtlich der geforderten Zufahrt hat der Maßnahmenträger im Erörterungstermin den Bau einer Zufahrt zugesagt. Einzelheiten hierzu werden im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen den Beteiligten abgestimmt.

2.5.7



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

Der Einwender sieht seine Belange durch die Inanspruchnahme eines Teils seiner Ackerfläche berührt, da die Fläche erheblich an Wert verliere und kaum verkauft oder verpachtet werden könne. Er sei zu einem Flächentausch im Verhältnis 1:3 bereit.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Von der ca. 140 m langen und ca. 55 m breiten Fläche beabsichtigt der Maßnahmenträger an der schmalen Seite einen ca. 4 m breiten Streifen entlang der Autobahn mit 228 m² zu erwerben. Anschließend folgt ein Streifen von 5 m Breite als dauernd zu beschränkende Fläche mit 297 m². Dort soll ein Anbau von niedrig wachsenden Feldfrüchten stattfinden, damit Wildkatzen nicht über den Zaun klettern können.

Ein zehn Meter breiter anschließender Streifen von 588 m² soll nur als vorübergehende Fläche während der Bauzeit in Anspruch genommen werden.

Das ca. 140 m lange Grundstück wird um ca. 4 m verkürzt und auf einem 5 m breiten Streifen im Anbau beschränkt.

Eine wirtschaftliche Nutzung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weiterhin gegeben. Die zu erwerbenden und dauernd zu beschränkenden Flächen werden entsprechend ihres Verkehrswertes durch den Maßnahmenträger in einem privatrechtlichen Entschädigungsverfahren erworben bzw. vergütet.

Ein Wertverlust ist somit nicht gegeben; ein Flächentausch im Verhältnis 1:3 war der Maßnahmenträgerin nicht aufzuerlegen.

2.5.8

Der Einwender fordert für seine in Anspruch zu nehmenden Eigentumsflächen Ersatzland, um sein Existenz zu sichern. Jedes Betreten oder Befahren seiner Eigentumsfläche werde ohne vertragliche Regelungen nicht geduldet.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Der Einwender ist mit den Flurstücken 2/1 und 2/4, Flur 7, Gem. Hillerse betroffen. Die Flurstücke erstrecken sich von ca. km 248+350 bis km 248+995 entlang der östlichen Autobahnseite. Sie haben eine Tiefe von bis zu 200 m. Benötigt wird ein rund 6 m breiter Streifen entlang dieses 650 m langen Streckenbereichs. Weitere 5 m sollen durch den Anbau niedrig wachsender Feldfrüchte dauerhaft beschränkt werden, damit Wildkatzen den Schutzzaun nicht übersteigen können.

Ein Anspruch auf Ersatz(-Tausch)land besteht lediglich bei einer nachgewiesenen Existenzgefährdung.

Der Einwender wurde von der Maßnahmenträgerin schriftlich aufgefordert, einen Betriebserfassungsbogen ausgefüllt vorzulegen, damit der Tatbestand einer evtl. Existenzgefährdung geprüft werden kann, um einen Anspruch auf Ersatzland nachzuweisen. Trotz angemessener Fristsetzung wurde der Betriebserfassungsbogen nicht vorgelegt, so dass die Maßnahmenträgerin keine Prüfung auf einen Ersatzlandanspruch vornehmen konnte. Insoweit besteht auch für die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit, der Maßnahmenträgerin aufzugeben, Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Was die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen des Einwenders anbelangt, so ist der Vorhabenträger nach eigenem Bekunden bestrebt, die Details dieser Inanspruchnahme durch privatrechtliche Vereinbarungen mit dem Einwender zu regeln. Da die Flächen aber als „vorübergehend in Anspruch zu nehmen“ planfestgestellt sind, kann der Vorhabenträger im Nichteinigungsfall ein Betreten aufgrund einer entsprechenden Entscheidung der Enteignungsbehörde erzwingen.. Zudem ist durch die planfestgestellte Kompensationsmaßnahme S 2 gewährleistet, dass die während der Bauphase vorübergehend in Anspruch zu nehmen-



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

den Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden und keine Beeinträchtigungen verbleiben.

2.5.9

Der Einwender lehnt die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen für das geplante Vorhaben ab.

Die Einwendung war zurückzuweisen.

Die Einwendung ist nicht weiter substantiiert.

Von der 55977 m² großen Eigentumsfläche, Flurstück 34, Flur 5, Gem. Berwartshausen müssen für den Straßenbau 354 m² erworben sowie für die Bauphase vorübergehend 5009 m² in Anspruch genommen werden. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt, so dass keine Beeinträchtigungen verbleiben.

Die dauerhafte Inanspruchnahme von nur 354 m² stellt für den Einwender keine signifikante Belastung dar.

3. Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postfach 10 08 54) 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 über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und beim Bundesfinanzhof vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3091) 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 Bundesverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO. Vor dem Bundesverwaltungsgericht sind auch die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 VwGO bezeichneten Organisationen einschließlich der von ihnen gebildeten juristischen Personen gemäß § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 7 VwGO als Bevollmächtigte zugelassen, jedoch nur in Angelegenheiten, die Rechtsverhältnisse im Sinne des § 52 Nr. 4 VwGO betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten.



3.2 Sofortige Vollziehbarkeit

Gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss über diese Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 und Anlage zum FStrAbG) keine aufschiebende Wirkung. Einen Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO an das o. g. Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Klage wiederherzustellen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

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

4. Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

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

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Gandersheim, Stiftsfreiheit 3, 37581 Bad Gandersheim, Telefon: 05382-9530, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Adersheimer Str. 17, 38304 Wolfenbüttel, Telefon: 05331-8809331 nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2 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.

4.3 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).

4.4 Sonstige Hinweise

4.4.1 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B.: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

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

4.4.2 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

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

4.4.3 Abstimmungen mit Leitungsträgern

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadtwerke Northeim GmbH, der Kabel Deutschland GmbH, der E.ON Avacon AG, der E.ON Mitte AG sowie der E.ON Netz GmbH in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen sofern deren Versorgungs- oder Entsorgungsleitungen betroffen sind. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übermittelt.

4.4.5 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.

4.4.6 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.

4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

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

Im Auftrage

gez. von Stülpnagel

von Stülpnagel

**Anhang / Abkürzungsverzeichnis**

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes -(Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
ARS 18/95	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995
ARS 22/96	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BA	Bauabschnitt
BANZ	Bundesanzeiger
BAST	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes- Immissionsschutzgesetz
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Abkürzung	Bedeutung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LGLN	Landesbehörde für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAmS 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBL	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50-100	Militärische Lastenklasse

Abkürzung	Bedeutung
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMBV vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLSStBV	Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Abkürzung	Bedeutung
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Abkürzung	Bedeutung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)



Sechsstreifiger Ausbau der A 7, VKE 3

VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
Vwv-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSG	Wasserschutzgebiet