NLStBV
Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Planfeststellung-

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg, Bauabschnitt 1: Lüneburg-Nord (L 216) - östlich Lüneburg (B 216)

Bau-km 1+000 bis Bau-km 8+700

Datum: **18.12.2024**

Az. **4121 – 31027-1-10/A 39-1.BA**

Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1 VERFÜGENDER TEIL ... 14
1.1 FESTSTELLUNG DES PLANS ... 14
1.2 FESTGESTELLTE MAßNAHMEN ... 14
1.2.1 Neubau/Änderung von Straßen, Lärmschutzbauwerke ... 14
1.2.2 Neubau/Änderung von Entwässerungsanlagen ... 17
1.3 PLANUNTERLAGEN ... 17
1.4 EINGESCHLOSSENE ENTSCHEIDUNGEN ... 45
1.4.1 Naturschutzrechtliche und waldrechtliche Entscheidungen ... 45
1.4.2 Widmung ... 46
1.5 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS ... 46
1.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer ... 46
1.5.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Versickerung von Niederschlagswasser in das Grundwasser ... 47
1.6 ALLGEMEINE VORBEHALTE ... 47
1.7 ENTSCHEIDUNG ÜBER STELLUNGNAHMEN, EINWENDUNGEN UND ANTRÄGE ... 47
1.8 ZUSAGEN DER VORHABENTRÄGERIN ... 47
1.9 INHALTS- UND NEBENBESTIMMUNGEN ... 48
1.9.1 Allgemeines ... 48
1.9.1.1 Bedingungen (§ 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG) ... 48
1.9.1.2 Allgemeiner Auflagenvorbehalt (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG) ... 49
1.9.1.3 Sonstige ... 49
1.9.2 Immissionsschutz ... 50
1.9.2.1 Verkehrslärm ... 50
1.9.2.1.1 Lärmschutzanlagen ... 50
1.9.2.1.2 Erstattungsanspruch für Lärmschutz (passiver Lärmschutz) ... 53
1.9.2.2 Baulärm ... 53
1.9.2.2.1 Allgemein ... 53
1.9.2.2.2 Maßnahmen des Baulärmschutzkonzepts ... 54
1.9.2.2.3 Herstellung von Lärmschutzanlagen ... 55
1.9.2.2.4 Lärmtechnische Überwachung, Sonstige Nebenbestimmungen ... 55
1.9.2.3 Erschütterungen ... 57
1.9.2.4 Licht ... 57
1.9.3 Naturschutz ... 58
1.9.3.1 Allgemeines ... 58
1.9.3.2 Maßnahme 1.4 V (Schutzzäune) ... 58
1.9.3.3 Maßnahme 1.5 V_{CEF} und Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Totholzkäfer) ... 58
1.9.3.4 Maßnahme 1.5 V_{CEF} und Maßnahme 1.6 V_{CEF} (Biber) ... 58
1.9.3.5 Maßnahme 1.5 V_{CEF}, 1.6 V_{CEF} und 1.7 V_{CEF} (Fledermäuse) ... 59
1.9.3.6 Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Sonstige Arten) ... 60
1.9.3.7 Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Reptilien) ... 60
1.9.3.8 Maßnahme 4.9 A_{CEF} (Star und Gartenrotschwanz) ... 60
1.9.3.9 Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Horstschutzzone) ... 61
1.9.3.10 Maßnahme 9 A_{FCS} (Weichholzauwald, naturnaher Laubwald) ... 61
1.9.3.11 Maßnahme 2.2 V_{CEF} (Faunabrücke Lüner Holz) ... 61
1.9.3.12 Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen, Ausgleich ... 61
1.9.3.13 Umweltbaubegleitung und Nachweise über Umweltmaßnahmen ... 62
1.9.4 Wald ... 64
1.9.5 Wasserwirtschaft ... 64

1.9.5.1 Gewässerbenutzung ... 64
1.9.5.2 Entwässerungs-/Abwasserbehandlungsanlagen ... 65
1.9.5.3 Wassergefährdende Stoffe ... 66
1.9.5.4 Gewässerrandstreifen ... 66
1.9.5.5 Überschwemmungsgebiet ... 66
1.9.6 Bodenschutz und Abfall ... 67
1.9.7 Denkmalschutz ... 67
1.9.8 Straßen und Wege ... 68
1.9.9 Schienenwege ... 70
1.9.10 Schifffahrtswege ... 71
1.9.10.1 Bauausführung/Rückbau der Brückenbauwerke ... 71
1.9.10.2 Einleitbauwerke ... 72
1.9.11 Leitungen ... 73
1.9.11.1 Allgemeines ... 73
1.9.11.2 Anforderungen an bestimmte Leitungen ... 74
1.9.11.3 Kosten für Schutz und Verlegungen ... 75
1.9.12 Landwirtschaft ... 75
1.9.13 Belange Privater ... 75
1.9.14 Höhe von Entschädigungen ... 75

2 BEGRÜNDENDER TEIL ... 75

2.1 GEGENSTAND DES PLANS, VORHABENSBESCHREIBUNG ... 76
2.1.1 Vorhabenbeschreibung - Nennung der wesentlichen Planungsmerkmale ... 76
2.1.1.1 Planungskonzept ... 76
2.1.1.2 Gesamtvorhaben und Abschnitte ... 77
2.1.1.3 Straßenbauwerk (straßenbauliche Beschreibung) ... 78
2.1.1.3.1 Überblick Trassenführung ... 78
2.1.1.3.2 Querschnitte und sonstige Trassierungsparameter ... 78
2.1.1.3.3 Anschlussstellen ... 81
2.1.1.4 Baumaßnahmen ... 83
2.1.1.4.1 Baudurchführung ... 83
2.1.1.4.2 Lärmschutz ... 84
2.1.1.5 Entwässerung ... 85
2.2 VERFAHRENSABLAUF UND WÜRDIGUNG ... 88
2.2.1 Erfordernis der Planfeststellung ... 88
2.2.2 Detaillierungsgrad der Planfeststellungsunterlagen ... 89
2.2.3 Zuständige Planfeststellungsbehörde ... 91
2.2.4 Reichweite des Planfeststellungsbeschlusses ... 92
2.2.5 Anhörungsverfahren ... 93
2.2.5.1 Antrag und Auslegung ... 94
2.2.5.2 Einwendungsfrist ... 95
2.2.5.3 Beteiligung der Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange (TöB) ... 95
2.2.5.4 Beteiligung der nicht ortsansässigen Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen ... 96
2.2.5.5 1. Erörterungstermin ... 97
2.2.5.6 1. Änderung der Planunterlagen ... 97
2.2.5.7 Anhörungsverfahren zur 1. Änderung der Planunterlagen ... 98
2.2.5.8 Beteiligung der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange ... 100
2.2.5.9 Weitere Unterlagen ... 100
2.2.5.10 2. Erörterung; Online-Konsultation ... 101
2.2.5.11 2. Änderung der Planunterlagen ... 102
2.2.5.12 Anhörungsverfahren zur 2. Änderung der Planunterlagen ... 102
2.2.5.13 3. Erörterung ... 103

2.2.5.14 Weitere Unterlagen ... 104
2.2.5.15 Wechsel der Vorhabenträgerin ... 105
2.2.5.16 Abschluss des Anhörungsverfahrens ... 105
2.2.6 Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung ... 105
2.2.7 Umweltverträglichkeitsprüfung ... 105
2.2.7.1 Rechtsgrundlagen ... 105
2.2.7.2 Allgemeines ... 105
2.2.7.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen § 11 UVPG ... 106
2.2.7.3.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt ... 106
2.2.7.3.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes, der Datengrundlagen und der Untersuchungsmethodik ... 106
2.2.7.3.3 Schutzgüter (Bestand und Bewertung des Bestandes – Bedeutung) ... 109
2.2.7.3.3.1 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit ... 109
2.2.7.3.3.2 Tiere und biologische Vielfalt ... 110
2.2.7.3.3.2.1 Fledermäuse ... 110
2.2.7.3.3.2.2 Haselmaus ... 111
2.2.7.3.3.2.3 Fischotter und Biber ... 111
2.2.7.3.3.2.4 Sonstige Säugetiere ... 111
2.2.7.3.3.2.5 Brutvögel ... 111
2.2.7.3.3.2.6 Rast- und Zugvögel ... 112
2.2.7.3.3.2.7 Reptilien ... 112
2.2.7.3.3.2.8 Amphibien ... 112
2.2.7.3.3.2.9 Libellen ... 112
2.2.7.3.3.2.10 Fische und Rundmäuler ... 113
2.2.7.3.3.2.11 Muscheln und Schnecken ... 113
2.2.7.3.3.2.12 Tag- und Nachtfalter ... 113
2.2.7.3.3.2.13 Holzkäfer ... 113
2.2.7.3.3.2.14 Laufkäfer ... 114
2.2.7.3.3.3 Pflanzen und biologische Vielfalt ... 114
2.2.7.3.3.4 Boden ... 115
2.2.7.3.3.5 Wasser ... 115
2.2.7.3.3.6 Luft ... 116
2.2.7.3.3.7 Klima ... 116
2.2.7.3.3.8 Landschaft ... 117
2.2.7.3.3.9 Kulturgüter und sonstige Sachgüter ... 117
2.2.7.3.3.10 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern ... 118
2.2.7.3.4 Umweltauswirkungen des Vorhabens ... 118
2.2.7.3.4.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit ... 118
2.2.7.3.4.2 Tiere und biologische Vielfalt ... 119
2.2.7.3.4.2.1 Fledermäuse ... 120
2.2.7.3.4.2.2 Fischotter / Biber ... 122
2.2.7.3.4.2.3 Haselmaus ... 123
2.2.7.3.4.2.4 Sonstige Säugetiere ... 123
2.2.7.3.4.2.5 Brutvögel ... 123
2.2.7.3.4.2.6 Rast- und Zugvögel ... 127
2.2.7.3.4.2.7 Reptilien ... 127
2.2.7.3.4.2.8 Amphibien ... 128
2.2.7.3.4.2.9 Libellen ... 128
2.2.7.3.4.2.10 Fische und Rundmäuler ... 129
2.2.7.3.4.2.11 Muscheln und Schnecken ... 130
2.2.7.3.4.2.12 Tag- und Nachtfalter ... 131
2.2.7.3.4.2.13 Holzkäfer ... 131
2.2.7.3.4.2.14 Sonstige Arten ... 132

2.2.7.3.4.3 Pflanzen und biologische Vielfalt ... 133
2.2.7.3.4.4 Boden ... 136
2.2.7.3.4.5 Wasser ... 137
2.2.7.3.4.6 Luft ... 137
2.2.7.3.4.7 Klima ... 138
2.2.7.3.4.8 Landschaft ... 138
2.2.7.3.4.9 Kulturgüter und sonstige Sachgüter ... 139
2.2.7.3.4.10 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern ... 139
2.2.7.4 Europäischer Gebietsschutz und Artenschutz ... 139
2.2.7.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG ... 140
2.2.7.5.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit ... 142
2.2.7.5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ... 144
2.2.7.5.3 Boden ... 172
2.2.7.5.4 Wasser ... 174
2.2.7.5.5 Luft ... 178
2.2.7.5.6 Klima ... 179
2.2.7.5.7 Landschaft ... 180
2.2.7.5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter ... 180
2.2.7.5.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung ... 182
2.2.7.5.10 Naturschutzfachliches Kompensationskonzept ... 184
2.3 MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG ... 186
2.3.1 Planrechtfertigung ... 186
2.3.1.1 Bedarf als solcher ... 187
2.3.1.2 Dimensionierung ... 188
2.3.1.3 Kein Verstoß des Bundesbedarfsplans gegen höherrangiges Recht ... 193
2.3.1.4 Verkehrsprognose ... 198
2.3.2 Zwingende Gebote und Verbote (Planungsleitsätze) ... 200
2.3.2.1 Zwingende technische und verkehrliche Anforderungen ... 200
2.3.2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung ... 200
2.3.2.3 Flächennutzungspläne ... 201
2.3.2.4 Immissionsschutz ... 202
2.3.2.4.1 Lärmschutz Bauphase ... 202
2.3.2.4.1.1 Allgemeines und Richtwerte ... 202
2.3.2.4.1.2 Vorbelastung, Zumutbarkeitsschwelle und Baulärmkontingent ... 204
2.3.2.4.1.3 Überschlägige Prognose (Abschätzung) der Baulärm-Immissionen ... 206
2.3.2.4.1.4 Schutzmaßnahmen / Vorkehrungen und Anlagen ... 213
2.3.2.4.1.5 Entstehende Baulärmimmissionen und Bewertung ... 214
2.3.2.4.2 Lärmschutz Verkehr ... 217
2.3.2.4.2.1 Immissionsgrenzwerte/ Beurteilungspegel ... 217
2.3.2.4.2.2 Berechnungsverfahren/Berechnungsgrundlagen ... 218
2.3.2.4.2.2.1 Allgemeines ... 218
2.3.2.4.2.2.2 Verkehrszahlen ... 220
2.3.2.4.2.2.3 Geschwindigkeiten ... 221
2.3.2.4.2.2.4 Lkw-Anteil ... 221
2.3.2.4.2.3 Lärmschutzkonzept ... 222
2.3.2.4.2.3.1 Rechtliche Maßstäbe ... 222
2.3.2.4.2.3.2 Ergebnisse der Immissionstechnischen Untersuchung (ohne aktiven Lärmschutz) 223
2.3.2.4.2.3.3 Vollschutz ... 224
2.3.2.4.2.3.4 Verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte mit aktivem Lärmschutz 226
2.3.2.4.2.4 Entschädigungsanspruch für Lärmschutz ... 235

2.3.2.4.2.5 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches ... 236
2.3.2.4.2.6 Gesundheitsschutz ... 236
2.3.2.4.2.6.1 Gesundheitsgefährdungsschwelle ... 237
2.3.2.4.2.6.2 Erreichen der Gesundheitsgefährdungsschwelle ... 238
2.3.2.4.3 Erschütterungen ... 239
2.3.2.4.4 Luftschadstoffe ... 240
2.3.2.5 Naturschutzrecht ... 242
2.3.2.5.1 Eingriffsregelung ... 242
2.3.2.5.1.1 Verfahren ... 242
2.3.2.5.1.2 Eingriff / Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes 243
2.3.2.5.1.3 Vermeidung ... 243
2.3.2.5.1.4 Ausgleich und Ersatz ... 244
2.3.2.5.1.4.1 Ausgleichsmaßnahmen ... 245
2.3.2.5.1.4.2 Ersatzmaßnahmen ... 246
2.3.2.5.1.4.3 Gestaltungsmaßnahmen ... 248
2.3.2.5.1.4.4 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen ... 248
2.3.2.5.1.4.5 Schädigung nach § 19 BNatSchG ... 249
2.3.2.5.1.4.6 Herstellungskontrolle, Bericht ... 250
2.3.2.5.1.4.7 Ersatzgeld ... 250
2.3.2.5.2 Biotopschutz ... 250
2.3.2.5.3 Artenschutz ... 252
2.3.2.5.3.1 Allgemeines und Datengrundlagen ... 252
2.3.2.5.3.2 Rechtsgrundlagen ... 253
2.3.2.5.3.3 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot ... 255
2.3.2.5.3.4 Störungsverbot ... 258
2.3.2.5.3.5 Verbote zum Schutz von Tierlebensstätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) ... 261
2.3.2.5.3.6 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot von Pflanzen ... 264
2.3.2.5.3.7 Zusammenfassung ... 264
2.3.2.5.3.8 Ausnahmen ... 265
2.3.2.5.4 Natura 2000 ... 267
2.3.2.5.4.1 Gegenstand der Prüfung und Maßstab ... 267
2.3.2.5.4.2 Prüfung FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) ... 268
2.3.2.5.4.2.1 Datengrundlagen und wertgebende Bestandteile ... 268
2.3.2.5.4.2.2 Flächeninanspruchnahme ... 270
2.3.2.5.4.2.3 Arten ... 270
2.3.2.5.4.2.4 Indirekte Betroffenheiten ... 271
2.3.2.5.4.2.5 Zusammenwirken ... 271
2.3.2.5.5 Weiterer Gebietsschutz nach BNatSchG beziehungsweise NNatSchG ... 272
2.3.2.6 Wald ... 273
2.3.2.7 Gewässerschutz ... 274
2.3.2.7.1 Gewässerbewirtschaftung ... 274
2.3.2.7.1.1 Allgemeines ... 274
2.3.2.7.1.2 Rechtliche Maßstäbe ... 275
2.3.2.7.1.2.1 Verschlechterungsverbot ... 275
2.3.2.7.1.2.2 Zielerreichungsgebot ... 277
2.3.2.7.1.2.3 Trendumkehrgebot ... 279
2.3.2.7.1.3 Relevante Wirkfaktoren (OWK) ... 279
2.3.2.7.1.4 Überblick betrachtete Oberflächenwasserkörper (OWK) ... 281
2.3.2.7.1.5 OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) ... 285
2.3.2.7.1.5.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials ... 285
2.3.2.7.1.5.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 4 OGewV ... 285

2.3.2.7.1.5.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe) ... 289
2.3.2.7.1.5.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands ... 290
2.3.2.7.1.5.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot ... 292
2.3.2.7.1.6 OWK Ilmenau (Uelzen - Lüneburg) ... 292
2.3.2.7.1.6.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands ... 292
2.3.2.7.1.6.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 4 OGewV ... 293
2.3.2.7.1.6.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe) ... 294
2.3.2.7.1.6.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands ... 294
2.3.2.7.1.6.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot ... 295
2.3.2.7.1.7 OWK Raderbach ... 295
2.3.2.7.1.7.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials ... 295
2.3.2.7.1.7.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials ... 295
2.3.2.7.1.7.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe), keine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK 297
2.3.2.7.1.7.4 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot ... 297
2.3.2.7.1.8 OWK Elbe-Seitenkanal (Schiffshebewerk Scharnebeck bis Schleuse Uelzen) ... 297
2.3.2.7.1.8.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials ... 297
2.3.2.7.1.8.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 4 OGewV .. 297
2.3.2.7.1.8.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe) ... 298
2.3.2.7.1.8.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands ... 298
2.3.2.7.1.8.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot ... 299
2.3.2.7.1.9 OWK Landwehrgraben ... 299
2.3.2.7.1.9.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials ... 299
2.3.2.7.1.9.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials des OWK ... 300
2.3.2.7.1.9.3 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK ... 300
2.3.2.7.1.9.4 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot ... 300
2.3.2.7.1.10 Betrachtete Grundwasserkörper (GWK) ... 300
2.3.2.7.1.11 Grundwasserkörper (GWK) ... 300
2.3.2.7.1.11.1 Relevante Wirkfaktoren (GWK) ... 300
2.3.2.7.1.11.2 Verschlechterungsverbot ... 301
2.3.2.7.1.11.3 Zielerreichungsgebot ... 302
2.3.2.7.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für Benutzungen ... 302
2.3.2.7.2.1 Rechtliche Voraussetzungen ... 302
2.3.2.7.2.2 Gewässerbenutzung ... 303
2.3.2.7.3 Gewässerausbau ... 304
2.3.2.7.4 Gewässerrandstreifen ... 304
2.3.2.7.5 Anlagen an Gewässern ... 305
2.3.2.7.6 Überschwemmungsgebiet, Hochwasserschutz ... 305
2.3.2.7.7 Erdaufschlüsse ... 306
2.3.2.7.8 Abwasseranlagen ... 306
2.3.2.7.9 Sonstiges Wasserrecht ... 307
2.3.2.8 Abfallrecht ... 307
2.3.2.9 Bodenschutz ... 307
2.3.2.10 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung ... 309
2.3.2.10.1 Gesetzliche Anforderungen ... 309
2.3.2.10.2 Benutzung der Bundeswasserstraßen Ilmenau und Elbe-Seitenkanal ... 310
2.3.2.10.3 Anlagen in, über oder unter den Bundeswasserstraßen ... 312
2.3.2.10.4 Vorbehalt abschließender Entscheidung ... 312
2.3.2.11 Straßenkreuzungen ... 313

2.3.2.12 Widmung, Umstufung, Einziehung ... 315
2.3.2.13 Denkmalschutz ... 315
2.3.2.14 Leitungen ... 316
2.3.3 Abwägung ... 316
2.3.3.1 Abschnittsbildung ... 317
2.3.3.1.1 Allgemeines ... 317
2.3.3.1.2 Inhaltliche Rechtfertigung des planfestgestellten Abschnitts, Abschnittsende ... 318
2.3.3.1.3 Zwangspunkte ... 321
2.3.3.1.4 Vorausschau auf Gesamtmaßnahme ... 322
2.3.3.2 Alternativenprüfung ... 326
2.3.3.2.1 Rechtliche Anforderungen und zu prüfende Alternativen/Varianten ... 326
2.3.3.2.2 Keine großräumige Neutrassierung ... 327
2.3.3.2.3 Variante Süd für den Übergang zwischen Abschnitt 1 und Abschnitt 2 ... 328
2.3.3.2.4 Stadtgebiet von Lüneburg / Querung der Ilmenau ... 330
2.3.3.2.5 Sonstige Alternativen ... 331
2.3.3.2.6 Nulllösung ... 331
2.3.3.3 Grundsätze der Raumordnung ... 331
2.3.3.4 Immissionsschutz ... 332
2.3.3.4.1 Trennungsgebot ... 332
2.3.3.4.2 Lärmschutz ... 333
2.3.3.4.2.1 Bauphase ... 333
2.3.3.4.2.2 Lärmschutz Verkehr ... 334
2.3.3.4.2.3 Lärm-Auswirkungen im Bestandsnetz ... 335
2.3.3.4.2.4 RLS-19 ... 337
2.3.3.4.2.5 Umleitungen ... 341
2.3.3.4.3 Luftschadstoffe ... 343
2.3.3.4.4 Sonstige Immissionen ... 343
2.3.3.5 Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft ... 344
2.3.3.6 Klimaschutz ... 344
2.3.3.6.1 Allgemeines ... 344
2.3.3.6.2 Verkehrsbedingte THG-Emissionen ... 345
2.3.3.6.3 THG-Emissionen durch Landnutzungsänderungen ... 346
2.3.3.6.4 Lebenszyklusemissionen ... 346
2.3.3.6.5 Abwägung ... 346
2.3.3.7 Belange von Kommunen und städtebauliche Belange ... 347
2.3.3.7.1 Allgemeines ... 347
2.3.3.7.2 Hansestadt Lüneburg ... 348
2.3.3.7.2.1 Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen ... 348
2.3.3.7.2.2 Kommunale Planungshoheit ... 349
2.3.3.7.2.3 HL als Grundeigentümer ... 354
2.3.3.7.2.4 Anlagen und Kreuzungen ... 356
2.3.3.7.2.5 Ausführungsweise des Anschlusses an nachgeordnete Straßen ... 357
2.3.3.7.2.6 Umleitungskonzept ... 358
2.3.3.7.2.7 Verkehrsuntersuchung, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ... 359
2.3.3.7.2.8 Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, Geh-/Radwege ... 361
2.3.3.7.2.9 Baubedingte Immissionen ... 363
2.3.3.7.2.10 Betriebsbedingte Immissionen ... 364
2.3.3.7.2.11 Brandschutz ... 366
2.3.3.7.2.12 Sonstiges ... 366
2.3.3.7.3 Gemeinde Adendorf ... 366
2.3.3.7.4 Flecken Bardowick / Samtgemeinde Bardowick ... 368
2.3.3.7.4.1 Straßenverkehr ... 368
2.3.3.7.4.2 Umweltauswirkungen ... 369

2.3.3.7.4.3 Sonstiges ... 371
2.3.3.7.5 Samtgemeinde Gellersen ... 372
2.3.3.7.6 Gemeinde Bienenbüttel ... 372
2.3.3.7.7 Gemeinde Barendorf, Gemeinde Vastorf ... 372
2.3.3.7.8 Gemeinde Seevetal ... 374
2.3.3.7.9 Samtgemeinde Ostheide, Gemeinde Wendisch Evern, Gemeinde Reinstorf ... 374
2.3.3.7.10 Gemeinde Lüdersburg ... 375
2.3.3.7.11 Samtgemeinde Scharnebeck ... 375
2.3.3.7.12 Gemeinde Altenmedingen ... 375
2.3.3.7.13 Gemeinde Stelle ... 375
2.3.3.8 Stellungnahmen von Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ... 375
2.3.3.8.1 Landkreis Lüneburg ... 375
2.3.3.8.1.1 Regionalplanung, Kreisentwicklung ... 375
2.3.3.8.1.2 Straßenverkehr ... 376
2.3.3.8.1.3 Natur- und Landschaftsschutz ... 377
2.3.3.8.1.4 Brandschutz ... 379
2.3.3.8.1.5 Gesundheitswesen ... 379
2.3.3.8.2 Kreis Segeberg ... 379
2.3.3.8.3 Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit ... 379
2.3.3.8.4 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie ... 379
2.3.3.8.5 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege ... 380
2.3.3.8.6 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen ... 380
2.3.3.8.7 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ... 381
2.3.3.8.8 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) 383
2.3.3.8.9 Eisenbahn-Bundesamt ... 384
2.3.3.8.10 Bundeswehr ... 384
2.3.3.8.11 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ... 384
2.3.3.8.12 Landwirtschaftskammer Niedersachsen ... 385
2.3.3.8.13 Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Sellhorn ... 385
2.3.3.8.14 Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Unterlüß ... 386
2.3.3.8.15 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg ... 387
2.3.3.8.16 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg ... 387
2.3.3.8.17 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien ... 387
2.3.3.8.18 Bleckeder Kleinbahn UG ... 388
2.3.3.8.19 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH ... 388
2.3.3.8.20 Gewerbeaufsicht Lüneburg ... 388
2.3.3.8.21 Polizeidirektion Lüneburg ... 388
2.3.3.8.22 Jagdgenossenschaft Hohnstorf ... 389
2.3.3.8.23 Jagdgenossenschaft Wendisch Evern ... 391
2.3.3.8.24 Jagdgenossenschaft Edendorf ... 391
2.3.3.8.25 Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen e.V. ... 392
2.3.3.8.26 Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. und des Landkreises Lüneburg e.V. ... 392
2.3.3.8.27 Landessportfischerverband Niedersachsen e.V. ... 392
2.3.3.8.28 Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade ... 392
2.3.3.8.29 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg ... 393
2.3.3.8.30 Deutscher Wetterdienst ... 393
2.3.3.8.31 Kraftverkehr GmbH ... 393
2.3.3.9 Infrastrukturen und ÖPNV ... 394
2.3.3.10 Leitungen ... 394
2.3.3.10.1 Allgemeines ... 394
2.3.3.10.2 Leitungen auf Straßen im Eigentum der Vorhabenträgerin ... 394

2.3.3.10.3 Leitungen jenseits von Straßen im Eigentum der Vorhabenträgerin ... 395
2.3.3.11 Versorgungsunternehmen ... 396
2.3.3.11.1 Avacon Netz GmbH ... 396
2.3.3.11.2 EWE Netz GmbH ... 396
2.3.3.11.3 Equinor Deutschland GmbH ... 397
2.3.3.11.4 Gasuni Deutschland Transport Services GmbH ... 397
2.3.3.11.5 Gascade Gastransport GmbH ... 397
2.3.3.11.6 Nowega GmbH ... 397
2.3.3.11.7 Vodafone GmbH ... 397
2.3.3.11.8 Deutsche Telekom Technik GmbH ... 397
2.3.3.11.9 LüneCom GmbH ... 397
2.3.3.11.10 Innogy Netze Deutschland GmbH ... 397
2.3.3.11.11 E.ON Netz GmbH ... 398
2.3.3.11.12 Purena GmbH ... 398
2.3.3.11.13 PLEdoc GmbH ... 398
2.3.3.11.14 AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH ... 398
2.3.3.11.15 Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal ... 399
2.3.3.11.16 Beregnungsverband Wendisch Evern ... 401
2.3.3.11.17 Wasserverband Hohnstorf ... 401
2.3.3.11.18 Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch ... 402
2.3.3.11.19 Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Uelzen ... 402
2.3.3.11.20 Wasserverband der Ilmenau – Niederung ... 402
2.3.3.11.21 Sonstige Leitungsträger ... 402
2.3.3.12 Naturschutzvereinigungen ... 402
2.3.3.12.1 BUND ... 402
2.3.3.12.2 NABU ... 410
2.3.3.12.3 LBU ... 410
2.3.3.13 Eigentum ... 410
2.3.3.13.1 Allgemeines ... 410
2.3.3.13.2 Einzelbetroffenheiten ... 412
2.3.3.13.2.1 Schlüsselnummer E 728 und E 729 ... 412
2.3.3.13.2.2 Schlüsselnummer E 733 und E 734 ... 412
2.3.3.13.2.3 Schlüsselnummer E 675 und E 676 ... 413
2.3.3.13.2.4 Schlüsselnummer E 286 ... 413
2.3.3.13.2.5 Schlüsselnummer E 047 und E 048 ... 414
2.3.3.13.2.6 Schlüsselnummer E 354 und E 018 ... 414
2.3.3.13.2.7 Schlüsselnummer E 746, E 243 und E 246 ... 415
2.3.3.13.2.8 Schlüsselnummer E 659 ... 417
2.3.3.13.2.9 Schlüsselnummer E 003 ... 418
2.3.3.13.2.10 Einwender 004 ... 419
2.3.3.13.2.11 Einwender 013 ... 420
2.3.3.13.2.12 Schlüsselnummer E 317 ... 420
2.3.3.13.2.13 Schlüsselnummer E 041 und E 042 ... 421
2.3.3.13.2.14 Schlüsselnummer E 201 ... 421
2.3.3.13.2.15 Schlüsselnummer E 202 und E 203 ... 422
2.3.3.13.2.16 Schlüsselnummer E 677 und E 678 ... 422
2.3.3.13.2.17 Schlüsselnummer E 283 ... 423
2.3.3.13.2.18 Schlüsselnummer E 284 ... 424
2.3.3.13.2.19 Schlüsselnummer E 688 ... 425
2.3.3.13.2.20 Schlüsselnummern E 652 und E 653 ... 425
2.3.3.13.2.21 Schlüsselnummer E 022 und E 023 ... 425
2.3.3.13.2.22 Schlüsselnummer E 632 und E 633 ... 426
2.3.3.13.2.23 Schlüsselnummer E 682 und E 683 ... 426

2.3.3.13.2.24 Schlüsselnummer E 731 und E 732 ... 426
2.3.3.13.2.25 E 810, E 811, E 812, E 813 und E 814 ... 427
2.3.3.13.2.26 Schlüsselnummer E 748 und E 749 ... 427
2.3.3.13.2.27 Schlüsselnummer E 658 ... 428
2.3.3.13.3 Mittelbare Auswirkungen ... 428
2.3.3.14 Sonstige private Einwendungen ... 429
2.3.3.14.1 Allgemeines ... 429
2.3.3.14.2 Einwendungen zu Umwelt und Natur ... 429
2.3.3.14.3 Sonstige ... 431
2.3.3.15 Konfliktbewältigung im Übrigen und Begründung von Planvorbehalten ... 432
2.3.3.16 Gesamtabwägung ... 433
2.3.4 Begründung der weiteren Inhalts- und Nebenbestimmungen ... 433
3 RECHTSBEHELFSBELEHRUNG ... 434
3.1 KLAGE ... 434
3.2 ANTRAG AUF ANORDNUNG DER AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG ... 434
3.3 BEKLAGTER UND ANTRAGSGEGNER ... 434
3.4 VERTRETUNGSZWANG FÜR KLAGE UND ANTRAG AUF ANORDNUNG DER AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG 434
4 HINWEISE ... 436
4.1 BESONDERHEITEN DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS ... 436
4.1.1 Auslegung und Zustellung ... 436
4.1.2 Wirkungen der Planfeststellung ... 436
4.1.3 Außerkrafttreten ... 437
4.1.4 Entschädigungsforderungen ... 437
4.1.5 Verschlüsselung der Einwendung ... 437
ANHANG – ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS ... 438

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: PLANUNTERLAGEN 18

TABELLE 2: EINLEITUNGEN IN OBERFLÄCHENGEWÄSSER 46

TABELLE 3: LISTE DER LÄRMSCHUTZANLAGEN 50

TABELLE 4: MINDESTRADIEN 78

TABELLE 5: GESCHWINDIGKEITSPROFIL FÜR BEIDE FAHRTRICHTUNGEN (TABELLE 4-9 UNTERLAGE 01 - ERLÄUTERUNGSBERICHT) 78

TABELLE 6: QUERSCHNITTSAUFTEILUNG FÜR DEN MOD. RQ 31 MIT DURCHGEHENDEN VERFLECHTUNGSSTREIFEN ZWISCHEN AS L 216 UND AS ERBSTORFER LANDSTRAßE 79

TABELLE 7: QUERSCHNITTSAUFTEILUNG DES REGELQUERSCHNITTES RQ 31 SÜDLICH AS B 4 80

TABELLE 8: RAHMENSKALA FÜR DIE BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN. 141

TABELLE 9: BEWERTUNG DER VORHABENBEDINGTEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT MENSCHEN. 142

TABELLE 10: BEWERTUNG DER VORHABENBEDINGTEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DIE SCHUTZGÜTER TIERE, PFLANZEN UND BIOLOGISCHE VIELFALT. 144

TABELLE 11: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT BODEN. 172

TABELLE 12: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT WASSER. 174

TABELLE 13: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT LUFT. 178

TABELLE 14: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT KLIMA. 179

TABELLE 15: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT LANDSCHAFT. 180

TABELLE 16: BEWERTUNG DER NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN AUF DIE SCHUTZGÜTER KULTURGÜTER UND SONSTIGE SACHGÜTER. 181

TABELLE 17: MEDIENÜBERGREIFENDE GESAMTBEWERTUNG. 182

TABELLE 18: EMISSIONEN NACH SEKTOREN 195

TABELLE 19: GEBIETE UND DAZUGEHÖRIGE FACHPLANERISCHE ZUMUTBARKEITSSCHWELLEN UND IMMISSIONSKONTINGENTE. 205

TABELLE 20: EMISSIONSDATEN ABBRUCH BRÜCKE 207

TABELLE 22: IMMISSIONSGRENZWERTE 16. BIMSCHV 217

TABELLE 23: SCHUTZWÜRDIGE ANLAGEN MIT GRENZWERTÜBERSCHREITUNGEN 223

TABELLE 24: ERLÄUTERUNGEN ZUR UNVERHÄLTNISMÄßIGKEIT 227

TABELLE 25: MAXIMALWERTE LUFTSCHADSTOFFE / VERÄNDERUNGEN AN DEN RELEVANTEN IMMISSIONSORTEN 240

TABELLE 26: WIRKFAKTOREN UND MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN AUF QUALITÄTSPARAMETER 279

TABELLE 27: ÜBERBLICK BETROFFENE OWK 282

TABELLE 28: DIREKTEINLEITUNG OWK ILMENAU (LÜNEBURG-OLDERSHAUSEN) 286

TABELLE 29: ALLGEMEINE PHYSIKALISCH-CHEMISCHE QK NACH ANLAGE 3 NR. 3.2 IN VERBINDUNG MIT ANLAGE 7 OGEWV 287

TABELLE 30: UQN NACH ANLAGE 7 TABELLE NR. 2.1.2 OGEWV 287

TABELLE 31: ERGEBNISSE DER IMMISSIONSBEZOGENEN BEWERTUNG 287

TABELLE 32: GEWÄSSERKONZENTRATIONEN NACH ANLAGE 6 OGEWV 290

TABELLE 33: SCHADSTOFFE NACH ANLAGE 8 OGEWV OWK ILMENAU (LÜNEBURG-OLDERSHAUSEN) 290

TABELLE 34: DIREKTEINLEITUNG OWK ILMENAU (UELZEN-LÜNEBURG) 293

TABELLE 35: BEWERTUNG NACH ANLAGE 7 OGEWV 293

TABELLE 36: BEWERTUNG NACH ANLAGE 6 OGEWV 294

TABELLE 37: SCHADSTOFFE NACH ANLAGE 8 OGEWV OWK ILMENAU (UELZEN-LÜNEBURG) 294

TABELLE 38: DIREKTEINLEITUNG OWK ELBE-SEITEN-KANAL 297

TABELLE 39: BEWERTUNG NACH ANLAGE 6 OGEWV 298

TABELLE 40: BEWERTUNG NACH ANLAGE 7 OGEWV 298

TABELLE 41: SCHADSTOFFE NACH ANLAGE 8 OGEWV OWK ELBE-SEITENKANAL 299

1 Verfügender Teil[1]

1.1 Feststellung des Plans

Der für das Vorhaben der Bundesrepublik Deutschland, vertreten zunächst durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Lüneburg und seit dem 01.01.2021 durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord - Außenstelle Lüneburg, vorgelegte und in diesem Abschnitt 1 näher präzisierte Plan für den Neubau A 39, Bauabschnitt 1, von der AS Lüneburg-Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216) wird gemäß § 17 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG nach Maßgabe der Zusagen unter 1.8 und Nebenbestimmungen unter 1.9 festgestellt.

1.2 Festgestellte Maßnahmen

1.2.1 Neubau/Änderung von Straßen, Lärmschutzbauwerke

Gegenstand des festgestellten Plans sind vor allem folgende Straßenbaumaßnahmen und Lärmschutzanlagen und deren Betrieb:

- 4-streifiger Neubau der A 39 von Lüneburg Nord (L 216) bis östlich Lüneburg (B 216) auf einer Länge von 7,7 km mit einer auf der Grundlage des RQ 31 (Bild 3 RAA) modifizierten Querschnittsgestaltung und bedarfsgerecht (zwischen der Anschlussstelle Lüneburg Nord (L 216) und der umgebauten Anschlussstelle B 4) angeordneten Verflechtungsstreifen

- Um- und Ausbau der K 46/L 216 und Brückenbauwerk der L 216/K 46 über die A 39 mit Rad-/Gehweg

- Ersatz der vorhandenen Lärmschutzwand über 260 m im Bereich „Bei der Pferdehütte“ mit einer Höhe von 7,50 m über Gradiente

- Verlegung Wirtschaftsweg nordöstlich der A 39 auf einer Länge von ca. 705 m

- Rückbau und Neuerrichtung des Brückenbauwerks BW 1-2 über die Ilmenau mit dem auch der Wirtschaftsweg und das Anschlussgleis überquert werden

- Irritationsschutzwände mit Höhen von 2,0 m links (Bereich 2+160 bis 2+365) und rechts (2+175 bis 2+380) entlang der Ilmenau Querung

- Stützwände im Bereich des Industriegebietes Lüner Heide auf einer Länge von 2 x 40,00 m (Höhe = 3,0 bis 4,5 m und 1,30 bis 1,90 m) und 35,00 m (Höhe = 1,3bis 1,9 m) nördlich der A 39

- Rückbau und Neubau der AS B 209 (Bockelmannstr.)

- Umbau des vorhandenen Überführungsbauwerks der B 209 über die B 4 bzw. A 39 mit Verbreiterung der B 209

- Stützwand im Bereich des Raderbaches Länge = 55,00 m, Höhe = 2,5 bis 2,75 m

- Verlegung Wirtschaftsweg im Bereich der B 209 auf 140 m

- Rückbau und Neubau des Überführungsbauwerks im Zuge des Rad-/Gehweges über die A 39

[1] Hinweise und ein Abkürzungsverzeichnis befinden sich am Ende des Dokuments.

(3+571,545)

- Umbau des vorhandenen Überführungsbauwerks BW 1-5 der DB AG Strecke Lüneburg – Buchen
- Gabionen/Wallkombination als Lärmschutzanlage östlich der DB AG Strecke Lüneburg – Buchen südlich der A 39 über ca. 480 m Länge mit einer Höhe von 6 bis 7,5 m über Gradiente.
- Rückbau und Neubau des Brückenbauwerks im Zuge der A 39 über den Raderbach
- Abbruch von 2 Wirtschaftsgebäuden im Bereich des Lärmschutzwalls östlich der DB AG Strecke Lüneburg – Buchen südlich der A 39
- Stützwand beidseitig der A 39 im Bereich Lüne-Moorfeld über eine Länge = 106,25 m, Höhe 6,5 m mit Lärmschutzwand, gleichmäßig ansteigend von 7,5 m bis 9,2 m über Gradiente.
- Löschwasserbecken und Havariebecken für den Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld östlich der A 39 mit Wartungsweg
- Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld mit einer Länge von ca. 380 m und Lärmschutzwand im Bereich des nördlichen Portals mit einer Höhe von 2,5 m über Tunnelportal
- Abbruch von 3 Wirtschaftsgebäuden links (östlich) und von 4 Wirtschaftsgebäuden rechts (westlich) des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld
- Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstr. zwischen Hölderlinstr. und Brandheider Weg auf 4,0 m
- Rückbau und Neubau des Überführungs-/Brückenbauwerks im Zuge der Erbstorfer Landstr. über die A 39
- Neubau eines weiteren Löschwasserbeckens und eines Betriebsgebäudes für den Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld
- Rückbau und Neubau der AS B 4 (A 39) /Erbstorfer Landstr. unter Einsatz eines Behelfsbrückenbauwerks und provisorischer Umfahrung der Erbstorfer Landstr.
- Lärmschutzwand entlang der Einfahrrampe West der AS Erbstorfer Landstr. auf einer Länge von ca. 130 m mit einer Höhe von 4,0 m über Gradiente
- Lärmschutzwand rechts (westlich) über 470 m im Bereich des Bebauungsplangebiets Schlieffenpark mit einer Höhe von 4,0 m über Gradiente
- Rückbau und Neubau des Brückenbauwerks BW 1-9 über einen Wirtschaftsweg und die Bahnstrecke der OHE
- Rückbau und Neubau des Brückenbauwerks BW 1-10 über ein Anschlussgleis Bundeswehr / Lüneburg Hafen und einen Graben mit Behelfsbrücke an der westlichen Richtungsfahrbahn über das Anschlussgleis
- Bodendeponie als Lärmschutzwall links (östlich der A 39) im Bereich der (ehemaligen) Bundeswehrkaserne mit einer Höhe von 14,0 m über Gradiente
- Gabionen/Wall/Wandkombination links (östlich) über ca. 240 m und eine Höhe zwischen 12 m

und 14 m im Bereich Fuchsweg

- Bodendeponie als Lärmschutzwall im Bereich des AS Bleckeder Landstr. mit einer Höhe von 14,0 m über Gradiente.
- Rückbau und Neubau der AS Bleckeder Landstraße mit neuem Rad-/Gehweg auf 130 m
- Lärmschutzwall /-wand rechts (von Rampe West AS Bleckeder Landstr. bis Bleckeder Landstraße) und an dieser entlang von 8 m bzw. 2 m Höhe über Gradiente bzw. Gelände
- Gebäudeabbruch Schlieffenkaserne
- Umbau Brückenbauwerk im Zuge der Bleckeder Landstr. über die A 39
- Lärmschutzanlage rechts (westlich der A 39) ab Bleckeder Landstr bis Überführungsbauwerk Stadtkoppel zunächst Wand über 120 m mit einer Höhe von 4,0 m über Gelände und dann Lärmschutzwall-/-wandkombination und Lärmschutzwall) über insgesamt ca. 560 m mit einer Höhe von 3,0 m bis 15,0 m Wall über Gradiente und zunächst zusätzlich 2,0 m Wand auf Wall
- Neubau Schwerverkehrszufahrt zur Theodor-Körner-Kaserne auf einer Länge von ca. 123 m im Bereich AS Bleckeder Landstr.
- Rückbau und Neubau Überführungsbauwerk im Zuge der Stadtkoppel und Rückbau Verlegung der Straße Stadtkoppel auf ca. 290 m Länge mit provisorischer Umfahrung der Baustelle
- Lärmschutzwall/Gabionen/Wallkombination vom Überführungsbauwerk Stadtkoppel bis Dahlenburger Landstraße über insgesamt ca. 435 m (Ausfahrrampe B 4) mit einer Höhe von 11,0 m bis 13 m über Gradiente
- Rückbau/Neubau der AS B 4 an die B 216 bzw. A 39, Rückbau und Neubau der B 216 auf einer Länge von 2000 m und zusätzliche Beschleunigungsspur, Anpassung Rad-/Gehweg
- Brückenbauwerk im Zuge der A 39 über die Einfahrrampe der AS B 4
- Neubau Überführungsbauwerk Lilienthalstr, Rückbau Rampe B 216/Lilienthalstr., Umbau Radweg und Querungshilfe Lilienthalstraße, Anpassung Knotenpunkt B 216/“Auf den Blöcken“
- Stützwand im Bereich des UW der Eon Netz über 75,00 m mit einer Höhe von 4,80 m und Versetzen des Mastes 13 und Umlegen der Leiterseile der 110 kV-Leitung der Eon Netz im Bereich des UW Gebrüder-Heyn-Straße
- Überführungsbauwerk der A 39 über die L 221, Verlegung der L 221 auf 630 m, Anschluss eines Wirtschaftsweges an die verlegte L 221 und Anbindung der L 221 und der August-Wellenkamp-Str. an die B 216 sowie Rückbau der bisherigen AS B 216/L 221 sowie provisorische Umfahrung L 221
- Neubau der AS B 216, Abbruch des bestehenden Bauwerks AS B 216/L 221 und Verlegung Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 690 m
- Anbindung diverser Wirtschaftswege an die B 216 im Bereich Querung Elbe-Seitenkanal
- Neubau des Stützpunktes der Autobahnmeisterei für den Abschnitt 1 der A 39 auf der Freifläche zwischen Knoten B 216/L 221 und der geplanten Anschlussstelle B 216

- Zahlreiche Anpassungen an Wegen, Strom-, Fernmelde-, Gas- und Wasserleitungen sowie Querungshilfen für Tiere

1.2.2 Neubau/Änderung von Entwässerungsanlagen

Gegenstand der Planfeststellung sind die Errichtung und der Betrieb vor allem folgender Entwässerungsanlagen:

- Versickerungsfläche 1 im Bereich der AS L 216
- Regenrückhaltebecken RRB 1
- Retentionsbodenfilter mit Geschiebeschacht und Tauchwand RBF 2
- Retentionsbodenfilter mit Geschiebeschacht und Tauchwand RBF 3
- Retentionsbodenfilter mit Geschiebeschacht und Tauchwand RBF 4.1 (und Ableitung in das vorhandene Regenrückhaltebecken zwischen den Bahnlinien)
- Retentionsbodenfilter mit Geschiebeschacht und Tauchwand RBF 4.2 (und Ableitung in das vorhandene Regenrückhaltebecken zwischen den Bahnlinien)
- Regenrückhaltebecken RRB 5
- Neubau der Vorflutleitung zwischen der Straße „Auf den Böcken“ und dem bestehenden Rückhaltebecken in Kaltenmoor
- Regenrückhaltebecken RRB 6
- Regenrückhaltebecken RRB 7 mit Anschluss an das RRB Kaltenmoor
- Regenrückhaltebecken RRB 8 mit Ableitung in den Elbe-Seitenkanal

1.3 Planunterlagen

Der Planfeststellungsbeschluss setzt sich zusammen aus dem verfügenden und begründenden Teil dieses Beschlusses und dem festgestellten Plan, der durch die nachstehend aufgeführten und durch die Planfeststellungsbehörde festgestellten Unterlagen bestimmt und die nachrichtlich beigefügten Unterlagen näher erläutert wird. Die festgestellten Unterlagen sind mit einem entsprechenden Dienstsiegel Nr. 59 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und im Folgenden mit „festgestellt“ = „f“ gekennzeichnet, während lediglich herangezogene, aber nicht festgestellte Unterlagen als „nachrichtlich“ = „n“ gekennzeichnet sind. Konvolute planfestgestellter Unterlagen sind durch Stanzung miteinander verbunden. Dieser Planfeststellungsbeschluss trägt das Dienstsiegel Nr. 14.

Änderungen und Ergänzungen gegenüber den ausgelegten Planunterlagen sind als Deckblätter in Texten und Plänen kenntlich gemacht. Die in den Planunterlagen aus Gründen der Nachvollziehbarkeit weiterhin mitgeführten überholten Fassungen sind nicht planfestgestellt.

Tabelle 1: Planunterlagen

Anlage	*	Inhalt	Maßstab	Seiten -/Blatt-zahl	Aktueller Stand
0		Allgemeines			
00 00a 00b		Inhalt Übersicht der Änderungen der Planfeststellungsunterlagen zur 1. Planänderung Übersicht der Änderungen der Planfeststellungsunterlagen zur 2. Planänderung		1 - 3 1 - 8 1 - 25	 28.07.2017 01.08.2024
1	n	Erläuterungsbericht		1 - 236	März 2021
	n	Anlage 1: Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens		1 – 81	10.05.2021
	n	Anlage 2: Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht		1 – 112	
	n	Anlage 3: Variantenunterscheidung UVS		1 - 47	19.07.2017
1.1	n	Zusammenfassung der Varianten des ROV (im Abschnitt 1) bezüglich klimaempfindlicher Böden in Bezug auf THG Emissionen		1 – 8	Mai 2023
2	n	Übersichtskarte	1 : 25.000	1	23.03.2012
3	f f	Übersichtslageplan 1 Übersichtslageplan 2	1 : 5000 1 : 5000	1 1	26.03.2021 26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Übersichtslageplan 1 Übersichtslageplan 2		 1 – 3 1 - 2	 März 2021 März 2021
4	f f	Übersichtshöhenplan 1 Übersichtshöhenplan 2	1 : 5000/500 1 : 5000/500	1 1	26.03.2021 26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Übersichtshöhenplan 1 Übersichtshöhenplan 2		 1 1	 März 2021 März 2021

5	f	Lageplan 1	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 2	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 3	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 4	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 5	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 6	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 7	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 8	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 9	1 : 1000	1	26.03.2021
		Lageplan 10	1 : 1000	1	26.03.2021
		Änderungsverzeichnisse zu			
		Lageplan 1		1	März 2021
		Lageplan 2		1	März 2021
		Lageplan 3		1 – 2	März 2021
		Lageplan 4		1	März 2021
		Lageplan 5		1	März 2021
		Lageplan 6		1	März 2021
		Lageplan 7		1	März 2021
		Lageplan 8		1	März 2021
		Lageplan 9		1	März 2021
		Lageplan 10		1	März 2021
6	f	Höhenplan			
6.1		Höhenpläne A 39			
		Höhenplan 1	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 2	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 3	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 4	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 5	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 6	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 7	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 8	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Höhenplan 9	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Änderungsverzeichnisse für			
		Höhenplan 1/2		1	März 2021

		Höhenplan 3		1	März 2021
		Höhenplan 4		1	März 2021
		Höhenplan 5		1	März 2021
		Höhenplan 6		1	März 2021
		Höhenplan 7		1	März 2021
		Höhenplan 8		1	März 2021
		Höhenplan 9		1	März 2021
6.2		Höhenpläne nachgeordnetes Netz			
6.2 / 1		Höhenplan AS L 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 2		Höhenplan AS L 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 3		Höhenplan AS L 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 4		Höhenplan AS B 209	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 5		Höhenplan AS B 209	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 6		Höhenplan AS B 209	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 7		Höhenplan AS Erbstorfer Landstraße	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 8		Höhenplan AS Erbstorfer Landstraße	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 9		Höhenplan AS Bleckeder Landstraße	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 10		Höhenplan AS Bleckeder Landstraße	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 11		Höhenplan AS B 4	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 12		Höhenplan AS B 4	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 13		Höhenplan AS B 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 14		Höhenplan AS B 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 15		Höhenplan L 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 16		Höhenplan B 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 17		Höhenplan B 216	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 18		Höhenplan L 221	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 19		Höhenplan Stadtkoppel	1 : 1000/100	1	26.03.2021
6.2 / 20		Höhenplan Zufahrt TKK	1 : 1000/100	1	26.03.2021
		Änderungsverzeichnisse für			
		Höhenplan AS L 216		1	März 2021
		Höhenplan AS L 216		1	März 2021
		Höhenplan AS L 216		1	März 2021
		Höhenplan AS B 209		1	März 2021
		Höhenplan AS B 209		1	März 2021
		Höhenplan AS B 209		1	März 2021

		Höhenplan AS Erbstorfer Landstraße		1	März 2021
		Höhenplan AS Erbstorfer Landstraße		1	März 2021
		Höhenplan AS Bleckeder Landstraße		1	März 2021
		Höhenplan AS Bleckeder Landstraße		1	März 2021
		Höhenplan AS B 4		1	März 2021
		Höhenplan AS B 4		1	März 2021
		Höhenplan AS B 216		1	März 2021
		Höhenplan AS B 216		1	März 2021
		Höhenplan L 216		1	März 2021
		Höhenplan B 216		1	März 2021
		Höhenplan B 216		1	März 2021
7		Immissionsschutz			
7.1	f	Übersichtslagepläne der Lärmschutzmaßnahmen			
		Blatt 1	1 : 5000	1	März 2021
		Blatt 2	1 : 5000	1	März 2021
		Änderungsverzeichnisse für			
		Blatt 1		1 – 3	März 2021
		Blatt 2		1 – 2	März 2021
7.2	f	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen			
		Blatt 1	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 2	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 3	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 4	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 5	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 6	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 7	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 8	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 9	1 : 1000	1	März 2021
		Blatt 10	1 : 1000	1	März 2021
		Änderungsverzeichnisse für			
		Blatt 1		1	März 2021
		Blatt 2		1	März 2021
		Blatt 3		1	März 2021

		Blatt 4		1	März 2021
		Blatt 5		1	März 2021
		Blatt 6		1	März 2021
		Blatt 7		1	März 2021
		Blatt 8		1	März 2021
		Blatt 9		1	März 2021
		Blatt 10		1	März 2021
8		Entwässerung			
8.1 /		Übersichtslagepläne der Entwässerung			
1	f	Plan 1	1 : 2500	1	26.03.2021
2	f	Plan 2	1 : 2500	1	26.03.2021
3	f	Plan 3	1 : 2500	1	26.03.2021
4	f	Plan 4	1 : 2500	1	26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 8.1		1	März 2021
8.4	f	Übersicht Einleitungen in Gewässer		1	
8.5	n	Stellungnahme zu neuen Regenreihen KOSTRA-DWD 2020		1 - 9	22.03.2023
9	f	Landschaftspflegerische Maßnahmen			
9.1	f	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenübersicht	1 : 17.500	1	31.03.2021
9.2	f	Maßnahmen Blatt 1	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 2	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 3	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 4	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 5	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 6	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 7	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 8	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 9	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 10	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 11	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 12	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 13	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 14	1 : 1000	1	26.03.2021

		Maßnahmen Blatt 15	1 : 1000	1	26.03.2021
		Maßnahmen Blatt 16	1 : 1000	1	26.03.2021
		Legende		1	31.03.2021
9.3	f	Maßnahmenblätter festgestellt mit der Maßgabe unter Nebenbestimmung 1.9.3.1(2)		I 1 - 111	31.03.2021
9.4	n	Vergleichende Gegenüberstellung		1 – 28	26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 9		1 – 19	März 2021
10	f	Grunderwerb			
10.1	f	Grunderwerbspläne			
		Blatt 1	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 2	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 3	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 4	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 5	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 6	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 7	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 8	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 9	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 10	1:1000	1	26.03.2021
		Blatt 11	1:2000	1	26.03.2021
		Blatt 12	1:2000	1	26.03.2021
		Blatt 13	1:2000	1	26.03.2021
		Blatt 14	1:2000	1	26.03.2021
		Blatt 15	1:2000	1	26.03.2021
		Blatt 16	1:2000	1	April 2021
		Änderungsverzeichnisse für			
		Blatt 1		1	März 2021
		Blatt 2		1	März 2021
		Blatt 3		1 – 2	März 2021
		Blatt 4		1	März 2021
		Blatt 5		1 – 3	März 2021
		Blatt 6		1	März 2021
		Blatt 7		1	März 2021

		Blatt 8		1	März 2021
		Blatt 9		1	März 2021
		Blatt 10		1	März 2021
		Blatt 11		1	März 2021
		Blatt 12		1	März 2021
		Blatt 13		1	März 2021
		Blatt 14		1	März 2021
		Blatt 15		1	März 2021
10.2	f	Grunderwerbsverzeichnis			
	n	Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt		1 – 16	26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 10		1 – 2	März 2021
11	f	Regelungsverzeichnis		1 - 64	November 2024
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 11		1	November 2024
14	f	Straßenquerschnitte			
14.1	n	Bauklassenermittlung		1 - 96	02.02.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 14.1		1	März 2021
14.2	f	Straßenquerschnitte			
14.2 / 0		Regelquerschnitt A 39 Vergleich alt - neu	1 : 50	1	17.07.2017
14.2 / 1		Regelquerschnitt 1 A 39	1 : 50/100	1	23.03.2012
14.2 / 2		Regelquerschnitt 2 A 39	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 3		Regelquerschnitt A 39 Detail Lärmschutz, Mittelstreifenüberfahrt	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 4		Regelquerschnitt AS L 216	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 5		Regelquerschnitt AS B 209	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 6		Regelquerschnitt AS Erbstorfer Landstraße	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 7		Regelquerschnitt AS Bleckeder Landstraße	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 8		Regelquerschnitt AS B 4	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 9		Regelquerschnitt AS B 216	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 10		Regelquerschnitt L 216	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 11		Regelquerschnitt B 216	1 : 50	1	23.03.2012

14.2 / 12		Regelquerschnitt L 221 / August-Wellenkamp-Str	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 13		Regelquerschnitt Stadtkoppel	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 14		Regelquerschnitt Verbreiterungsbereich B 216, Auf den Blöcken, Rampe B 4/B 216	1 : 50	1	26.03.2021
14.2 / 15		Regelquerschnitt Zufahrt Theodor-Körner-Kaserne	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 16		Regelquerschnitt Zufahrt Stützpunkt Autobahnmeisterei	1 : 50	1	23.03.2012
14.2 / 17		Regelquerschnitt Wirtschaftswege	1 : 50	1	23.03.2012
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 14.2		1	März 2021
16		Sonstige Pläne			
16.1	n	Variantenvergleiche			
16.1.1		Variantenvergleich Anschlussstelle B 216 im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg II		1 – 11	
		Anlage Blatt 2: Variantenmatrix AS B 216 Lage BAB 39 nördlich der Linienbestimmungsvariante		1	23.03.2012
		Anlage Blatt 3: Variantenmatrix AS B 216 Lage BAB 39 südlich der Linienbestimmungsvariante		1	23.03.2012
		Anlage Blatt 4: Variantenmatrix AS B 216 Lage BAB 39 gemäß Linienbestimmung		1	23.03.2012
16.1.2		Variantenvergleich Trassenvarianten BAB 39 im Bereich des Gewerbegebiets Bilmer Berg II		1 – 9	
		Anlage Blatt 1: Variantenmatrix Linienvarianten BAB 39 südlich der B 216		1	23.03.2012
16.1.3		Erläuterungsbericht Variantenvergleich AS B 4		1 – 6	
		Anlage Blatt 5: Variantenmatrix Anschlussvarianten BAB 39 / B 4 / B 216		1	23.03.2012
		Anlage Blatt 6: Variantenmatrix AS B 4		1	23.03.2012
16.1.4		Erläuterungsbericht Variantenvergleich AS Bleckeder Landstraße		1 – 9	

		Anlage Blatt 7: Variantenmatrix AS Bleckeder Landstraße		1	23.03.2012
16.1.5		Variantenbetrachtung Knotenpunktausbildung „Bundesstraße 216 / Landesstraße 221“		1 - 17	10.09.2015
16.2		Stützpunkt Lüneburg			
16.2.1	n	Erläuterungsbericht		1 – 7	25.04.2014
16.2.2	f	Bemessung des Sole-Recycling-Systems		1 - 4	25.04.2014
16.2.3	f	Umweltrelevante Maßnahmen		1 - 6	25.04.2014
16.2.4 / 1-1	f	Lageplan	1 : 250	1	17.03.2014
16.2.5 / 1-2	n	Schleppkurven für Winterdienst- und Versorgungsfahrzeug	1 : 250	1	17.03.2014
16.2.6 / 1-3	n	Flächenplan	1 : 250	1	17.03.2014
16.2.7 / 1-4	n	Ansichten Silos und Soletechnik	1 : 100	1	17.03.2014
16.2.8 / 1-5	n	Ansichten Fahrzeughalle und Remise	1 : 100	1	17.03.2014
16.3	n	Variantenvergleich AS-L 216			
16.3.1.1		Planung mit Entwurfsparametern an den unteren Grenzwerten		1 - 3	28.06.2019
16.3.1.2		Mindestparameter LP01	1 : 1000	1	21.06.2019
16.3.2.1		Planung mit Entwurfsparametern im mittleren Bereich der Parameter nach RAA		1-2	28.06.2019
16.3.2.2		Mittelvariante LP02	1 : 1000	1	09.08.2019
16.4	n	Variantenvergleich AS-B 216			
16.4.1.1		Planung mit Entwurfsparametern an den unteren Grenzwerten		1-5	21.06.2019
16.4.1.2		Mindestparameter LP09	1 : 1000	1	21.06.2019
16.4.1.3		LP09 Vergleich	1 : 1000	1	21.06.2019
16.4.1.4		Mindestparameter LP10	1 : 1000	1	21.06.2019

16.4.2.1		B 216 – Trassierungsänderung zum Schutz des Baumbestandes an der Apfelallee		1 - 2	08.07.2019
16.4.2.2		Verlegung LP09	1 : 1000	1	09.07.2019
17		Immissionstechnische Untersuchung			
17.1	n	Schall			
17.1.1	n	Erläuterungsbericht		1 - 40	April 2024
17.1.2 17.1.2 / 1 bis 11 17.1.2 / 12 bis 223	n n f	Berechnungsunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung Emissionspegel Prognose 2030 / Abschnitte der Emissionspegel Zusammenstellung der Beurteilungspegel		1 1 - 11 12 - 223	 März 2021 März 2021
17.1.2a	f	Zusammenstellung der Beurteilungspegel (Berechnung nach RLS-19)		12 - 223	April 2024
17.1.2a Zusatz	n	Zusammenstellung der Beurteilungspegel Geschwindigkeitsbegrenzung in der Nacht		1 – 72	April 2024
17.1.3	n	Variantenvergleich		1 - 8	März 2021
17.1.4.1	n	Schalltechnische Untersuchungen Lärmzuwachs im Bestandsnetz Planfall 3A		1 - 9	März 2021
17.1.4.2 / 1	n	Übersichtslageplan Planfall 3A	1 : 50.000	1	31.03.2021
17.1.4.3 / 1	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz Planfall-3A	1 : 5000	1	
17.1.5.1	n	Schalltechnische Untersuchungen Lärmzuwachs im Bestandsnetz Planfall 8A (durchgehende A 39 und B 190n)		1 - 14	Mai 2022
17.1.5.2	n	Übersichtskarte Blatt-Nr.: 1 Übersichtskarte Blatt-Nr.: 2	1 : 50.000 1 : 50.000	1 1	
17.1.5.3 / 1 17.1.5.3 / 2	n n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000 1 : 5000	1 1	

17.1.5.3 / 3	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 4	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 5	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 6	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 7	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 8	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 9	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 10	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 11	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 12	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 13	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 14	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 15	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.3 / 16	n	Lärmzuwachs im Bestandsnetz – Planfall 8A	1 : 5000	1	
17.1.5.4 / Tabelle 1	f	Abschnitt 6 – Wittingen (B244) bis Ehra (L289) Lärmentwicklung an vorhandenen Straßen – Bereich Karoxbostel		1 – 2	
17.1.5.4 / Tabelle 2	f	Abschnitt 6 – Wittingen (B244) bis Ehra (L289) Lärmentwicklung an vorhandenen Straßen – Bereich Maschen		1 – 4	
17.1.5.4 / Tabelle 3	f	Abschnitt 6 – Wittingen (B244) bis Ehra (L289) Lärmentwicklung an vorhandenen Straßen – Bereich Rönne		1 – 2	

17.1.6.1 17.16.2	f n	Schalltechnische Berechnung von neuen Gebäuden an der Wulf-Werum-Straße in Lüneburg Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg – Abschnitt 1 – Neubauten Wulf-Werum-Straße	 1 : 1500	1 - 3 1	April 2023 April 2023
	n	Änderungsverzeichnis für Unterlage 17.1		1	März 2021
17.2	n	Luftschadstoffe Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens Anhang A1 Beurteilungswerte für Luftschadstoff-Konzentrationen an KFZ-Straßen Anhang A2 Beschreibung des Numerischen Verfahrens zur Emissionsermittlung und Fehlerdiskussion Anhang A 3 Emissionen der Straßenabschnitte		I - II 1 – 50 51 – 54 55 – 60 61 - 67	November 2016
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 17.2		1	28.07.2017
18		Wassertechnische Untersuchungen		1 – 33	
18 Anlage 1.1	n	Übersicht Entwässerungsabschnitte der vorhandenen B 4		1	
18 Anlage 1.2	n	Übersicht geplante Entwässerungsabschnitte der A 39		1	
18 Anlage 1.3	f	Übersicht geplante Regenrückhaltbecken/ Retentionsbodenfilteranlage der A 39		1	
18 Anlage 1.4	f	Übersicht Einleitung in Gewässer		1 – 2	
18 Anlage 1.5	f	Übersicht Einleitung in vorhandene Regenwasserkanäle		1	
18 Anlage 2	n	Niederschlagshöhen nach KOSTRA-DWD 2010R		1 – 2	
18 Anlage 3 Seite 1 – 3	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1 – 3	

18 Anlage 3 Seite 4	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1	
18 Anlage 3 Seite 5	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1	
18 Anlage 3 Seite 6	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1	
18 Anlage 3 Seite 7	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1	
18 Anlage 3 Seite 8	n	Bewertungsverfahren nach Merkblatt DWA-M 153 (August 2007)		1	
18 Anlage 4	n	Ermittlung der Einzugsflächen, Abflüsse und Dimensionierung der Rohrleitungen		1 – 34	
18 Anlage 5.1	n	Bemessung Flächenversickerung nach Arbeitsblatt DWA-A 138 (April 2005)		1 – 3	
18 Anlage 5.2 Seite 1	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 2	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 3	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 4	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 5	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 6	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 7	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	

18 Anlage 5.2 Seite 8	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.2 Seite 9	n	Bemessung von Rückhaltevolumen nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Dezember 2013)		1	
18 Anlage 5.6 Seite 1	n	Bemessung Retentionsbodenfilter nach Arbeitsblatt DWA-A 178		1	
18 Anlage 5.6 Seite 2	n	Geschiebeschachtabmessungen		1	
18 Anlage 5.6 Seite 3	n	Bemessung Retentionsbodenfilter nach Arbeitsblatt DWA-A 178		1	
18 Anlage 5.6 Seite 4	n	Geschiebeschachtabmessungen		1	
18 Anlage 5.6 Seite 5	n	Bemessung Retentionsbodenfilter nach Arbeitsblatt DWA-A 178		1	
18 Anlage 5.6 Seite 6	n	Geschiebeschachtabmessungen		1	
18 Anlage 5.6 Seite 7	n	Bemessung Retentionsbodenfilter nach Arbeitsblatt DWA-A 178		1	
18 Anlage 5.6 Seite 8	n	Geschiebeschachtabmessungen		1	
18 Anlage 6 Blatt 1	n	Regelzeichnung Entwässerung - Regenklär- und -rückhaltebecken mit Tauchwand und nachgeschaltetem Trockenbecken	1 : 20/ 25/ 50	1	23.03.2012
18 Anlage 6 Blatt 2	n	Regelzeichnung Entwässerung – Regenrückhaltebecken als offenes Betonbecken	1 : 1000	1	23.03.2012
18 Anlage 6 Blatt 3	n	Regelzeichnung Entwässerung – Regenrückhaltebecken als Trockenbecken ohne Klärung	1 : 20/ 25/ 50	1	23.03.2012

18 Anlage 6 Blatt 4		Retentionsbodenfilter	1 : 250, 1: 50	1	26.03.2021
18 Anlage 7 Blatt 1	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 1	1 : 250	1	Januar 2021
18 Anlage 7 Blatt 2	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 2	1 : 250	1	Januar 2021
18 Anlage 7 Blatt 3	n	Bauwerksskizze Retentionsbodenfilter RBF 3	1 : 250	1	Januar 2021
18 Anlage 7 Blatt 4	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 4.1	1 : 250	1	Januar 2021
18 Anlage 7 Blatt 5	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 4.2	1 : 250	1	Januar 2021
18 Anlage 7 Blatt 6	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 5	1 : 250	1	23.03.2012
18 Anlage 7 Blatt 7	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 6	1 : 250	1	23.03.2012
18 Anlage 7 Blatt 8	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 7	1 : 250	1	23.03.2012
18 Anlage 7 Blatt 9	n	Bauwerksskizze Regenrückhaltebecken RRB 8	1 : 250	1	Januar 2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 18		1 – 2	März 2021
19	n	Umweltfachliche Untersuchungen			
19.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan		I - IX 1 – 117	26.03.2021
19.1.1 / 1		Bestandsübersicht	1 : 15.000	1	31.03.2021
19.1.2 / 1		Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte	1 : 5000	1	31.03.2021

19.1.2 / 2		Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikte	1 : 5000	1	31.03.2021
19.2		Artenschutzbeitrag Anlage I – Formblätter zur Ermittlung der Schädigungen und Störungen		I – VI 1 – 41 I – III 1 - 225	26.03.2021
19.2.1 / 1		Artenschutz	1 : 5000	1	31.03.2021
19.2.1 / 2		Artenschutz	1 : 5000	1	31.03.2021
19.3		Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“		I - IX 1 – 65	09.04.2024
19.3.1		FFH-Verträglichkeitsprüfung mit ergänzenden Stellungnahmen zu Chlorid-Eintragungen		1 – 77	09.04.2024
19.3.1		FFH-VP Bestandsübersicht	1 : 100.000	1	31.03.2023
19.3.2 / 1		FFH-VP Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele	1 : 2000	1	31.03.2021
19.3.3 Anlage 1		Vollständige Gebietsdaten für das FFH-Gebiet 2628-331 „Ilmenau mit Nebenbächen“		1 – 10	24.07.2017
		Änderungsverzeichnis für die Unterlagen 19.1 – 19.3		1 - 6	März 2021
19.4		Faunistisches Gutachten			
19.4.1 19.4.1 Blatt 1 19.4.1 Blatt 2 19.4.1 Blatt 3		Erläuterungsbericht Fledermauserfassung 2008/10 Faunistische Erfassung Fledermäuse 2008, 2010 - Artnachweise Faunistische Erfassung Fledermäuse 2008, 2010 - Untersuchungsstandorte und Nachweise Faunistische Erfassung Fledermäuse 2008, 2010 - Quartiersstandorte, Soziallaute und Höhlenbäume	 1 : 6500 1 : 10.000 1 : 6500	1 – 68 1 1 1	23.04.2012 Februar 2011 Februar 2011 Februar 2011

19.4.1 Blatt 4		Faunistische Erfassung Fledermäuse 2008, 2010 - Bewertung	1 : 10.000	1	Februar 2011
19.4.2.1		Brutvogelerfassung 2008		1	23.04.2012
19.4.2.1 / 1		Faunistische Erfassung Brutvögel 2008	1 : 5000	1	März 2017
19.4.2.1 / 2		Faunistische Erfassung Brutvögel 2008	1 : 5000	1	März 2017
19.4.2.1 / 3		Faunistische Erfassung Brutvögel 2008	1 : 5000	1	März 2017
19.4.2.1 / 4		Faunistische Erfassung Brutvögel 2008 – Vorwarnliste	1 : 7500	1	März 2017
19.4.2.1 / 5		Faunistische Erfassung Brutvögel 2008 – Vorwarnliste	1 : 7500	1	März 2017
19.4.2.2		Erfassung Waldohreule 2015		1 – 3	
19.4.3		Amphibienerfassung 2008		1 – 16	23.04.2012
19.4.3 Blatt 1		Faunistische Erfassung Amphibiengewässer 2008	1 : 10.000	1	Februar 2011
19.4.3 Blatt 2		Faunistische Erfassung Amphibien 2008 – Bewertung der Landlebensräume	1 : 5000	1	Februar 2011
19.4.3 Blatt 3		Faunistische Erfassung Amphibien 2008 – Bewertung der Landlebensräume	1 : 5000	1	Februar 2011
19.4.4		Reptilienerfassung 2008		1 - 11	23.04.2012
19.4.4 Blatt 1		Faunistische Erfassung Reptilien 2008 – Untersuchungsgebiete	1 : 10.000	1	Februar 2011
19.4.5.1		Erfassung Tagfalter, Nachtfalter, Holzkäfer, Libellen 2008		1 - 32	23.04.2012 aktualisiert Juni 2017
19.4.5.1 / 1		Faunistische Erfassung Tagfalter 2008 - Untersuchungsgebiete	1 : 10.000	1	März 2017
19.4.5.1 / 2		Faunistische Erfassung Libellen 2008 - Untersuchungsgebiete	1 : 10.000	1	März 2017
19.4.5.1 / 3		Faunistische Erfassung Nachtfalter 2008 - Untersuchungsgebiete	1 : 5000	1	März 2017
19.4.5.1 / 4		Faunistische Erfassung Holzkäfer 2008 - Untersuchungsgebiete	1 : 5000	1	März 2017

19.4.5.2		Ergänzende Untersuchungen zu den Tag- und Nachtfalter im Jahr 2015 im Rahmen der Planung für A 39 (Abschnitt 1) unter besonderer Berücksichtigung des Nachtkerzenschwärmers (Proserpinus proserpina)		1 - 23	09.11.2017 aktualisiert Juni 2017
19.4.5.2 Blatt 1		Faunistische Erfassung Tag- und Nachtfalter - Untersuchungsgebiete	1 : 8500	1	März 2017
19.4.5.2 Blatt 2		Faunistische Erfassung Tag- und Nachtfalter - Bewertung	1 : 8500	1	März 2017
19.4.6		Erfassung Laufkäfer 2010		1 - 14	24.04.2012 aktualisiert Juni 2012
		Faunistische Erfassung Laufkäfer – Untersuchungsgebiete / Bewertung	1 : 5000	1	
19.4.7		Fischottererfassung 2008		1 - 7	23.04.2012
19.4.8		Haselmauserfassung 2009/10		1 - 7	23.04.2012
19.4.9		Fischbestandskundliche Untersuchungen 2008		1 - 31	23.04.2012
19.4.10		Muschelerfassung 2008		1 - 20	23.04.2012
19.4.11		Faunistische Untersuchungen 2020/21		1 - 86	Feb 2022
		Bibererfassung 2020 - Bestand	1 : 5000	1	03.03.2021
		Brutvogelerfassung 2020 – Bestand und Bewertung	1 : 7000	1	03.03.2021
		Höhlenbaumerfassung 2020 – Bestand	1 : 7000	1	03.03.2021
		Rastvogelerfassung 2020/21 – Bestand	1 : 7000	1	02.03.2021
		Reptilienerfassung 2020 – Bestand und Bewertung	1 : 7000	1	03.03.2021
		Holzkäferstrukturkartierung 2020 – Bestand und Bewertung	1 : 5000	1 - 2	03.03.2021
19.4.12		Faunistische Untersuchungen 2020 im Abschnitt 2		1 - 92	Juli 2021
		Avifaunistische Untersuchungen 2019		1 - 166	Dezember 2020

		Amphibien und Reptilien 2020 – Bestand und Bewertung Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	 1 : 10.000 1 : 10.000 1 : 10.000	 1 1 1	
		Fledermauserfassung 2020 – Bestand Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	 1 : 10.000 1 : 10.000 1 : 10.000	 1 1 1	
		Fledermauserfassung 2020 – Funktion und Bewertung Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	 1 : 10.000 1 : 10.000 1 : 10.000	 1 1 1	
		Holzkäfer- und Nachtkerzenschwärmer 2020 - Bestand Blatt 1 Blatt 2 Blatt 3	 1 : 10.000 1 : 10.000 1 : 10.000	 1 1 1	
19.4.13		Kartierung Gehölze Lüner Holz Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf Fledermäuse – Faunistische Untersuchungen Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf Brutvögel – Faunistische Untersuchungen		 I – II, 1 - 8 I – II, 1 - 8	 10.05.2023 10.05.2023
19.4.14		Kartierungen Holzkäfer Holzkäferstrukturkartierung 2020 – Bestand und Bewertung Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf europäisch geschützte Holzkäferarten – Faunistische Untersuchungen	 1: 5000	 1 - 2 I – II, 1 - 8	 03.03.2021 06.03.2023

19.4.15		Kartierung Gehölze Apfelallee Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf Brutvögel – Faunistische Untersuchungen Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf Fledermäuse – Faunistische Untersuchungen		I – II, 1 - 29 I – II, 1 - 29	06.03.2023 06.03.2023
19.4.16		Stellungnahme zur Forderung von Nachkartierungen		III – IV, 1 – 20	06.12.2023
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 19.4		1	März 2021
19.5		Vernetzungskonzept			
19.5.1		Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen für Arten und Lebensraumfunktionen an der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg – Teil A: Abschnittsübergreifende Darstellung Anlage 1 Zielartenkonzept		ii – v, 1 – 69 i - iii, 1 – 17	26.03.2021 26.03.2021
19.5.2		Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen für Arten und Lebensraumfunktionen an der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg – Teil B: Abschnittsbezogene Ausführungen Konzept zur Erhaltung bestehender Vernetzungsbeziehungen für Arten und Lebensraumfunktionen an der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg – Teil C		1 – 10 1 – 9, 1 – 5, 1 – 7, 1 – 8	März 2021 26.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 19.5		1 – 3	März 2021
19.6		Planungsraumanalyse			
19.6.1		Faunistische und floristische Planungsraumanalyse		I – II, 3 – 25	20.12.2019
19.6.2		Faunistische und floristische Planungsraumanalyse		I – II, 3 – 25	20.12.2019

19.6.3		Faunistische Planungsraumanalyse	1: 10.000	1	31.03.2021
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 19.6			November 2019
19.7		Aktualisierungsprüfung Rote Liste Biotoptypen Niedersachsen 2024		1 – 3	30.7.2024
20	n	Geotechnisches Gutachten			
20.1		Streckengutachten Baugrund Geotechnisches Streckengutachten		1 – 31	13.07.2009
20.1		Anlagen 1 Lagepläne			
		Anlage 1.0.1	1: 25.000	1	
		Anlage 1.0.2	ohne	1	
		Anlage 1.1	1: 1000	1	Juli 2008
		Anlage 1.2	1: 1000	1	Juli 2008
		Anlage 1.3	1: 1000	1	Januar 2009
		Anlage 1.4	1: 1000	1	Juli 2008
		Anlage 1.5	1: 1000	1	Juli 2008
		Anlage 1.6	1: 1000	1	Januar 2009
		Anlage 1.7	1: 1000	1	Juli 2008
		Anlage 1.8	1: 1000	1	Januar 2009
		Anlage 1.9	1: 1000	1	Juli 2008
20.1		Anlagen 2 Bodenprofile			
		Anlage 2.1	1: 50	1	
		Anlage 2.2.1	1: 50	1	
		Anlage 2.2.2	1: 50	1	
		Anlage 2.3	1: 50	1	
		Anlage 2.4	1: 50	1	
		Anlage 2.5.1	1: 50	1	

		Anlage 2.5.2	1: 50	1	
		Anlage 2.6	1: 50	1	
		Anlage 2.7	1: 50	1	
		Anlage 2.8	1: 50	1	
		Anlage 2.9	1: 50	1	
20.1		Anlagen 3 Bodenprofile Baugrundlabor Lüneburg			
		Anlage 3.1	1: 100	1	22.01.2009
		Anlage 3.2	1: 100	1	21.01.2009
		Anlage 3.3	1: 100	1	19.01.2009
		Anlage 3.4	1: 100	1	21.01.2009
		Anlage 3.5	1: 100	1	22.01.2009
		Anlage 3.6	1: 100	1	23.11.2008
		Anlage 3.7	1: 100	1	21.01.2009
20.1		Anlagen 4 Bodenmechanische Laboruntersuchungen			
		Anlage 4.1			
		Anlage 4.1.1 Fotodokumentation B 1		1	
		Anlage 4.1.2 Fotodokumentation B 2		1	
		Anlage 4.1.3 Fotodokumentation B 3		1	
		Anlage 4.1.4 Fotodokumentation B 4		1	
		Anlage 4.1.5 Fotodokumentation B 5		1	
		Anlage 4.2 Körnungslinien			
		Anlage 4.2.1		1	27.04.2009
		Anlage 4.2.2.1		1	27.04.2009
		Anlage 4.2.2.2		1	25.05.2009
		Anlage 4.2.2.3		1	25 + 28.05.2009

		Anlage 4.2.2.4		1	25 + 28.05.2009
		Anlage 4.2.3		1	27.04.2009
		Anlage 4.2.4		1	27.04.2009
		Anlage 4.2.5		1	25 + 28.05.2009
		Anlage 4.2.6		1	27.04.2009
		Anlage 4.2.7		1	20.04.2009
		Anlage 4.2.8		1	20.04.2009
		Anlage 4.2.9		1	20.04.2009
		Anlage 4.3 Zustandsgrenzen		1	20.04.2009
		Anlage 4.4 Durchlässigkeitsversuche			
		Anlage 4.4.1		1	25.05.2009
		Anlage 4.4.2		1	25.05.2009
		Anlage 4.4.3		1	25.05.2009
		Anlage 4.4.4		1	25.05.2009
		Anlage 4.5 Rahmenscherversuche			
		Anlage 4.5.1		1	25.05.2009
		Anlage 4.5.2		1	26.05.2009
20.1		Anlagen 5 Analysenergebnisse			
		Anlage 5.1 Zusammenstellung der Mischproben			
		Anlage 5.1.1		1	
		Anlage 5.1.2		1	
		Anlage 5.1.3		1	
		Anlage 5.2.1 – Prüfbericht		1 – 4	22.04.2009
		Anlage 5.2.2 – Prüfbericht		1 – 4	29.04.2009
		Anlage 5.3 Protokoll Wasserprobenahme			

		Anlage 5.3.1 Anlage 5.3.2 Anlage 5.3.3 Anlage 5.3.4		1 1 1 1	19.05.2009 19.05.2009 19.05.2009 19.05.2009
		Anlage 5.4 – Prüfbericht		1 – 4	27.05.2009
20.1		Anlagen 6 Schichtenverzeichnisse Firma Kressebuch Trennblatt Anlagen 6 Kressebuch SV		1 – 24 1	
20.2		Stellungnahme zu möglichen Erschütterungen im Bereich LS-Deckel BW 1-7 und 1-8		1 – 13	04.05.2023
21	n	Sonstige Gutachten			
21.1		Verkehrsuntersuchung Schlussbericht Anlage 1: Knotenströme Anhang 1: Abbildungen zum Schlussbericht Anhang 2: Detailuntersuchung für den Bereich Lüneburg		 1 – 34 1 – 48 1 – 43 1 – 30	 Nov. 2019 Nov. 2019 Nov. 2019 März 2021
		Anhang 3: Detailuntersuchung für den Bereich Bad Bevensen		1 – 40	Juni 2016
		Anhang 5.1: Leistungsfähigkeitsnachweise für PA 1		1-127	Feb. 2020
		Anhang 5.2: Leistungsfähigkeitsnachweise für PA 2 bis 7 der A 39 und für die B 190n		1 - 77	Feb. 2020
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 21.1		1	März 2021
21.1.1		Plausibilisierung der VU A 39 (2019) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2019 und SVZ 2021		1 - 4	Mai 2023
21.2		Baulärmgutachten			

		Bericht		1 – 56	August 2024
		Anlage 1 Blatt 1	1: 10.000	1	28.02.2017
		Anlage 1 Blatt 2	1: 10.000	1	28.02.2017
		Anlage 2 Blatt 1	1: 10.000	1	Juli 2024
21.2.1		Stellungnahme Zumutbarkeit und Prognose		1 - 2	24.02.2021
21.2.2		Schalltechnische Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastungen			
		Stellungnahme: ergänzende Teilbereiche		1 – 8	01.08.2024
21.3		Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie			
		Erläuterungsbericht		1 – 118	16.02.2022
		Anhang 1: Gutachten zur Chloridbelastung der Ilmenau, des Raderbaches und des Elbeseitenkanals durch den Winterdienst auf der geplanten BAB A 39		1 – 69	31.05.2021
		Anlage 1: Lageplan Oberflächenwasserkörper	1: 50.000	1	31.05.2021
		Anlage 2: Lageplan Grundwasserkörper	1: 150.000	1	11.05.2021
		Anhang 2: Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen		1 - 25	26.02.2022
		Anlage 1		1 - 8	
		Anlage 2		1 – 2	
		Anlage 3		1 – 2	
		Anlage 4		1	
		Anlage 5		1	
		Anhang 3: Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen – Kumulative Betrachtung		1 - 46	02.06.2023

		Anhang 4: Betrachtung biologischer Qualitätskomponenten nach Anlage 5 der OGewV		1 – 5	27.09.2023
21.3.1		Berechnung der Chlorid-Spitzenbelastung in der Ilmenau aufgrund der Einleitung von Straßenabflüssen		1 - 37	01.06.2023
		Anlage 1 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau auf Höhe Zufluss Aue (Stederau) – BP1		1	
		Anlage 2 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau auf Höhe Zufluss Wipperau – BP2		1	
		Anlage 3 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau auf Höhe Zufluss Röbbelbach – BP3		1	
		Anlage 4 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau auf Höhe Zufluss Höhnkebach – BP4		1	
		Anlage 5 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau auf Höhe Zufluss Göxer Bach – BP5		1	
		Anlage 6 – Berechnung Chloridspitzenbelastung Ilmenau an der Messstelle M1.1 (Nacherhebung) – BP6		1	
21.3.2		Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL zum 3. Bewirtschaftungszyklus des NLWKN		1 – 9	April 2023
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 21.3		1	März 2021
21.4		Lüftungsgutachten und Brandfallkonzept nach RABT 2006		1 - 41	November 2010
		Änderungsverzeichnis für Unterlage 21.4		1	November 2019
21.5		Stellungnahme Luftschadstoffe Stellungnahme 2021 Stellungnahme 2019		 1 – 4 1 - 4	 26.04.2021 28.03.2019
21.6		Umleitungskonzept		1 - 44	29.04.2021

		Anlage 1 – Mögliche Umleitungsstrecken im Raum Lüneburg		1 – 48	26.03.2012
		Anlage 2 – Gesprächsvermerk Facharbeitskreis Umleitungsstrecken Abschnitt 1 / A 39		1 – 5	22.10.2014
		Anlage 3 – Variantenuntersuchung zu Umleitungsstrecken		1 – 19	24.06.2015
		Anlage 4 – Konzept zur großräumigen Umleitung BAB A 39		1 – 16	15.10.2015
		Anlage 5 - Verkehrsführungsplan		1	Januar 2017
		Anlage 6.1 – Verkehrskonzept – Grunderneuerung der BAB 39 zwischen AS Lüneburg Nord und AS Handorf – A 39-390-572 bis A 39-375-530 RiFa Lüneburg	1: 10.000	1	20.11.2018
		Anlage 6.2 – Verkehrskonzept – Umleitungsplan AS Adendorf RiFa HH	1: 10.000	1	20.11.2018
		Anlage 6.3 – Verkehrskonzept – Umleitungsplan Auffahrt AS Ebensberg RiFa HH	1: 10.000	1	20.11.2018
		Anlage 6.4 - Verkehrskonzept – Umleitungsplan Ausfahrt AS Ebensberg RiFa Uelzen	1: 10.000	1	20.11.2018
		Anlage 8 – Beurteilung der techn. Machbarkeit von Umleitungsstrecken im überregionalen Raum		1 - 19	05.02.2021
21.6.1		Anhang 01: Darstellung artenschutzrechtlicher Konflikte und gesundheitsschädigender Lärmverhältnisse auf Umleitungsstrecken		1 – 8	Februar 2024
		Anhang 02: Totfunde auf der Umleitungsstrecke		1	03.04.2024
21.7		Fachbeitrag Klimaschutz		1 - 22	21.02.2024
21.7		Anlage 1: Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Bauabschnitt 1, Auswirkungen auf die		1 – 16	24.11.2023

		Treibhausgasfreisetzung durch den Kfz-Verkehr (Lohmeyer)			
22	n	Sonstige nachgereichte Unterlagen			
		Konzept Busbuchten Hagemannsweg	1: 200	1	23.03.2012
		Konzept Querungshilfe Lilienthalstraße	1: 500	1	23.03.2012
		Anlage Konzept Querungshilfe Lilienthalstraße	1: 200	1	23.03.2012
		Konzept RW-Bleckeder Landstraße	1: 200	1	23.03.2012
		Anlage Konzept Treppenanlage LST Lüne-Moorfeld	1: 200	1	23.03.2012
		A 39, BW 1-4: Vorplanung Abbruch / Herstellung	1: 200	1	16.08.2023

* n=nachrichtlich, f=festgestellt

1.4 Eingeschlossene Entscheidungen

Die fernstraßenrechtliche Planfeststellung ersetzt gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG alle sonstigen für das Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Zulassungsentscheidungen.

Von der Planfeststellung eingeschlossen sind insbesondere naturschutzrechtliche und waldrechtliche Entscheidungen sowie u.a. auch Entscheidungen zu Gewässerbaumaßnahmen, Anlagen an und in Gewässern und die Errichtung von Anlagen z.B. in Überschwemmungsgebieten sowie auch strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen.

1.4.1 Naturschutzrechtliche und waldrechtliche Entscheidungen

Insbesondere folgende naturschutzrechtliche und waldrechtliche Entscheidungen sind von der Planfeststellung eingeschlossen

- Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für die ausgleichbare Beschädigung beziehungsweise Zerstörung von nach § 30 Abs. 1 BNatSchG oder § 24 Abs. 2 NNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen in einem Flächenumfang von 1,87 ha.

- Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für die nicht ausgleichbare Beschädigung beziehungsweise Zerstörung von nach § 30 Abs. 1 BNatSchG oder § 24 Abs. 2 NNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen in einem Flächenumfang von 1,09 ha.

- Befreiung nach § 4 der Schutzgebietsverordnung für das „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ vom 23.5.2011, geändert durch Verordnung vom 28.9.2020 i.V.m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG von den Verboten des § 2 der Schutzgebietsverordnung für den Aus- und Neubau von Straßen (§ 2 Abs. 1 Nr. 12).

- Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für Lebensstätten der Vogelarten Feldlerche, Nachtigall, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Sperber.

- Genehmigung gemäß § 8 Abs. 1 NWaldLG für die dauerhafte Umwandlung von Wald im Sinne von § 2 NWaldLG auf 11,38 ha Fläche.

- Genehmigung gemäß § 8 Abs. 1 NWaldLG für die temporäre Umwandlung von Wald im Sinne von § 2 NWaldLG auf 3,21 ha Fläche.

1.4.2 Widmung

Die im Zuge der Durchführung des Vorhabens vorzunehmenden Widmungen neu hergestellter Straßen und Umstufungen vorhandener sowie geänderter Straßen erfolgen außerhalb der Planfeststellung durch die zuständigen Stellen.

1.5 Wasserrechtliche Erlaubnis

Von der Ersetzungsfunktion der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung unberührt bleiben die wasserrechtlichen Zulassungen nach §§ 8 Abs. 1 und 9 WHG i.V.m. §§ 5 ff. Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) für erlaubnispflichtige Gewässerbenutzungen.

1.5.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer

Der Vorhabenträgerin wird daher im Einvernehmen mit der Hansestadt Lüneburg als zuständiger Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8 ff., 19 WHG zur folgenden Benutzung von Oberflächengewässern durch Einleitung zum Zwecke der Beseitigung von Niederschlagwasser gesondert erteilt.

Tabelle 2: Einleitungen in Oberflächengewässer

Lfd. Nr. der Einleit-stelle	Einbe-zogene Entwässer-ungs-abschnitte	Gewässer	Koordinaten der Einleitstelle (UTM-Koordinaten)		Vorbe-handlung	Maximale Einleitmenge Q_{Dr} (l/s)
			Rechts	Hoch		
G1	1.2, 3.1, 3.2	Seitengraben zur Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394391,979	5905857,261	RRB 1	85
G2	3.2	Seitengraben zur Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394385,716	5905846,132	-	26
G3	4	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394895,406	5905437,744	RBF 2	60
G4	5.1	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394922,879	5905365,152	RBF 3	200
G westl.	5.2, 6.1	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	*Bestand*		RBF 4.1	25
G westl.	6.2	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	*Bestand*		RBF 4.2	69

G Kalt.	7, 8, 9, 10, 11.1	Ilmenau (Uelzen-Lüneburg)	*Bestand*		RRB 5, 6 und 7	21,75
G5	12, 13, 14	Elbe-Seitenkanal	4399144,577	5901373,716	RRB 8	50

Die Lage der Einleitungsstellen (G1-5) ist auch der Planfeststellungsunterlage 8.4 zu entnehmen.

1.5.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Versickerung von Niederschlagswasser in das Grundwasser

Im Einvernehmen mit der Hansestadt Lüneburg als unterer Wasserbehörde wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers von den versiegelten Flächen der neu hergestellten Straßen über die Seitenflächen (Bankett und Böschung, Mulden und Seitengräben) und über die innerhalb der östlichen Rampenfahrbahn der Anschlussstelle Lüneburg Nord (AS L 216) auszubildende Sickerfläche 1 erteilt.

1.6 Allgemeine Vorbehalte

(1) Soweit dieser Beschluss unter Vorbehalten gem. § 17b Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 3 VwVfG ergeht, bleibt eine abschließende Entscheidung vorbehalten. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die jeweils genannten fehlenden oder von der Planfeststellungsbehörde im Einzelnen bestimmten Unterlagen rechtzeitig bevor die sie betreffenden Maßnahmen umgesetzt werden, vorzulegen. Ergänzende Nebenbestimmungen bleiben insoweit vorbehalten, falls dies zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen oder aus Gründen der fehlerfreien Abwägung erforderlich sein sollte.

(2) Soweit dieser Beschluss für die Durchführung des Vorhabens Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und anderen öffentlichen Stellen oder privaten Dritten vorsieht und offenlässt, ob eine informatorische Beteiligung (Benehmensherstellung) ausreichen soll und eine einvernehmliche Lösung nicht erreicht werden sollte, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten. Eine entsprechende Entscheidung bleibt vorbehalten.

1.7 Entscheidung über Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge

(1) Alle Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch diesen Planfeststellungsbeschluss – insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter 1.9 – insgesamt oder teilweise stattgegeben wird oder sie sich nicht durch Rücknahme, Berücksichtigung seitens der Vorhabenträgerin oder auf andere Weise insgesamt oder teilweise erledigt haben.

(2) Die im Rahmen der Einwendungen sowie der Erörterungstermine sonst gestellten Anträge werden zurückgewiesen, soweit diese nicht bereits im Erörterungstermin oder danach beschieden wurden oder ihnen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses oder im Rahmen des Verfahrens entsprochen wurde.

1.8 Zusagen der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren abgegebenen, Zusagen und Vereinbarungen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu

beachten, soweit dieser Planfeststellungsbeschluss keine abweichenden Regelungen trifft.

Zusagen der Vorhabenträgerin sind insbesondere:

- Gegenüber der AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH bzw. der Hansestadt Lüneburg wird zugesagt, dass die Vorhabenträgerin die Unterhaltungspflicht für die Rohrdurchlässe (lfd. Nrn. 13 und 53 der Unterlage 11), die neuen Zuleitungen zu den Regewasserkanälen und Regenrückhaltebecken sowie den Mehrunterhaltungsaufwand für den Sandfang (lfd. Nr. 125 der Unterlage 11) trägt und darüber mit dem gesetzlich zur Unterhaltung Verpflichteten einen Vertrag schließt (vgl. Synopse zur Planauslegung 2012, S. 2502 und 2.3.3.11.14).

- Die Verkehrsführung im Bereich des planfestgestellten Bauabschnitts der B 4/A 39 wird (auch) während der Bauzeit so gestaltet, dass eine Befahrbarkeit für den Schwerlastverkehr gewährleistet ist. (Synopse 2013, C006, vgl. Ausführung IHK und unter 2.3.3.8.29).

- In der Detailplanung zum Bauablauf werden die Träger des ÖPNV rechtzeitig einbezogen. (OK II, 2021, S. 87)

- Vollsperrungen zum Abbruch von vorhandenen Kreuzungsbauwerken erfolgen allein zu verkehrsarmen Zeiten von Freitag 20:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr nach Maßgabe der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss.

- Die gewerbliche Nutzung der Flurstücke 10/59, 10/113, 10/372, 10/402 und 10/405, Flur 40, Gemarkung Lüneburg bleibt auch während der Bauzeit möglich (Synopse Mehring, 1. PÄ).

- Auf einer Länge von rd. 30 m wird beidseitig der Trasse der A 39 anschließend an das südliche Portal des Lärmschutzdeckels eine Lärmschutzwand vorgesehen, um die Einfahrt in die Abdeckelung einzufassen und zu führen.

- Die Vorhabenträgerin führt den laufenden Dialog über die Gestaltung des Tunnelbauwerks mit interessierten Bürgern und Bürgerinnen fort (Online-Konsultation Teil II vom Juli 2021, S. 82).

- Die in Abschnitt 1 (nur gering) betroffenen Feldberegnungsanlagen werden im Benehmen mit dem Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände in Uelzen und/oder den betroffenen Einzelberegnern wiederhergestellt und auch während der Bauzeit aufrechterhalten.

- Die Forstflächen in dem Grundstücksdreieck nördlich B 4 und westlich der Ilmenau werden während der Bauphase über eine geeignete Zufahrt stets mit Löschfahrzeugen erreichbar bleiben.

1.9 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Inhalts- und Nebenbestimmungen:

1.9.1 Allgemeines

1.9.1.1 Bedingungen (§ 36 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG)

(1) Vor Baubeginn in dem jeweiligen Abschnitt bzw. des jeweiligen Bauwerks hat die Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung aller Festlegungen in diesem Beschluss und der dem Beschluss zugrundeliegenden Planunterlagen eine Bauablauf- und Bauausführungsplanung zu erstellen und der Straßenaufsichtsbehörde spätestens *einen* Monat vor Ausführung vorzulegen. Soweit in den folgenden Nebenbestimmungen besondere Anforderungen an die

Bauablauf- und Bauausführungsplanung gestellt werden, sind diese zu beachten.

(2) Der Bau in Süd-Ost-Richtung anschließend an das vorhandene Bauwerk im Zuge der Straße Stadtkoppel über die B 4 (Bau-km 6+520) darf erst fortgeführt oder begonnen werden, wenn und solange für den Folgeabschnitt 2 [östl. Lüneburg (B 216) bis Bad Bevensen (L 253)] ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt oder die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Gesamtprojekts Neubau der A 39 zwischen AS Lüneburg-N (B 216) und AS Weyhausen (B 188) bei Wolfsburg (lfd. Nr. 701 Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 S.2 FStrAbG - Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)) durch eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf der Grundlage aktueller Rahmenbedingungen, insbesondere einer aktuellen projektspezifischen Verkehrsprognose, mit Gesehenvermerk des BMDV nachgewiesen ist. Der Übergangsbereich der Neubaustrecke in die Bestandsfahrstreifen ist durch Fahrbahnmarkierungen und Leiteinrichtungen zu sichern.

1.9.1.2 Allgemeiner Auflagenvorbehalt (§ 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG)

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen oder zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regelungen des § 17d FStrG i.V.m. § 76 VwVfG bleiben hiervon unberührt.

1.9.1.3 Sonstige

(1) Beginn und Ende der Ausführungsarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde und der Straßenaufsichtsbehörde schriftlich anzuzeigen.

(2) Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, alle Baumaßnahmen nach den jeweils aktuell geltenden technischen Bestimmungen, sonst anerkannten Regeln der Bautechnik sowie unter Beachtung der jeweils geltenden Arbeits- und Gesundheitsschutzbestimmungen auszuführen. Die Vorhabenträgerin hat durch geeignete Organisationsmaßnahmen dafür zu sorgen, dass sämtliche Festlegungen nach diesem Planfeststellungsbeschluss und der dazugehörigen Unterlagen auch durch die von ihr beauftragten bauausführenden Unternehmen beachtet werden.

(3) Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, alle von diesem Beschluss umfassten Anlagen und Einrichtungen nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben, technischen Bestimmungen und sonst anerkannten Regeln der Technik zu unterhalten. Die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sind zu beachten.

(4) Bauarbeiten sind im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr nicht gestattet. Die Straßenaufsichtsbehörde kann ausnahmsweise Arbeiten auch im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr zulassen, sofern ihr 1 Monat vorher durch aussagefähige fachgutachterliche Einzelbeurteilung nachgewiesen wird, dass hierbei nur Geräusche entstehen, die an den maßgeblichen Immissionsorten als irrelevant anzusehen sind, weil die entstehenden baubedingten Immissionen die Richtwerte nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm um mindestens 6 dB(A) unterschreiten und dass in Anbetracht der Örtlichkeit, dem aktuell festzustellenden vorhandenen Vorkommen von Individuen und der Jahreszeit, zu der die die Arbeiten stattfinden sollen, sichergestellt ist, dass Beeinträchtigungen von Fledermäusen und Brutvögeln ausgeschlossen sind. Von der vorherigen Unterrichtung, die einen Monat vor den Arbeiten zu erfolgen hat, sind solche ausgenommen, die erforderlich sind, um einen tagessicheren Abschluss der Bauarbeiten auszuführen. Von der vorherigen Unterrichtung befreit sind auch die Brückenabbrüche an der Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße und Stadtkoppel, die auch soweit erforderlich und die Richtwerte nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm unvermeidbar

überschritten werden, zur Nachtzeit ausgeführt werden dürfen.

(5) Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben zu prüfen, inwieweit in Ergänzung und zur Bewährung des trassierungsbedingten Geschwindigkeitsprofils sowie zur Verkehrslenkung in Sonderfällen (einseitige Sperrungen etc.) durch automatisierte Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit fallweise anzuordnenden Geschwindigkeitsbeschränkungen ein relevanter Beitrag zur Aufrechterhaltung eines möglichst gleichmäßigen Verkehrsflusses zwischen der AS Handorf und der Querung des Elbe-Seitenkanals (ESK) geleistet und umgesetzt werden kann.

(6) In den Streckenbereichen zwischen

- AS L 216 und Ilmenau (Bau-km 1+500 bis 1+635),
- vor dem Lärmschutztunnel (Bau-km 3+905 bis 4+040),
- nach dem Lärmschutztunnel (Bau-km 5+260 bis 5+395),
- vor der AS B 216 Bau-km (7+830 bis 7+965)

sind jeweils Mittelstreifenüberfahrten einzurichten.

(7) Die Ausführung des Straßenoberbaus darf auch abweichend von den Regelquerschnittszeichnungen (Unterlagen 14.2 Blatt 1-D1 bis 17-D1) statt der in Zeile 2.3 Tafel 1 RStO 24 mit hydraulischen Bindemitteln vorgesehenen Verfestigung gemäß Zeile 3 Tafel 1 RStO 24 mit Schottertragschicht ausgeführt werden. Der Asphaltaufbruch aus den Rückbaumaßnahmen vor Ort, insbesondere der Bestandstrasse der B 4 darf aus Immissionsschutzgründen (Lärm, Stäube) nicht vor Ort aufbereitet werden.

(8) Das Umleitungskonzept (Unterlage 21.6) ist aus besonderem Anlass, wie z.B. außerordentliche Verkehrsbehinderungen im Bestandsnetz, angepasst an die Entwicklung des nachgeordneten Straßennetz, im Benehmen mit den jeweils betroffenen Gemeinden und Straßenbaulastträgern, den Straßenverkehrsbehörden und der Polizeidirektion Lüneburg fortzuschreiben.

(9) Die technische Brandschutzplanung ist im Benehmen mit der zuständigen Feuerwehr abzustimmen.

1.9.2 Immissionsschutz

1.9.2.1 Verkehrslärm

1.9.2.1.1 Lärmschutzanlagen

(1) Die Vorhabenträgerin hat folgende in den Lageplänen (Unterlage 05), im Übersichtshöhenplan (Unterlage 04) dargestellten und im Erläuterungsbericht, Kap. 4.8 (Unterlage 01) und im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) aufgeführten Lärmschutzanlagen zu erstellen und zu unterhalten:

Tabelle 3: Liste der Lärmschutzanlagen

lfd. Nr.	Lärmschutz-anlage	Bau-km von – bis	Seite/ RiFa	Länge [m]	Höhe über Gradiente [m]	Absorptions-eigenschaften

1	Lärmschutzwand	1+270 – 1+530	Wob	260,00	7,5	Seite zur A 39 hochabsorbierend
2	Lärmschutzwall	3+740 – 4+000	Wob	260,00	6,0	-
3	Gabionen-/Wall-Kombination	4+000 – 4+180	Wob	180,00	7,5	-
4	Lärmschutzwand	4+180 – 4+286,25	Wob	106,25	7,5 – 9,2	Seite zur A 39 hochabsorbierend
5	Lärmschutzdeckel	4+286,25 – 4+685,75	Wob/Lg	399,50*	-	Hochabsorbierende Flächen in den Eingangsbereichen des Lärmschutzdeckels
6	Lärmschutzwand	0+180 – 0+310 (Tangentenfahr-bahn West – Erbstorfer Landstr.)	West	130,00	4,0	Seite zur A 39 hochabsorbierend
7	Lärmschutzwand	4+930 – 5+400	Wob	470,00	4,0	Seite zur A 39 hochabsorbierend
8	Lärmschutzwall	0+225 (Rampe) – 5+760	Wob	165,00	8,0	-
9	Lärmschutzwand	5+760 – 5+775	Wob	15,00	2,0	beidseitig hochabsorbierend
10	Lärmschutzwand	5+813 – 5+940	Wob	127,00	4,0	beidseitig hochabsorbierend
11	Lärmschutzwand auf Lärmschutzwall	5+940 – 6+180	Wob	240,00	2,0 + 13,0	beidseitig hochabsorbierend
12	Lärmschutzwall	6+180 – 6+240	Wob	60,00	14,0	-
13	Lärmschutzwall	6+240 – 6+500	Wob	260,00	15,0	-
14	Lärmschutzwall	0+045 – 0+160 (Rampe AS B 4)	West	115,00	11,0	-
15	Gabionen-/Wall-Kombination	0+160 – 0+260 (Rampe AS B 4)	West	100,00	11,0	-
16	Gabionen-/Wall-Kombination	0+260 – 0+330 (Rampe AS B 4)	West	70,00	13,0	-
17	Lärmschutzwall	0+330 – 0+480 (Rampe AS B 4)	West	150,00	13,0	-
18	Lärmschutzwand	4+180 – 4+286,25	Lg	106,25	7,5 – 9,2	Seite zur A 39 hochabsorbierend
19	Lärmschutzwall (Bodendeponie)	5+400 – 5+500	Lg	100,00	14,0	-
20	Gabionen-/Wall-/ Wand-Kombination	5+500 – 5+560	Lg	60,00	12,0 – 14,0	LS-Wand zur A 39 hochabsorbierend

21	Gabionen-/Wall-/ Wand-Kombination	5+560 – 5+700	Lg	140,00	12,0	LS-Wand zur A 39 hochabsorbierend
22	Gabionen-/Wall-/ Wand-Kombination	5+700 – 5+740	Lg	40,00	12,0 – 14,0	LS-Wand zur A 39 hochabsorbierend
23	Lärmschutzwall (Bodendeponie)	5+740 – 5+830	Lg	90,00	14,0	-
24	Lärmschutzwand	4+286,25	nördl. Portal Lärm-schutzdeckel	32,00	2,5 über Portal	Seite zur A 39 hochabsorbierend
25	Lärmschutzwand	4+672	Erbstorfer Landstr. (westl. Hölderlinstr.)	352,00	4,0	Seite zur Erbstorfer Landstraße hochabsorbierend
26	Lärmschutzwand	4+672	Erbstorfer Landstr. (östl. Hölderlinstr.)	170,00	2,5	zurzeit vorhanden

* mit BW 1-8 BW Erbstorfer Landstraße

(2) Die Straßenoberfläche ist von Bau-km 2+345 bis Bau-km 4+280 und von Bau-km 4+680 bis Bau-km 6+900 nach dem jeweiligen Stand der Technik so herzustellen und zu unterhalten, dass dauerhaft eine Lärmminderung von -5dB(A) sichergestellt ist.

(3) Hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahme „Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld“ wird der Vorhabenträgerin weiterhin aufgegeben:

a. Die Tunnelportalöffnungen sind hochabsorbierend und baulich lärmmindernd auszugestalten, z.B. in abgerundeter / auskragender Form.

b. Die dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung im Tunnel beträgt 80 km/h, während der Bauphase wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h angeordnet.

c. Bevor ein Beidrichtungsverkehr (4+ Null-Verkehrsführung) in den Röhren eingerichtet wird, sind Fluchtwege zwischen den beiden Röhren bei Bau-km 4+ 550 sowie 4+415 mit begehbaren Nottüren zu errichten und auch während der Bauphase uneingeschränkt begehbar zu halten.

d. Während der Bauphase sind Baken bzw. Bischofsmützen zur Abgrenzung der Fahrtrichtungen zu errichten.

e. Für die Dauer des Gegenverkehrsregimes ist die Durchfahrt von Gefahrguttransporten verboten.

f. Der Bauablauf ist so zu organisieren, dass Staus im Tunnel möglichst vermieden werden. Im Umleitungskonzept ist die Umleitung der Gefahrguttransporte zu berücksichtigen.

g. Der Straßenaufsichtsbehörde bleibt vorbehalten, weitergehende sicherheitsfördernde Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere eine weitere Absenkung der Höchstgeschwindigkeit oder Tunnelsperrungen.

(4) Die Höchstgeschwindigkeit auf den Umleitungsstrecken, soweit sie innerhalb des Stadtgebiets von Lüneburg verlaufen, beträgt für die Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr 30 km/h.

1.9.2.1.2 Erstattungsanspruch für Lärmschutz (passiver Lärmschutz)

(1) Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern der in der Unterlage 17.1.2.a, Spalte 12 (Zusammenstellung der Beurteilungspegel – Berechnung nach RLS-19) mit Grenzwertüberschreitungen aufgeführten Grundstücke die notwendigen Aufwendungen für die sich nach Maßgabe der 24. BImSchV ergebenden Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen auf den angegebenen Gebäudeseiten zu erstatten. Die Vorhabenträgerin hat den Betroffenen den Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV im Vorfeld der Bauarbeiten anzubieten. Zusätzlich gilt dies auch für das Objekt 133 (Schwarzer Weg 10) Hausfront SO im Erdgeschoss (Überschreitung Nachtzeit 0,7 dB(A)).

(2) Die Vorhabenträgerin hat für Grundstücke in den Ortslagen Karoxbostel und Seevetal/Maschen, Roydorf, Luhdorf, Bardowicker Bruch/ Bardowick entlang der vorhandenen A 39 zwischen Lüneburg (Nord) und Maschener Kreuz (A 39 / A 1 und A 39 / A 7), sowie für Grundstücke in der Ortslage von Rönne entlang der B 404, auf denen sich Gebäude befinden und die von der A 39 bzw. der B 404 aus betrachtet jedenfalls teilweise innerhalb des in Unterlage 17.1.5.3/1 und /2/6/9/10/12 türkis = 66 dB(A) nachts und/oder dunkelblau = 56 dB(A) tags dargestellten Bereichs liegen, eine detaillierte schalltechnische Untersuchung zu erstellen, der die Annahmen aus der Unterlage 17.1.5.1 (Planfall 8A) zugrunde zu legen sind.

(3) Soweit die schalltechnischen Untersuchungen nach Absatz (2) ergeben, dass der nach § 3 16. BImSchV i.V.m. der RLS-19 ermittelte Beurteilungspegel an Gebäuden nach Absatz (2) 70 dB(A) tags und/oder für Wohngebäude 60 dB(A) nachts überschreitet, hat die Vorhabenträgerin den Eigentümern die notwendigen Aufwendungen für die sich nach Maßgabe der 24. BImSchV ergebenden Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen auf den entsprechenden Gebäudeseiten zu erstatten. Die Vorhabenträgerin hat den Betroffenen nach Satz 1 den Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV im Vorfeld der Baufreigabe des letzten zwischen Lüneburg und Wolfsburg zu realisierenden Planungsabschnittes der A 39 anzubieten.

(4) Die Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und der Vorhabenträgerin zu regeln. Die Vorhabenträgerin hat die zum Abschluss der Vereinbarung notwendigen örtlichen Feststellungen zu treffen.

1.9.2.2 Baulärm

1.9.2.2.1 Allgemein

(1) Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV zu beachten. Baumaschinen und Geräte des Anhangs dieser Verordnung sind nur aufzustellen als auch in Betrieb zu nehmen, wenn sie die Anforderungen an die 32. BImSchV erfüllen, insbesondere der garantierte Schallleistungspegel zertifiziert ist.

(2) In der näheren Umgebung der Baustelle sind die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten, soweit dies nach dem Stand der Lärmminderungstechnik möglich ist und der hierfür erforderliche Aufwand oder einzelne Lärmminderungsmaßnahmen, z.B. bauzeitliche Beschränkungen mit Blick auf das öffentliche Bauinteresse nicht außer Verhältnis zum

Schutzzweck steht bzw. stehen. Zur möglichen und zumutbaren Minderung von unvermeidlichen Baulärmeinwirkungen sind die in Unterlage 21.2 Schalltechnische Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastungen dargestellten Maßnahmen des Baulärmschutzkonzeptes (unter 1.9.2.2.2) umzusetzen.

(3) Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin auf der Grundlage einer detaillierten Bauausführungs- und Bauablaufplanung für die Bereiche (siehe Unterlage 21.2 Tab. 19), in denen Überschreitungen der jeweiligen Zumutbarkeitsschwelle zu erwarten sind, sowie für die weiter einzubeziehenden Bereiche Landwehr, Wulf-Werum-Straße und südlich Moorfeld (siehe Unterlage 21.2.2, Tab. 3, S. 6) eine Baulärmprognose mit einer linien- und flächenhaften Darstellung der summativ durch Baulärm einschließlich des bauzeitlichen Verkehrslärms zu prognostizierenden Beurteilungspegel aufzustellen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Als Zumutbarkeitsschwelle im Sinne dieser und der folgenden Nebenbestimmung gelten die für den jeweiligen Bereich in Tabelle 9 Unterlage 21.2 Schalltechnische Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastungen, S. 30, in der Fassung vom August 2024, und deren Anlage 2 sowie Unterlage 21.2.2 – Stellungnahme Ergänzende Teilbereiche, Tab. 1, S. 2 ausgewiesenen Immissionswerte. Für Innenräume gelten die oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 für Innenschalldruckpegel (Mittelungspegel) als zumutbar.

In der Prognose sind die bauzeitlichen Lärmauswirkungen entlang der betroffenen Baustrecken in dB(A) Beurteilungspegeln aufzuzeigen. Dabei sind die zu prognostizierenden bauzeitlichen Lärmauswirkungen als energetische Addition des bauzeitlichen Verkehrslärms und des Baulärms zu ermitteln. Sie sind vom Emissionsort mittels Ausbreitungsrechnung in einem Maßstab objektbezogen darzustellen, aus dem erkennbar ist, ob und inwieweit die Zumutbarkeitsschwellen sowie die Gesundheitsgefährdungsschwelle (70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) im Bereich schutzwürdiger Nutzungen in den Außenpegeln überschritten sind.

(4) Soweit nach den Ergebnissen der vor Baubeginn zu erstellenden Baulärmprognose Überschreitungen der jeweiligen Zumutbarkeitsschwelle bzw. der ggf. maßgeblichen höheren Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auch bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen des Baulärmschutzes (Nebenbestimmung 1.9.2.2.2) zu erwarten sind, leistet die Vorhabenträgerin den Betroffenen im Vorfeld der Bauarbeiten Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen in entsprechender Anwendung der 24. BImSchV. Die Vorhabenträgerin hat den Betroffenen den Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV im Vorfeld der Bauarbeiten anzubieten.

(5) Die Vorhabenträgerin hat den betroffenen Anwohnern lärmintensive Arbeiten (insbesondere Abfräsen der Fahrbahndecke, Bohren Lärmschutzwand, Fertigen der Fahrbahndecke, Herstellung der Bohrpfahlwand, Erdarbeiten – Aufschüttung Wall, Abbrucharbeiten insbesondere der Brückenbauwerke) mindestens 4 Wochen vorher schriftlich, anzukündigen und für den Fall, dass nach den Ergebnissen der Baulärmprognose (Ziffer 3) unter Berücksichtigung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 4 Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle (70 dB (A) tags / 60 dB(A) nachts) nicht ausgeschlossen werden können, für den jeweiligen Zeitraum Ersatzquartiere anzubieten. Dies gilt entsprechend für Berechtigte von gewerblichen Nutzungen bei vergleichbarer Schutzwürdigkeit im Einzelfall.

1.9.2.2.2 Maßnahmen des Baulärmschutzkonzepts

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 4 / A 39 wird während der Bauzeit auf 60 km/h

beschränkt.

(2) Die Baustellenhauptarbeiten (insbesondere Erdbau-, Abbruch- und Gründungsarbeiten, Brücken- und Tunnelbauarbeiten, Einbau von Trag- und Deckschichten oder ähnlich lärmintensive Arbeiten) mit Ausnahme der Abbrucharbeiten der Brückenbauwerke im Zuge der Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße und Stadtkoppel (die temporäre Sperrungen der B 4 bedingen) werden auf den Tageszeitraum (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) beschränkt. Darüberhinausgehende Ausnahmen werden zur Erzielung eines bau- und verkehrssicheren Tagesabschlusses zugelassen.

(3) Die Erschließung aller Baustellentätigkeiten, insbesondere die erforderlichen Material- und Abbruchtransporte erfolgen ausschließlich über die A 39/ B 4 Trasse. Ausnahmen bilden die Aufschüttungen für die Herstellung der Lärmschutzwälle und die Herstellung der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße. Hier erfolgt die Erschließung über die Erbstorfer Landstraße.

1.9.2.2.3 Herstellung von Lärmschutzanlagen

(1) Zur Minderung der baubedingten Verkehrs- und Baulärmimmissionen sind die im Planabschnitt bestehenden Lärmschutzanlagen (Abb. 2 und 3, Unterlage 21.2 Schalltechnische Untersuchung - Baubedingte Lärmbelastungen, S. 10/51) bis zum vollständigen Rückbau der Fahrbahnen baulich zu belassen. Mit dem Neubau der Fahrbahnen im Ober- und Unterbau darf in den Streckenbereichen planfestgestellter Lärmschutzanlagen erst begonnen werden, wenn die in dem jeweiligen Bereich vorgesehenen Lärmschutzanlagen funktionsfähig hergestellt sind. Im Bereich Moorfeld wird die bestehende Stützwand erst dann zurück gebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind (Abb. 5, Unterlage 21.2 Schalltechnische Untersuchung - Baubedingte Lärmbelastungen, S. 12/51).

(2) Alle Arbeiten mit Ausnahme der Herstellung der Wälle und der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße, die von der Erbstorfer Straße aus auszuführen ist, sind von der Trasse der B 4/ A 39 BA 1 aus auszuführen.

(3) In Moorfeld (lfd. Nr. 138 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11, S. 26) ist vor Betrieb eines Bohrgeräts zur Herstellung der Bohrpfahlwand für den Lärmschutztunnel (BW 1-7) eine Abschirmung mit einer Mindesthöhe von 3 m (mobile Wand) über der Arbeitsebene zu errichten.

(4) Bei der Herstellung der Lärmschutzwände als auch der Bohrpfahlwand für den Lärmschutztunnel ist auf das Rammen zu verzichten und nur mit Großbohrgeräten im Pilgerschrittverfahren zu arbeiten. Es dürfen nur Bohrgeräte mit einem maximal zulässigen Schallleistungspegel von bis zu 117 dB(A) eingesetzt werden. Darüber hinaus ist das Erdmaterial nicht über das Ausschlagen des Bohrgestänges aus der Bohrschnecke zu entfernen, sondern über einen sogenannten Schneckenputzer geräuscharm abzustreifen.

1.9.2.2.4 Lärmtechnische Überwachung, Sonstige Nebenbestimmungen

(1) Es wird eine lärmtechnische Bauüberwachung durch eine nach § 29b BImSchG bekanntgegebene Messstelle im Benehmen mit dem zuständigen Gewerbeaufsichtsamt nach Ziffer 3.4.4 der Schalltechnischen Untersuchung - Baubedingte Lärmbelastungen (Unterlage 21.2, S. 43 ff./51) sowie die Einrichtung einer Informations- und Partizipationsstelle für die Anwohner der Baustrecke angeordnet.

(2) Für die lärmtechnische Überwachung entwickelt die Vorhabenträgerin im Benehmen mit den unter Ziffer 1 genannten Stellen ein Messkonzept, das der Planfeststellungsbehörde spätestens 2 Monate vor Baubeginn unaufgefordert vorzulegen und Ermittlungsgrundlage für das Entschädigungsverfahren wegen der bauzeitlich unvermeidbar verbleibenden ausgleichspflichtigen Lärmauswirkungen ist. In dem Messkonzept sind entlang der Baustrecke geeignete Messpunkte (vorzugsweise in erster Reihe) so zu bestimmen, dass von den Messergebnissen dieser Punkte eine valide Lärmausbreitungsrechnung für die in den einzelnen Bereichen gelegenen betroffenen Immissionsorte gewährleistet ist. Während der lärmtechnischen Überwachung sind die Messwerte 1x in 24h auszuwerten. Die Messgeräte an den einzelnen Messpunkten sind so einzustellen, dass bei Überschreiten eines Messpegels von 75 dB(A) für Einzelereignisse eine automatische Information an einen Rechner der Messstelle erfolgt und ein Signal an die Baustellenleitung ausgelöst wird. Beurteilungszeitraum ist am Tag die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in der Nacht die Zeit von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr. Über diese Zeiträume ist der Messpegel, der nach dem Taktmaximalpegelverfahren bestimmt wird, energetisch zu mitteln.

(3) Bautätigkeiten und Baustellenverkehre sind in einem Bautagebuch zu dokumentieren. Innerhalb der Flächen gleicher Zumutbarkeitsschwellen nach Abb. 9, 10 und 11 der Schalltechnischen Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastungen (Unterlage 21.2, S. 26 f./51) sowie den weiter einbezogenen Bereichen (Landwehr, Wulf-Werum-Straße und südlich Moorfeld) sind die schutzwürdigen Immissionsorte mit Überschreitungen der nach Tabelle 9 (Unterlage 21.2, S. 28 f./51) gebietsbezogen abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle bzw. der ggf. maßgeblichen höheren Immissionsrichtwerte gemäß der AVV Baulärm nach Dauer (Belastungszeiträumen) und Höhe in dB(A)- Beurteilungspegeln nach der AVV Baulärm zu ermitteln. Soweit ausgehend von ermittelten Außenlärmpegeln auch Überschreitungen der oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie für Innenschalldruckpegel überschritten sein können, sind auch diese abzuleiten.

(4) Sofern es ausgehend von der überwachten Baustrecke zu Überschreitungen der ausgewiesenen Zumutbarkeitsschwellen bzw. der ggf. maßgeblichen höheren Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommt, haben Nutzungsberechtigte von Wohn- und Kleingartengrundstücken dem Grunde nach Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld. Dies gilt entsprechend für Nutzungsberechtigte von gewerblich genutzten Grundstücken bei vergleichbarer Schutzwürdigkeit im Einzelfall.

(5) Die Ergebnisse der lärmtechnischen Überwachung und Dokumentation sind in einem Immissionsbericht mittels Rasterlärmkarten und in tabellarischer Form darzustellen sowie in einem Textteil zu erläutern. Zusätzlich darzustellen sind auch die im Vorfeld der Bauarbeiten durchgeführten passiven Schallschutzmaßnahmen mit Angabe der verbesserten Schalldämmmaße eingesetzter Außenbauteile. Der Immissionsbericht ist der Planfeststellungsbehörde spätestens 6 Monate nach Abschluss der Bauarbeiten verbunden mit einem anonymisierten bzw. verschlüsselten Entschädigungsvorschlag sowie der Erklärung, ob es hierüber mit den Berechtigten zu einer schriftlichen Einigung gekommen ist, unaufgefordert vorzulegen.

(6) Für den Fall der Nichteinigung bleibt die Feststellung von Entschädigungsleistungen der Höhe nach zum Ausgleich der im Einzelfall bauzeitlich durch das Planvorhaben bedingten Gebrauchswertminderungen baulich genutzter Grundstücke einem Planergänzungsbeschluss vorbehalten.

(7) Für die Bemessung der Entschädigungsleistungen nach den Umständen des Einzelfalls legt die Planfeststellungsbehörde insbesondere folgende Kriterien zu Grunde:

- den nach dem Ertragswertverfahren ermittelten verkehrsüblichen Mietwert als geldwerte Größe für die Gebrauchsvorteile bzw. den Gebrauchswert einer Grundstücksnutzung, bei einer Wohnnutzung während der Monate März bis Oktober ggf. unter Berücksichtigung der Möglichkeit eines Wohnens im Freien, bei gewerblicher Nutzung die Dauer unvermeidlicher Nutzungsunterbrechungen sowie den Grad bauzeitlicher Nutzungsstörungen; für kleingärtnerische Nutzungen ist auf die nach der jeweils zu Grunde liegenden Satzung zulässige oder zugelassene Nutzung abzustellen, wobei Beeinträchtigungen der Fruchtziehung nicht in Betracht kommen.
- das Ausmaß der Lärmstörungen nach über den Tages- und/ oder Nachtzeitraum gemittelten Pegeln, an denen Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwellen nach Außen- und Innenpegeln eingetreten sind;
- die Lärmdämmwirkung der im Vorfeld durchgeführten passiven Lärmschutzmaßnahmen nach Umsetzung des verbesserten Schalldämm-Maßes aufgrund ausgetauschter Außenbauteile, soweit die hierdurch geminderten Lärmauswirkungen in Innenräumen relevant für einen Nachteilsausgleich sind.

(8) Bei der Ausführung der Straßenbauarbeiten sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) vom 10. Juni 1009 (BGBl. I Nr. 35 vom 18.06.1998 S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 27.06.2017 (BGBl. I 1966) zu beachten. Sofern eine der in § 2 Abs. 2 BaustellV genannten Bedingungen erfüllt wird, ist dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg spätestens 2 Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung (Anhang 1 der BaustellV) zu übermitteln.

(9) Im Rahmen der Bauüberwachung bleibt dem zuständigen Gewerbeaufsichtsamt die Anordnung weiterer Maßnahmen zur Lärmminderung nach Ziffer 4.1 der AVV Baulärm unter Beachtung der in diesem Beschluss festgelegten Zumutbarkeitsschwellen vorbehalten.

1.9.2.3 Erschütterungen

(1) Im Rahmen der Bauausführung sind nach den „LAI-Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 6.3.2018 die Anhaltswerte nach DIN 4150, Teil 2 1999-06 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und nach DIN 4150, Teil 3 2016-12 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf bauliche Anlagen) einzuhalten. Die Einhaltung der Anhaltswerte ist in Ansehung der Ausführungsplanung durch ein Fachgutachten, das der Straßenaufsichtsbehörde mindestens 2 Monate vor Baubeginn vorzulegen ist, nachzuweisen. Im Fachgutachten ist der maximale Einwirkungsbereich der von den Bauarbeiten (einschließlich der Fahrzeugbewegungen auf Straßen und Wegen) ausgehenden Erschütterungsimmissionen anzugeben.

(2) Vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten sind durch einen hierfür qualifizierten Sachverständigen eine Bauzustandserfassung an Gebäuden im gutachterlich ermittelten maximalen Einwirkungsbereich von Erschütterungsimmissionen vorzunehmen und auszuwerten. Hierzu ist vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten eine entsprechende Dokumentation zu erstellen, die auf entsprechende Anforderung dem jeweils betroffenen Grundstückseigentümer auszuhändigen ist. Im Rahmen der Dokumentation festgestellte, während der Bauzeit eingetretene Schäden an Gebäuden oder sonstigen baulichen Anlagen oder Inventar sind gutachterlich zu bewerten und durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen.

1.9.2.4 Licht

Im Rahmen der Bauausführung ist zu gewährleisten, dass die von der Baustelle ausgehenden Lichtimmissionen die Immissionsrichtwerte der mittleren Beleuchtungsstärke nach Nr. 4 und der

für Blendung nach Nr. 5 der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vom 13.09.2012 nicht überschreiten. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist in Ansehung der Ausführungsplanung durch ein Fachgutachten zu dokumentieren. In dem Fachgutachten, dessen Vorlage der Straßenaufsichtsbehörde vorbehalten bleibt, ist der maximale Einwirkungsbereich der von den Bauarbeiten ausgehenden Lichtimmissionen anzugeben.

1.9.3 Naturschutz

1.9.3.1 Allgemeines

(1) Die in dem planfestgestellten Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) und den planfestgestellten Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) dargestellten Naturschutzmaßnahmen sind umzusetzen, soweit sich aus den folgenden Absätzen dieser Nr. 1.9.3 nichts anderes ergibt.

(2) Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.3 des Maßnahmenkomplexes 4 gelten mit folgenden Änderungen:

- Maßnahme 4.1 A - Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen: 30,92 ha statt 32,01 ha
- Maßnahme 4.2 A - Anlage Gehölzstrukturen auf Lärmschutzwällen: 7,61 ha statt 7,40 ha
- Maßnahme 4.3 A - Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen: 6,40 ha statt 6,43 ha
- Maßnahme 4.4 A - Anlage Ruderalfluren Raderbach: 4,05 ha statt 4,77 ha
- Maßnahme 4.5 A - Anlage Waldrand: 3,21 ha statt 2,59 ha

1.9.3.2 Maßnahme 1.4 V (Schutzzäune)

Anstelle der in dem Maßnahmenblatt 1.4 V genannten zwischenzeitlich veralteten RAS-LP 4 gelten die neuen R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, Ausgabe 2023, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

1.9.3.3 Maßnahme 1.5 V_{CEF} und Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Totholzkäfer)

Auf die in den Unterlagen 01, 19.1, 19.2, 9.3, 9.4 genannte Maßnahmen

- 1.5 V_{CEF} „Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, soweit sie Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer) betrifft, sowie
- 11.2 A_{FCS} „Sicherung von Altholzbäumen“

kann verzichtet werden.

1.9.3.4 Maßnahme 1.5 V_{CEF} und Maßnahme 1.6 V_{CEF} (Biber)

(1) Die Durchführung der Voruntersuchungen zum Vorkommen möglicher Biber-Burgen und ggf. von Vergrämungsmaßnahmen im Bereich der Ilmenau und in deren Umfeld (bis zu 100 m) nach Maßnahme 1.5 V_{CEF} „Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn“ hat für den Biber durch eine entsprechend fachkundige Person so zu erfolgen, dass Tötungen oder erhebliche Störungen ausgeschlossen sind. Sämtliche Funde und die ggf. durchgeführten Vergrämungsmaßnahmen sind zu dokumentieren. Die Maßnahme hat abweichend vom Maßnahmenblatt 1.5 V_{CEF} auch Biber-Burgen zu berücksichtigen, die nicht zur Jungenaufzucht geeignet sind, jedoch Ruhestätten des Bibers darstellen.

(2) Ergänzend zu den Bauzeitenregelungen nach Maßnahme 1.6 V_{CEF} ist ein nächtliches Ausleuchten der Baustelle im Bereich der Ilmenau aufgrund des Vorkommen des Bibers und

potenziell des Fischotters ganzjährig nicht zulässig.

1.9.3.5 Maßnahme 1.5 V_{CEF}, 1.6 V_{CEF} und 1.7 V_{CEF} (Fledermäuse)

(1) Die Maßnahmen 1.5 V_{CEF} „Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn“, 1.6 V_{CEF} „Bauzeitenregelungen“ und 1.7 V_{CEF} „Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an den Ilmenaubrücken“ gelten in Bezug auf Fledermäuse mit den folgenden Maßgaben unter (2) bis (5):

(2) Neben der nach Maßnahme 1.5 V_{CEF} durchzuführenden Kontrolle von Bäumen sind auch Bauwerke, die zurückgebaut werden sollen, auf vorhandenen Fledermausbesatz oder ihre Habitateignung für Fledermäuse zu kontrollieren. Für alle durchzuführenden Kontrollen gilt:

- Die Maßnahmen haben durch fachkundige Personen zu erfolgen.
- Die Kontrollen werden vor dem Abbruch/der Fällung durchgeführt.
- Vorhandene Individuen sind zu bergen und umzusiedeln, soweit dies für die Tiere schadlos möglich ist. Andernfalls ist abzuwarten, bis die Tiere das Quartier eigenständig verlassen haben.
- Im Rahmen der Kontrolle sind potenzielle Quartiere in den Bauwerken für Fledermäuse unzugänglich zu verschließen, sofern der Abbruch nicht am gleichen Tag erfolgt.
- Die Durchführung der Maßnahmen ist im Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Lüneburg abzustimmen.
- Funde sind zu dokumentieren.

(3) Soweit ausschließlich eine Eignung von Bauwerken als Zwischenquartier für Fledermäuse vorliegt (Unterlage 19.4.11 – Bauwerke BW 1-1, BW 1-4, Rad-/Gehwegüberführung bei Bau-km 4+243 und BW 1-8), sind die Abbrucharbeiten im Winterhalbjahr durchzuführen (Anfang Dezember bis Ende Februar). In diesem Fall entfällt die Notwendigkeit einer Besatzkontrolle. Sollten abweichend davon Bautätigkeiten während der Aktivitätszeit der Fledermäuse durchgeführt werden müssen, gilt das unter (2) und (4) beschriebene Vorgehen.

(4) Soweit bei Bauwerken auch eine Eignung als Wochenstubenquartier oder als Winterquartier nicht ausgeschlossen werden kann, ist eine Beschränkung der Abbrucharbeiten (bei BW 1-11 Umbauarbeiten) auf das Winterhalbjahr nicht ausreichend. Die entsprechenden Bauwerke BW 1-2, BW 1-3, BW 1-9, BW 1-10, BW 1-11, BW 1-12 und BW 1-14 sind außerdem mittels geeigneter Maßnahmen und zu geeigneter Zeit durch fachkundige Personen auf Fledermausbesatz zu kontrollieren. Bei Besatz sind geeignete Umsiedlungs- und Vergrämungsmaßnahmen entsprechend Maßnahmenblatt 1.5 V_{CEF} zu ergreifen.

(5) Zeitgleich mit oder vor Fällung von Bäumen mit Quartierpotenzial (Unterlagen 19.4.13 und 19.4.15) und/oder dem Rückbau von Bauwerken, die als Wochenstube oder als Winterquartier genutzt werden, sind geeignete Ersatzquartiere durch Aufhängen von drei Fledermauskästen je fortgefallenem Habitat nach Maßgabe der Ziffer 2.6 aus der Unterlage 19.4.16 bereitzustellen. Die Fledermauskästen sind in Gruppen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabenbereichs an geeigneten Strukturen unter Hinzuziehung fachkundiger Personen aufzuhängen. Die jeweiligen Kastentypen (Sommerquartierkästen oder Winterquartierkästen) sind entsprechend dem jeweils fortfallenden Habitat zu wählen. Die Maßnahmen 1.5 V_{CEF} und 1.6 V_{CEF} bleiben hiervon im Übrigen unberührt. Sofern Fledermausbesatz festgestellt werden

sollte, ist eine fachgerechte Bergung und Umsiedlung vorzusehen.

(6) Im Bereich Großes Moor und in dem gegenüberliegenden Bereich nördlich von Moorfeld sind vor Beginn der Ausführung des Vorhabens Untersuchungen daraufhin durchzuführen, ob Wechselbeziehungen für Fledermäuse bestehen. Nachweise sind zu dokumentieren.

(7) Bei Feststellung von Funktionsbeziehungen im Rahmen der Untersuchungen nach (6) sind unter Hinzuziehung fachkundiger Personen geeignete Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeiten während der Ausführung des Vorhabens zu ergreifen. Als solche wären etwa eine provisorische Ersatzquerungshilfe ca. 20 – 30 m nördlich der bestehenden Radwegebrücke und anschließende Kollisionsschutz- bzw. Leitzäune bis nach Abschluss der Bauarbeiten und bis zum Aufwuchs der vorgesehenen Trassenbegleitenden Gehölzpflanzungen vorzusehen.

1.9.3.6 Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Sonstige Arten)

(1) Abweichend von den mit der Maßnahme 1.5 V_{CEF} festgelegten Bauzeitenregelungen (für Gehölzfällungen und -rückschnitte ausschließlich in dem Zeitraum vom 01.10. – 28.02.) sind in begründeten Einzelfällen (wenn nur kleinere Einzelflächen bzw. Vegetationsbestände berührt sind) Bauarbeiten auch außerhalb der genannten Zeiträume zulässig, wenn durch fachgutachterliche Besatzkontrolle der betreffenden Flächen/Bestände nachgewiesen und schriftlich dokumentiert wird, dass streng geschützte Arten und europäisch geschützte Vogelarten nicht betroffen sind und die zuständige Naturschutzbehörde oder die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dieser ihre Zustimmung zur Durchführung der Bauarbeiten schriftlich erteilt hat. Die Details einer Besatzkontrolle sind in diesen Fällen bereits im Vorwege fachlich im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.

(2) Das Fällen oder Roden der Gehölze im Bereich der Nadelholzforste (Biotoptypen WZK, WZL, WZF) als potenzielles Brutgebiet des Kreuzschnabels (Winterbrüter) ist vorrangig zwischen Oktober und Dezember durchzuführen. Bei Arbeiten im Januar bis Februar bedarf es vorab einer Kontrolle auf Brutvorkommen von Fichten- oder Kiefernkreuzschnabel (Loxia curvirostra, Loxia pytyopsittacus) und deren Dokumentation durch fachkundiges Personal sowie der Freigabe durch die zuständige Naturschutzbehörde oder die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dieser.

1.9.3.7 Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Reptilien)

(1) Im Rahmen der Maßnahme 1.8 V_{CEF} „Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen“ sind alle festgestellten Reptilien-Individuen (nicht nur die der Zauneidechse) abzusammeln und umzusiedeln. Die Durchführung der Maßnahme hat durch eine fachkundige Person zu erfolgen. Sämtlich Reptilienfunde sind zu dokumentieren.

(2) Die Maßnahmen 1.8 V_{CEF} „Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen“ ist auf den Bereich angrenzend zur Abfahrspur auf die Landesstraße 221 (siehe Unterlage 19.4.16) auszuweiten, in dem das Vorkommen einer kleinen Zauneidechsen-Population nicht auszuschließen ist.

1.9.3.8 Maßnahme 4.9 A_{CEF} (Star und Gartenrotschwanz)

Bei der Durchführung von Maßnahme 4.9 A_{CEF} „Anlage von Nisthilfen für den Star“ sowie der Maßnahme 4.10 A_{CEF} „Anlage von Nisthilfen für den Gartenrotschwanz“ dürfen auch andere Nisthilfen als die des im Maßnahmenblatt genannten Herstellers Verwendung finden, soweit diese den im Maßnahmenblatt enthaltenen Vorgaben entsprechen.

1.9.3.9 Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Horstschutzzone)

Die im Zuge der Maßnahme 11.1 A_{CEF} aus der Nutzung genommenen Bäume sind eindeutig und individuell zu markieren.

1.9.3.10 Maßnahme 9 A_{FCS} (Weichholzauwald, naturnaher Laubwald)

Im Rahmen der Pflegegänge der Maßnahme 9 A_{FCS} „Anlage Weichholzauwald“ sowie Maßnahme 6.1 E_{FCS} „Anlage feuchter naturnaher Laubwald“ ist das Entfernen von invasiven neophytischen Pflanzenarten vorzusehen (insbesondere Drüsiges Springkraut - *Impatiens glandulifera*, Japanischer Staudenknöterich - *Fallopia japonica*, Riesen-Bärenklau - *Heracleum mantegazzianum* und Späte Trauben-Kirsche - *Prunus serotina*).

1.9.3.11 Maßnahme 2.2 V_{CEF} (Faunabrücke Lüner Holz)

(1) Die vorhandene Geh- und Radwegeverbindung Lüner Holz ist im Zuge der Straßenbauarbeiten standortgleich als Fauna Brücke mit Überführung des Fuß- und Radweges (BW 1.4) so herzustellen, dass ein Überbau bauzeitlich als Geh- und Radweg und Querungshilfe zur Verfügung steht.

(2) Hierfür ist östlich des vorhandenen Bauwerks jeweils in den Böschungen ein Behelfswiderlager zu errichten und der vorhandene Überbau quer zu verschieben. Temporär wird der Geh- und Radweg wieder angeschlossen und eine entsprechende Leitstruktur für die Fledermäuse errichtet. Um eine durchgängige Funktionserhaltung der Leitstrukturen zu gewährleisten, ist eine Kombination aus temporären Zäunen und dauerhaften Pflanzungen vorzusehen. Das neue Querungsbauwerk wird dann an gleicher Stelle neu errichtet. Nach Fertigstellung des neuen Bauwerks ist der "alte" Überbau und die Behelfswiderlager zurückzubauen.

1.9.3.12 Vermeidungs-, Minderungsmaßnahmen, Ausgleich

(1) Die in dem landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1) und den dazugehörigen Maßnahmenplänen (Unterlage 9.2, Blätter 1 - 16) und Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) dargestellten Vermeidungs-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) sowie vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind zu dem jeweils angegebenen Zeitpunkt und - wenn ein Zeitpunkt nicht angegeben ist - spätestens mit der Durchführung des Vorhabens zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielfunktion ohne Verzug durchzuführen. Beginn und Fertigstellung sowie etwaige unvermeidbare, z.B. witterungsbedingte, Verzögerungen sind in den der Planfeststellungsbehörde vorzulegenden Durchführungsbericht (siehe 1.9.3.13(4)) aufzunehmen.

(2) Zur Vermeidung von Brutvogelansiedlung auf bereits hergestellten Arbeitsbereichen (abgeschlossene Baufeldräumung), sind während der Brutzeit (01.03. bis 31.08.) Vergrämungsmaßnahmen (z. B. das Anbringen von Flatterband oder das Harken oder Schleppen der betreffenden Flächen in höchstens fünftägigem Abstand) durchzuführen, die eine Ansiedlung von Brutvögeln verhindern. Dies gilt insoweit nicht, als ein kontinuierlicher Baubetrieb stattfindet (Bautätigkeit an einem Ort, der nicht länger als fünf Tage ausgesetzt wird). Erfolgt im genannten Zeitraum eine Unterbrechung der Bauarbeiten länger als 5 Tage, ist die Fortsetzung der Bauarbeiten nicht gestattet, wenn Vergrämungsmaßnahmen nicht durchgeführt wurden.

(3) Baubedingte temporäre Veränderungen der Grundflächen (v.a. Baustelleneinrichtungsflächen) sind nach Beendigung der Baumaßnahme unverzüglich zu beseitigen und die Grundflächen wieder entsprechend ihrer vorherigen Ausprägung herzustellen.

(4) Für die zur Durchführung der festgelegten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen verwendeten Saaten- und Pflanzmaterialien sind geeignete Nachweise (Liefernachweise und Zertifikate) in den der Planfeststellungsbehörde vorzulegenden Durchführungsbericht (siehe 1.9.3.13(4)) aufzunehmen. Der „Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) und die „Empfehlungen für Begrünungen mit gebietseigenem Saatgut“ (Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau) sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Für den Fall, dass gebietseigene Saaten, Gehölz- und/oder Pflanzenarten nach zu dokumentierender Marktanalyse nicht oder nicht in ausreichendem Umfang beschaffbar sind, bleiben Ausnahmen nach § 40 BNatSchG, wenn eine Gefährdung von Ökosystemen, Biotopen oder geschützter Arten auszuschließen ist, sowie erforderlichenfalls entsprechende Befreiungen nach § 67 BNatSchG oder ein Ersatzgeld durch die zuständige Naturschutzbehörde oder durch die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dieser vorbehalten. Bei der Verwendung von Pflanzgut eines anderen Herkunftsgebietes ist die für das betroffene Ökosystem mildeste Alternative zu wählen.

(5) Ist im Rahmen von Funktionskontrollen abzusehen, dass das Maßnahmenziel nicht erreicht wird, ist eine Modifikation der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, mit der die angestrebte Kompensationsleistung erbracht wird und entsprechend vorzunehmen. Sollte sich herausstellen, dass das Maßnahmenziel auch mit einer Modifikation der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht wird, ist die Planfeststellungsbehörde hierüber unverzüglich zu informieren. In diesem Fall ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde anderweitige geeignete Kompensationsmaßnahmen zu planen und durchzuführen oder Ökokontomaßnahmen zu erwerben, mit denen das sich ergebende Kompensationsdefizit befriedigt wird. Die Befriedigung des Kompensationsdefizits ist der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen.

(6) Soweit die eingesetzte Umweltbaubegleitung (1.9.3.13) zusätzliche Eingriffe feststellt, die nicht Gegenstand der Bilanzierung im LBP sind, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde zusätzliche geeignete Kompensationsmaßnahmen in dem erforderlichen Umfang nachzuweisen und umzusetzen (Nachbilanzierung).

(7) Der Vorhabenträgerin wird zur Wahrung der behördlichen Übermittlungspflicht nach § 1 Abs. 1 NKompVzVO aufgegeben, die erforderlichen Angaben nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 und 4 NKompVzVO für die Kompensationsmaßnahmen spätestens ein Jahr nach Bestandskraft in einer Tabelle (Maßnahme, in Anspruch genommene Fläche) digital aufzubereiten und der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Auf Antrag bei der Planfeststellungsbehörde kann die Frist für die Vorlage verlängert werden. Erforderliche Informationen, die innerhalb der Frist noch nicht vorliegen, sind unverzüglich bei ihrer Vorlage in Form einer sichtbaren Ergänzung der Tabelle vorzulegen. Soweit erforderlich sind Konkretisierungen mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.

1.9.3.13 Umweltbaubegleitung und Nachweise über Umweltmaßnahmen

(1) Zur Überwachung der Einhaltung der im LBP dargestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie einschlägiger Umweltvorschriften ist eine Umweltbaubegleitung (UBB), einschließlich bodenkundlicher Baubegleitung, zu installieren, deren berufliche Qualifikation gegenüber den zuständigen Fachbehörden des Natur-, Boden- und Gewässerschutzes nachzuweisen ist. Zulässig und ggf. erforderlich ist, dass für einzelne Aspekte Personen mit besonderer Expertise (z.B. für Fledermäuse) hinzugezogen werden. Die mit der Baubegleitung betrauten fachkundigen Personen sind gegenüber den zuständigen

Naturschutzbehörden jederzeit auskunftspflichtig und informieren diese bei Auftreten unerwarteter Ereignisse während der Bauausführung, die sich nachteilig auf Umweltbelange auswirken können. Die im Rahmen der UBB getätigten Kontrollen, Baustellenbesuche und Veranlassungen sind zu dokumentieren und die Dokumentation mindestens einmal im Monat der zuständigen Naturschutzbehörde vorzulegen. Unvorhergesehene Ereignisse mit Umweltfolgen sind gesondert unverzüglich mündlich den zuständigen Behörden zu berichten und anschließend schriftlich zu dokumentieren.

(2) Die UBB umfasst mindestens folgende Aufgaben:

- Mitwirkung bei der Integration von umwelt-/natur-/artenschutzrechtlichen- und habitatschutzrechtlichen Anforderungen aus dem Planfeststellungsbeschluss in die Ausführungsplanung;
- Beteiligung an der Einweisung der am Bau beteiligten Unternehmen und deren Unterrichtung über die Aufgaben der Umweltbaubegleitung und über die zu berücksichtigenden Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses;
- regelmäßige Teilnahme an Baubesprechungen;
- Beteiligung an der Festlegung der Bautabuflächen vor Baubeginn und ihre Kontrolle während der Bauarbeiten;
- Überwachung der Einhaltung sämtlicher Nebenbestimmungen zur Vermeidung, Minderung und Schutz von nachteiligen Auswirkungen auf den Naturhaushalt (1);
- Beteiligung an sämtlichen Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutz- und Bodenschutzbehörden sowie der zuständigen Wasserbehörde;
- Kontrolle der (rechtzeitigen) Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie der Anlage sonstiger Kompensationsmaßnahmen im Zuge der Bauausführung;
- Beteiligung an Maßnahmen des Bodenmanagements (Überwachung von bodenschutzrelevanten Regelungen sowie Behandlung und Verwendung von Böden);
- Beteiligung bei der Aufklärung, Beweissicherung, Beseitigung und ggf. Sanierung; unvorhergesehener Umweltschäden und sonstiger Beeinträchtigungen des Naturhaushalts;
- Überwachung der Durchführung der Räumungs- und Rekultivierungsmaßnahmen auf den baubedingt in Anspruch genommenen Flächen und der Baustelleneinrichtungsflächen;
- Beteiligung bei der Abnahme der Bauleistungen und Überwachung einer ggf. erforderlichen Nachbesserung;
- regelmäßige Dokumentation (Text, Fotos, kartenmäßige Darstellung) der Bauarbeiten im Hinblick auf umweltrelevante Sachverhalte und Verfassen von Berichten über ihre Tätigkeit. Die Dokumentation hat möglichst weitgehend auf die jeweils einschlägigen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses bzw. die jeweilige Maßnahmenbezeichnung aus dem LBP Bezug zu nehmen. Sie hat sämtliche zusätzlichen Eingriffe in den Naturhaushalt, die nicht Gegenstand des LBP sind, darzustellen und ggf. einen zusätzlichen Kompensationsbedarf festzustellen.

(3) Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sicherzustellen, dass das genehmigte Vorhaben im Einklang mit den umweltbezogenen Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses durchgeführt wird. Die Überwachungspflicht erstreckt sich insbesondere auf die umweltbezogenen Merkmale des Vorhabens, den Standort des Vorhabens, auf Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie auf Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft.

(4) Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen

Unterhaltungsmaßnahmen und Rückbaumaßnahmen einen mit Fotografien belegten Durchführungsbericht vorzulegen, der unter Bezugnahme auf die diesem Beschluss zugrunde liegenden Planunterlagen die einzelnen Maßnahmen, deren Fertigstellung, Unterhaltung sowie die Maßnahmen zu ihrer dauerhaften Sicherung detailliert, inklusive der Zeitpunkte der Herstellung bzw. Durchführung, darstellt.

1.9.4 Wald

Die Waldflächen dürfen erst unmittelbar vor Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens in diesem Bereich abgeholzt und gerodet werden. Hierbei sind die unter Nebenbestimmung 1.9.3 aufgeführten zeitlichen und technischen Vorgaben zwingend einzuhalten. Die im LBP (Unterlage 19.1) dargestellten Ersatzaufforstungen sind entsprechend der zeitlichen Festlegungen in den entsprechenden Maßnahmenblättern (7.2 A_{FCS}, 7.3_E, 8_E, 9 A_{FCS}), spätestens mit Beginn der Straßenbauarbeiten durch eine erste Bestockung (Anpflanzung) zu beginnen. Beginn und Abschluss der Ersatzaufforstungsmaßnahmen sind der Planfeststellungsbehörde und der Waldbehörde schriftlich unter Vorlage des einschlägigen Maßnahmenblatts oder sonst in geeigneter Form zur Aufnahme in ein Kompensationsflächenkataster (Ausgleichsflächenkataster) anzuzeigen. Die Umsetzung der Maßnahme 4.5 (Anlage eines Waldrandes) im Bereich der „Neuen Forst“, insbesondere die Auswahl der Baum- und Straucharten, hat im Benehmen mit der Anstalt Niedersächsische Landesforsten zu erfolgen.

1.9.5 Wasserwirtschaft

1.9.5.1 Gewässerbenutzung

(1) Bei Einleitung in ein Gewässer darf die eingeleitete Menge maximal 50 % des Mittelabflusses des Gewässers betragen.

(2) Bei Flächenversickerung ist ein ausreichender Abstand zwischen Entnahme- und Versickerungsflächen einzuhalten, um einen hydraulischen Kurzschluss zu vermeiden. Die Böden im Bereich der Versickerungsfläche müssen eine ausreichende Versickerungsfähigkeit aufweisen. Die Vorgaben des Arbeitsblatts DWA138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ in seiner aktuellen Fassung sind einzuhalten.

(3) Mit Bohrungen in den Boden dürfen nur Unternehmen beauftragt werden, die als Fachfirmen entsprechend nach DVGW W 120 von einer akkreditierten Zertifizierungsstelle zertifiziert sind oder nachweisen können, dass sie die im DVGW W 120 festgelegten Anforderungen gleichwertig erfüllen.

(4) An den Einleitstellen dürfen die von der unteren Wasserbehörde im Zuge der Abstimmung des Wasserhaltungskonzeptes (nach Abs. (8) dieser Nebenbestimmung) in den genannten Bereichen jeweils festgelegten Einleitmengen in Litern pro Sekunde nicht überschritten werden. Die von der unteren Wasserbehörde ggf. gestellten qualitativen Anforderungen sind zu beachten. Die Maßgaben nach den Sätzen 1 und 2 sind durch Intervallmessungen zu überwachen und in Messprotokollen festzuhalten, die auf Verlangen der unteren Wasserbehörde und/oder der Planfeststellungsbehörde zu übergeben sind. Erforderlichenfalls sind zur Einhaltung der Einleitmengen und/oder der qualitativen Anforderungen geeignete Maßnahmen zur Rückhaltung bzw. Reinigung zu treffen.

(5) Im Zuge der Gewässerbenutzung dürfen keine Stoffe in Gewässer gelangen, die geeignet sind, schädliche Gewässerveränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG zu verursachen.

(6) Einleitstellen dürfen nur außerhalb gesetzlich geschützter Biotope liegen. Vorhandene

Vegetation ist möglichst zu erhalten. Die Einleitstellen sind derart auszubilden, dass keine Ausspülungen an den Böschungen und an den Gewässersohlen entstehen (z.B. durch Steinschüttungen auf Vlies). Die Ablaufleitungen sind im Bereich der Böschungen und des Gewässerrandstreifens kenntlich zu machen. Während der Bauphase sind Verunreinigungen von Oberflächengewässern (z.B. durch Sand- und Feinstoffeinträge) soweit wie technisch möglich zu vermeiden.

(7) Eine baubedingte Grundwasserentnahme ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Sie ist unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik und den einschlägigen DIN und DVGW-Regelwerke durchzuführen.

(8) Sollte wider Erwarten im Rahmen der Durchführung des Vorhabens oder für die Verlegung von Versorgungsleitungen oder die Änderung anderer Anlagen im Zusammenhang des Vorhabens eine erlaubnispflichtige Bauwasserhaltung (bauzeitliches Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grund- und/oder Schichtenwasser sowie die Einleitung entnommenen Grundwassers und Oberflächenwassers) erforderlich werden, ist der Planfeststellungsbehörde mindestens 6 Wochen vor geplantem Ausführungsbeginn ein mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abgestimmtes Wasserhaltungskonzept zur abschließenden Entscheidung vorzulegen, das folgende Mindestinhalte aufweist:

- textliche Beschreibung der geplanten Bau- bzw. Wasserhaltungsmaßnahmen mit geplantem Baubeginn, Bauablauf, Ableitung des entnommenen Wassers (Kanalisation, Versickerung, Einleitung in Gewässer)
- Lageplan (Standort(e) der Grundwasserabsenkung(en), Lage/Koordinaten der Versickerungsanlage bzw. Lage der Einleitstelle(n) in das Gewässer)
- Schnitt mit Baugrubensohle/ Aushubniveau, Geländeniveau und Grundwasserstand (Bemessungswasserstand)
- Berechnungen der Grundwasserabsenkung (Mengenangaben l/s sowie Gesamtentnahmemenge, kf-Wert, Quellenangabe der Bemessungsgrundlagen)
- Berechnung der Reichweite der Absenkung (z. B. nach Sichardt)
- Angabe der bei den Fundamentarbeiten zu verwendenden Stoffe nebst deren Produktdatenblatt- Sicherheitsdatenblatt; falls vorhanden, grundwasserhygienische Untersuchung und Beurteilung

(9) Eine Entscheidung über den Antrag nach (8) bleibt im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen unteren Wasserbehörde vorbehalten.

(10) Im Rahmen der Erweiterung und Verlängerung des Durchlasses DL 4 der Einleitstellen G1 und G2, ist der bestehende Durchlass auf ganzer Strecke zu erweitern.

1.9.5.2 Entwässerungs-/Abwasserbehandlungsanlagen

(1) Die bestehenden Entwässerungsanlagen für die von dem festgestellten Plan betroffenen Straßen (Mulden, Regen-Rückhaltebecken) sind solange in Betrieb zu halten, bis die geplanten neuen Entwässerungsanlagen (Mulden, RRB und RBF) ihren bestimmungsgemäßen ordnungsgemäßen Betrieb aufgenommen haben. Sofern dies vom Bauablauf her nicht möglich ist, sind ersatzweise Rohrsedimentationsanlagen mit Geschiebeschacht zu errichten und solange zu betreiben, bis die geplanten Entwässerungsanlagen ordnungsgemäß in Betrieb sind.

(2) Größe, Anlage und Ausstattung der Regerückhaltebecken sind so bemessen, dass die Anforderungen/Bemessungsgrundsätze nach der jeweils bei Ausführungsplanung aktuellen DWA-A 117, DWA-A 138, REwS und RiStWag erfüllt werden.

(3) Größe, Anlage und Ausstattung der Anlagen mit Retentionsbodenfilter (RBF) (inkl. Geschiebeschacht und Ablaufbauwerk) sind so vorzusehen, dass die Anforderungen/Bemessungsgrundsätze nach der jeweils bei Ausführungsplanung aktuellen Fassung der REwS, DWA-A 117 und DWA-A 178 erfüllt werden.

(4) Die Nenndurchmesser des Kanalnetzes ist gem. Tabelle 4 der Unterlage 8.5 „Überprüfung nach KOSTRA-DWD-2020“ vom 22.03.2023 zu planen und auszuführen.

(5) Die Vorhabenträgerin ist berechtigt und verpflichtet, das bestehende Regenrückhaltebecken an der Erbstorfer Landstraße und das bestehende Regenrückhaltebecken in Kaltenmoor nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses zu nutzen. Der vorhabenbedingte Mehraufwand ist durch die Vorhabenträgerin zu tragen bzw. abzulösen.

1.9.5.3 Wassergefährdende Stoffe

Es ist durch geeignete Schutz- und Kontrollmaßnahmen sicherzustellen, dass eine Boden-, Wasser- bzw. Grundwasserverunreinigung durch die in den Maschinen, Geräten und Fahrzeugen vorhandenen wassergefährdenden Stoffe (z.B. Hydrauliköl, Schmieröl, Kühlflüssigkeit, Kraftstoff) unter Beachtung des Standes der Technik vermieden wird. Insbesondere sind die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge arbeitstäglich auf austretende Stoffe zu kontrollieren, Schäden sind umgehend zu beseitigen.

1.9.5.4 Gewässerrandstreifen

Bei der Ausführung des Notüberlaufs im Bereich der unter 1.4.1 näher bezeichneten Einleitstellen ist zu gewährleisten, dass der Wasserabfluss hierdurch nicht behindert wird.

1.9.5.5 Überschwemmungsgebiet

(1) Bei Hochwassergefahr sind die Vorhabenträgerin bzw. ihre Beauftragten verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung der Baumaßnahmen und zur Schadensabwehr zu treffen. Sie haben sich vor und während der Bauarbeiten über die aktuellen Hochwasserverhältnisse zu informieren.

(2) Der schadlose Hochwasserabfluss der Gewässer ist während der Bauphase sicherzustellen. Baumaterial und Bodenaushub dürfen innerhalb von Überschwemmungsgebieten nur kurzfristig und insoweit gelagert werden, als dies unmittelbar für die Bauarbeiten erforderlich ist. Sonstige Materialien, Gerätschaften und Baufahrzeuge sind nach Abschluss des Tagewerks unverzüglich aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen. Im Hochwasserabflussprofil ist die Lagerung von Materialien jeder Art generell unzulässig. Die ursprünglichen Geländegegebenheiten sind nach Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen.

(3) Wassergefährdende Stoffe dürfen in Überschwemmungsgebieten nicht gelagert werden. Betankungen und Wartungsarbeiten der eingesetzten Baumaschinen und -fahrzeuge dürfen nicht im Überschwemmungsgebiet durchgeführt werden.

(4) Während arbeitsfreier Zeiten sind Baumaschinen und -fahrzeuge außerhalb von Überschwemmungsgebieten abzustellen.

1.9.6 Bodenschutz und Abfall

(1) Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass ein Vorhandensein von Kampfmitteln innerhalb des Baufelds so weit wie möglich ausgeschlossen werden kann. Hierfür sind vor Erdarbeiten im Rahmen der Baudurchführung der Bereich der bekannten Rüstungsaltlastenflächen südlich der Hafenbahn durch eine Kampfmittelräumfirma untersuchen zu lassen und ggf. weitere Maßnahmen, insbesondere Kampfmittelräumungen im Einvernehmen mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landesamts für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln – Hannover, Dorfstraße 19, 30519 Hannover, kbd-postfach@lgln.niedersachsen.de abzustimmen. Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel, unbekannte Metallteile oder verdächtige Verfärbungen auftreten sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen sofort einzustellen und die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt und der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN, bei der Regionaldirektion Hameln-Hannover des LGLN, umgehend zu benachrichtigen.

(2) Vor Eingriffen in den Boden ist von der Vorhabenträgerin im Vorfeld der Maßnahme eine orientierende Altlastenuntersuchung durch einen Altlastengutachter durchführen zu lassen. Dabei sind vor allem bekannte Bodenveränderung im Bereich der AS B 209 und der AS L 216 zu berücksichtigen. Die Untersuchung ist mindestens einen Monat vor Ausführung mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen. Der weitere Maßnahmenbedarf ergibt sich in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse im Benehmen mit der zuständigen unteren Bodenschutzbehörde.

(3) Sollten Hinweise auf Boden- und/oder Grundwasserkontaminationen beziehungsweise Ablagerungen bodenfremder Materialien zu Tage treten, ist unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde zu benachrichtigen.

(4) Bei der Baumaßnahme anfallendes Aushubmaterial, das nicht auf der Baustelle verwertet werden kann, ist unter Berücksichtigung des KrWG sowie auch des Bodenschutzrechtes (BBodSchG, BBodSchV) ordnungsgemäß zu entsorgen. Belastete Böden bzw. gefährlicher Abfall sind abfall- bzw. bodenschutzrechtlich zu bewerten und entsprechend ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Zulässigkeit der Entsorgungswege für anfallenden Bodenaushub ist vorab zu prüfen und der Verbleib von Bodenaushub ist vollständig zu dokumentieren, auch wenn die Abgabe an einen Entsorgungsfachbetrieb beabsichtigt ist. Die Nachweise sind den zuständigen Behörden auf Verlangen vorzulegen.

(5) Mineralische Abfälle, die bei den Baumaßnahmen eingesetzt werden, müssen den Anforderungen der ErsatzbaustoffV entsprechen. Die Nachweise sind den zuständigen Behörden auf Verlangen vorzulegen.

(6) Bei Anfall von schadstoffbelasteten Bau- und Abbruchabfällen sind besondere arbeitsschutzrechtliche Regelungen zu beachten sowie die speziellen Entsorgungswege einzuhalten.

1.9.7 Denkmalschutz

(1) Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten prähistorische Bodenfunde (z.B.: Funde, die auf prähistorische Siedlungen und Gräberfelder oder Burgstellen hinweisen) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde nach § 19 Abs. 1, 20 Abs. 1 Satz 1 und 2 NDSchG, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege zu melden. 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 nach § 19 Abs. 1, 20 Abs. 1 S. 1 und 2 NDSchG zuständige

Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

(2) Zum Zwecke der Prospektion sind in der Achse der Wegetrassen im Bereich der zu verlegenden AS B 216 (mit Verlassen der Bestandstrasse bis zu den jeweiligen Enden der Baustrecke im Osten) vor Baubeginn im Beisein von Fachpersonal der Denkmalpflege Probeschnitte mit einem Hydraulikbagger mit flacher Grabenschaufel in einer Breite von 6 m anzulegen und archäologisch zu untersuchen. Kleine Befunde sind sofort zu dokumentieren und in Abstimmung mit dem Fachpersonal der Denkmalpflege auszugraben. Für die Prospektionen sind keine vollständigen Ausgrabungsteams erforderlich.

(3) Dort wo mehrere archäologische Spuren bzw. Hinweise auf seitlich weitere Ausdehnung der Befunde vorgefunden werden, werden im Anschluss an die Prospektion die Ausgrabungsflächen erweitert und ggf. auf die gesamte Breite der vom Trassenbau betroffenen Fläche ausgedehnt. Die Untersuchungen werden als dann mit vollständigen Ausgrabungsteams durchgeführt.

(4) Die untere Denkmalschutzbehörde übernimmt in Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin die Planung und Koordinierung der archäologischen Maßnahmen. Sofern Ausgrabungsfirmen mit der Durchführung der Arbeiten beauftragt werden, hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass die Weisungen der unteren Denkmalschutzbehörde von den Firmen beachtet werden.

(5) Die Kostenpflicht für die Durchführung der archäologischen Maßnahmen obliegt gemäß § 6 Abs. 3 NDSchG der Vorhabenträgerin.

1.9.8 Straßen und Wege

(1) Die von den Bauarbeiten temporär betroffenen Straßen und Wege sind von der Vorhabenträgerin auf deren Kosten nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen. Wird der Widmungszweck der für die Bauarbeiten benutzten Straßen im Zuge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens überschritten, ist auf Verlangen des Straßenbaulastträgers vor Beginn und nach Abschluss der jeweiligen Straßenbenutzung von einem geeigneten Gutachter eine Bestandsaufnahme des Zustands der Straße zum Zwecke der Beweissicherung vorzunehmen und zu dokumentieren.

(2) Die Vorhabenträgerin hat ansonsten die angemessenen Kosten zu ersetzen, die dem Träger der Straßenbaulast nachweislich durch Sondernutzungen im Zuge der Durchführung des Vorhabens entstehen.

(3) Alle Maßnahmen, die in den öffentlichen Straßenverkehr eingreifen, haben die Vorhabenträgerin bzw. die von ihr beauftragten Baufirmen rechtzeitig, mindestens zwei Wochen vor dem Beginn der Maßnahme, mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der örtlich zuständigen Straßenmeisterei abzustimmen und die erforderlichen verkehrsregelnden Maßnahmen herbeizuführen und die hierfür notwendigen Anordnungen zu veranlassen, z.B. für Baustellenzufahrten, vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkungen etc. Bei notwendigen Sperrmaßnahmen an öffentlichen Straßen sind den zuständigen Verkehrsbehörden entsprechende qualifizierte Umleitungspläne vorzulegen. Soweit in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 10) eine temporäre Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen vorgesehen ist, wird die nach § 18 Abs. 1 NStrG hierfür erforderliche Sondernutzungserlaubnis mit der Maßgabe erteilt, dass die Details von der zuständigen Behörde auf der Grundlage der Bauausführungs- und Bauablaufplanung festgelegt werden.

(4) Die Sicherheit des Straßenverkehrs insgesamt darf nicht eingeschränkt werden. Die Leichtigkeit des Straßenverkehrs ist so weit wie möglich zu gewährleisten. Soweit

Einschränkungen der Leichtigkeit des Straßenverkehrs unvermeidbar sind, ist dies auf Anforderung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch die Vorhabenträgerin zu begründen. Bei der Belieferung der Baustellen sind die Belastungsklassen nach RStO 12/24 der Landes- und Kreisstraßen zu beachten.

(5) Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Bauausführungs- und Bauablaufplanung (1.9.1.1(1)) Lösungen zu finden, mit denen die Erreichbarkeit der kommunalen Einrichtungen (v.a. Grundschule Lüne, Sportanlage, Kita Brandheider Weg, Igelschule (Schule Hagen)) so gering wie möglich eingeschränkt wird.

(6) Während der Bautätigkeiten sind baubedingte Verschmutzungen befestigter Fahrbahnen durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

(7) Der jeweilige Träger der Straßenbaulast für die sonstigen öffentlichen Straßen ist verpflichtet, eine zivilrechtliche Vereinbarung abzuschließen, die der Vorhabenträgerin die zur Umsetzung dieser Planfeststellung erforderlichen Nutzungen der sonstigen öffentlichen Straßen und Wege, einschließlich solcher für den beschränkten Gemeingebrauch, gestattet. Der Träger der Straßenbaulast darf in dieser Vereinbarung keine Regelungen verlangen, die nicht auch für eine öffentlich-rechtliche Sondernutzung verlangt werden dürften. Die Absätze (1) und (2) gelten auch insoweit. Sollte dies erforderlich sein, wird die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung treffen, die vorbehalten bleibt.

(8) Soweit zwischen der jeweiligen Straßenbaulastträgerin der B 4 / A 39 und der B 216 und dem Baulastträger der jeweils kreuzenden Straßen keine Vereinbarungen über Herstellung und Unterhaltung getroffen sind, wird folgendes – vorbehaltlich zwischen den Kreuzungsbeteiligten etwa noch zu schließender abweichender Vereinbarungen angeordnet:

Bezüglich der höhenungleichen Kreuzungen

- Hamburger (Land-)Straße (K 46/L 216) / A 39
- B 4(A 39) / Bockelmannstraße (B 209)
- B 4(A 39) / Erbstorfer Landstraße (K 53)
- B 4(A 39) / Bleckeder Landstraße (HL)

trägt die Vorhabenträgerin die Kosten des Kreuzungsbauwerks i.S.v. § 2 FStrKrV einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlage dieser Verkehrsknoten sowie die Unterhaltungslast für das Kreuzungsbauwerk. Die jeweilige Straßenbaulastträgerin der überführten Straße trägt die Unterhaltungslast für die durchgehende Fahrbahn bzw. sonstigen Straßenteile der überführten Straße. Nach Herstellung haben die Kreuzungsbeteiligten im Bereich der höhengleichen Kreuzungsbestandteile (Anschlussstelle) die Unterhaltungslast der in ihrer Straßenbaulast liegenden Anlagen jeweils selbst zu tragen.

Bezüglich der höhenungleichen Kreuzungen

- B 4 (A 39) / Stadtkoppel-Zeppelinstraße mit neuem Überführungsbauwerk,
- A 39 / Lilienthalstraße und
- A39/L221

trägt die Vorhabenträgerin die Kosten der Kreuzungsbauwerke i.S.v. § 2 FStrKrV sowie die Unterhaltungslast für die Kreuzungsbauwerke. Die Straßenbaulastträgerin der überführten Straßen trägt die Unterhaltungslast für die durchgehende Fahrbahn bzw. sonstigen Straßenteile der überführten Straße.

Bezüglich der höhengleichen Kreuzungen / Einmündungen

- Hamburger Straße (L 216) / Bei der Pferdehütte (HL)
- B 216 / Lilienthalstraße / Auf den Blöcken

trägt die Vorhabenträgerin die Kosten dieser Kreuzungsmaßnahmen einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlagen i.S.v. § 1 FStrKrV dieser Verkehrsknoten. Nach Herstellung haben die Kreuzungsbeteiligten die Unterhaltungslast der in ihrer Straßenbaulast liegenden Anlagen jeweils selbst zu tragen.

Die Vorhabenträgerin trägt ferner die Kosten der neuen höhengleichen Kreuzung L 221/ B 216, mit der die L 221 und die August-Wellenkamp-Straße an die B 216 angebunden wird, einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlage i.S.v. i.S.v. § 1 FStrKrV dieses Verkehrsknotens sowie die Unterhaltungslast der Kreuzungsanlage.

Die Vorhabenträgerin trägt außerdem hinsichtlich der höhengleichen Kreuzung B 4/ B 216 die Kosten dieser Kreuzungsmaßnahme einschließlich Herstellung der Kreuzungsanlage nach § 1 FStrKrV. Nach Herstellung trägt der zuständige Träger der Straßenbaulast der Bundesstraßen die Unterhaltungslast auch im Kreuzungsbereich.

(9) Die Ausführungsplanung ist insofern im Benehmen mit der Hansestadt Lüneburg abzustimmen, als dies die technische Ausgestaltung der Knotenpunkte, der Lichtsignalanlagen, der Einrichtungen für Bevorrechtigungen sowie die öffentliche Beleuchtung betrifft.

(10) Die Ausführungsplanung in Bereichen lichtsignalgesteuerter Knotenpunkte ist so zu gestalten, dass auch bei Ausfall der Lichtsignalanlagen die Verkehrssicherheit durch bestehende Sichtbeziehungen gewährleistet ist (z.B. Knotenpunkt B 216 / Rampe West und Bauwerksnummer 1-16).

(11) Die Vorgaben der Bundeswehr an Bemessung und Gestaltung des Straßenquerschnitts für militärische Schwerstfahrzeuge nach RABS Teil A und die Mindestfahrbahnbreiten nach Tabelle 1 der RABS sind zu erfüllen. Brückenbauwerke sind nach militärischer Lastenklasse (MLC) nach STANAG 2021 einzustufen. Über die Einstufung ist das Logistikzentrum der Bundeswehr (LOGZBw) schriftlich in Kenntnis zu setzen.

(12) Das Umleitungskonzept ist insofern anzupassen, als für den temporären Störfall zwischen Winsen (Luhe) und Uelzen (Tabelle 5 des Umleitungskonzeptes) Richtung WOB gilt: Winsen West – Wulfsen - Garstedt- Salzhausen – Oldendorf (Luhe) - Amelinghausen – *L 234* – Wriedel – B 71 – B 71 Eimke – B 71 Gerdau – B 71 Uelzen“.

(13) Die Eignung der Ilmenaubrücke im Zuge der K30, Umleitungs- und Begegnungsverkehre aufzunehmen, ist vor Verkehrsfreigabe zu dokumentieren. Sollte sich herausstellen, dass eine Eignung nicht gegeben ist und auch durch eine Ertüchtigung im Bestand nicht erreichbar sein, ist eine alternative Umleitungsstrecke für den temporären Störfall zwischen AS Lüneburg Nord und B 209 im Benehmen mit den jeweils betroffenen Gemeinden und Straßenbaulastträgern, den Straßenverkehrsbehörden und der Polizeidirektion Lüneburg auszuweisen.

(14) Die Bauablauf- und Bauausführungsplanung ist insofern im Benehmen mit den Unternehmen abzustimmen, die Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erbringen, als sie sich auf die Erbringung der Verkehrsleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs mehr als nur unerheblich auswirkt.

1.9.9 Schienenwege

(1) Alle Baumaßnahmen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines

sicheren Eisenbahnbetriebes auf den Eisenbahnstrecken im Bereich des Vorhabens sind rechtzeitig vor Baubeginn im Benehmen mit der DB InfraGO AG (vormals: DB Netz AG), Hansestadt Lüneburg, Hafen Lüneburg GmbH und der Bleckeder Kleinbahn UG abzustimmen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Sperrpausen, Langsamfahrstellen, sonstige bautechnische und betriebliche Schutzmaßnahmen, Beweissicherung usw. sind frühzeitig mit der DB InfraGO, Hansestadt Lüneburg, Hafen Lüneburg GmbH und der Bleckeder Kleinbahn UG abzustimmen und festzulegen.

(2) Vor Baubeginn im Bereich von Schienenwegen ist die jeweils erforderliche Baudurchführungsvereinbarung, ggf. einschließlich einer Kranvereinbarung und einer Bauüberwachungsvereinbarung, und eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der DB InfraGO AG, Hansestadt Lüneburg, Hafen Lüneburg GmbH und der Bleckeder Kleinbahn UG abzuschließen und auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

(3) Bei der Durchführung der Gesamtmaßnahme sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die Richtlinien der DB InfraGO AG, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und die Eisenbahnsignalordnung (ESO) zu beachten.

(4) Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Entwässerungsanlagen / Tiefenentwässerung, Durchlässe, Bahnübergänge, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, GSM-R, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.

(5) Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

(6) Im Bereich des Brückenbauwerks BW 1-2 ist der Regellichtraum der Eisenbahn einschließlich der Seitenräume Linie C-D gemäß § 8 Abs. 1 und Anlage A zur BOA von festen Bauten oder Einbauten freizuhalten. Im Bereich von Gleisbögen mit weniger als 250 m Radius sind entsprechende Bogenzuschläge zu berücksichtigen.

(7) Im Bereich des Brückenbauwerks BW 1-9 ist der Regellichtraum der Eisenbahn gemäß § 9 und Anlage 1 EBO freizuhalten. Im Bereich von Gleisbögen mit weniger als 250 m Radius sind entsprechende Bogenzuschläge zu berücksichtigen.

(8) Die Bauwerksentwürfe der Brückenbauwerke BW 1-2 (Unterführung Wirtschaftsweg, Anschlussgleis der Hansestadt Lüneburg und Ilmenau) und BW 1-9 (Unterführung Wirtschaftsweg und der Bahnstrecke Lüneburg-Nord - Bleckede) sind der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) über den jeweiligen Betreiber der Eisenbahn-infrastruktur in mindestens dreifacher Ausfertigung zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.

1.9.10 Schifffahrtswege

1.9.10.1 Bauausführung/Rückbau der Brückenbauwerke

(1) Die Maßnahme ist so zu planen und durchzuführen, dass die Behinderungen/ Beeinträchtigungen für die Schifffahrt auf der Ilmenau auf ein Minimum zu beschränken sind.

(2) Die Bauausführung des Bauwerks 1-2 zur Unterführung eines Wirtschaftsweges, eines Anschlussgleises und der Ilmenau (Rückbaukonzept, Herstellungskonzept BW 1-2) ist in Bezug auf die Belange der Schifffahrt im Benehmen mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Lauenburg abzustimmen.

(3) Dabei sind unvermeidliche Einschränkungen der Schifffahrt mindestens sechs Wochen vor deren Wirksamwerden detailliert mit dem WSA abzustimmen.

(4) Bei den Planungen zur Bauausführung ist zu beachten, dass die Betriebswege im Regelbetrieb der Unterhaltung der Wasserstraße und im Havarie- und Notfall als Rettungsweg dienen (Einsatzfahrzeuge der WSV und weiterer Einsatzkräfte). Diese Betriebswege müssen permanent, auch während der Demontage- und Montagephase, entsprechend nutzbar sein. Wasserstraßennahe Umleitungen oder parallel zu den vorhandenen Betriebswegen für die Bauzeit geschaffene Umfahrungen sind in die Abstimmungen mit der WSV einzubeziehen.

(5) Für die Kleinschifffahrt sind beleuchtete Schilder (weiße rechteckige Tafeln mit den Abmessungen 1550 x 1050 mm) mit der schwarzen Aufschrift „Achtung Brückenarbeiten“ aufzustellen und durch die Vorhabenträgerin für die Zeit der Bautätigkeit zu betreiben. Die Anbringung der Beschilderung (Zeitpunkt und Ort) ist mit dem WSA abzustimmen und vor Inbetriebnahme vom WSA abnehmen zu lassen.

(6) Schifffahrtspolizeiliche Genehmigungen zur Regelung des sicheren Verkehrs auf der Bundeswasserstraße Ilmenau sowie das Vorhalten und Betreiben von Schifffahrtszeichen sind beim WSA Elbe zu beantragen.

(7) Die der Unterhaltung dienenden bundeseigenen Ufergrundstücke verbleiben als Zubehör zur Bundeswasserstraße in der Zuständigkeit der Bundeswasserstraßenverwaltung. Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen (Wasser und Land) der WSV in der Bauphase (Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen, Umschlagsflächen) bedarf es eines Abschlusses einer Vereinbarung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe (WSA).

(8) Für die dauerhafte Nutzung von Grundstücken, die in der Zuständigkeit der Wasserstraßenverwaltung stehen, für Pfeiler der neuen Brücke im Böschungsbereich der Bundeswasserstraße Ilmenau und Einleitungen in die Ilmenau und den Elbe-Seitenkanal ist eine Vereinbarung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe abzuschließen.

1.9.10.2 Einleitbauwerke

(1) Die Gestaltung der Einleitungsbauwerke und der Einleitstellen G3, G4, $G_{westl.}$, G_{Kalt}. und G5 ist mit der WSV abzustimmen.

(2) Die Ausführungsunterlagen zu den Einleitstellen sind mindestens 6 Wochen vor Baubeginn dem WSA in Lauenburg zur Zustimmung per E-Mail zu übersenden. Auf Grundlage des Querströmungserlasses[2] und anhand der Gestaltungsplanung ist durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) oder in Abstimmung mit der BAW die Gefahrenfreiheit der Einleitstelle mit der Schifffahrt, insbesondere im Hinblick auf eine entstehende Querströmung, gutachterlich (vereinfachter Nachweis) festzustellen. Dieser Nachweis ist der WSV vor Baubeginn vorzulegen.

(3) Die unter 1.5 und 1.9.5.1 festgelegten Einleitungsmengen dürfen nicht überschritten werden.

(4) Die Einleitungen sowohl in den Elbe-Seitenkanal als auch in die Ilmenau haben so zu erfolgen,

[2] Runderlass BMVI vom 16.03.2018, Az. WS 12/5257.21/10.

dass keine Auskolkungen, Verflachungen o.ä. Beeinträchtigungen verursacht werden. Auch die Einleitungen während der Bauphase haben so zu erfolgen, dass die max. Einleitungsgeschwindigkeiten eingehalten werden und es zu keinen Auskolkungen und Beeinträchtigung der Unterwasserböschungen und Gewässersohle kommt.

(5) Bei der Errichtung, dem Rückbau, der Unterhaltung, der Wartung sowie dem Betrieb der Einleitungsbauwerke sind die allgemeinen anerkannten Regeln der Technik zu beachten und die im Bauwesen erforderliche Sorgfalt anzuwenden.

(6) Die Einleitungsbauwerke sind so zu befestigen, dass ein sicheres Ableiten der Wassermenge sowie die Standfestigkeiten der Böschung, insbesondere im Hochwasserfall, gewährleistet sind.

(7) Baubehelfe wie Spundwände, Rammpfähle oder ähnliches, sind nach Beendigung der Baumaßnahme restlos aus der Wasserstraße zu entfernen.

1.9.11 Leitungen

1.9.11.1 Allgemeines

(1) Vor Durchführung von Baumaßnahmen/Bohrarbeiten im Schutzstreifen von Rohrleitungen, Kabeln, sonstigen Leitungen und im Bereich vorhandener Grundwassermessstellen, so zur nahe der Ilmenau in Adendorf gelegenen Grundwasserstands- und -gütemessstelle Nr. 5000 6887 Adendorf Br. 5 (Unterlage 21.3, Anhang 01, S. 61) ist deren genaue Lage mindestens 10 Werktage, jedoch maximal 30 Werktage vor Baubeginn anhand von Bestandsunterlagen / Leitungsplänen und fachgerechten Erkundungsmaßnahmen (Suchschlitze oder Ortung) zu bestimmen und so zu kennzeichnen, dass eine Beschädigung bzw. Beeinträchtigung vermieden wird. Kurz vor Baubeginn in den entsprechenden Bereichen sind aktuelle Auskünfte des jeweiligen Leitungsbetreibers, u.a. zur Lage und Breite des Schutzstreifens, einzuholen und zu dokumentieren. Zu beachten ist, dass die Schutzstreifen, z.B. bei Hochspannungsfreileitungen, bis zu jeweils 30,00 m auf beiden Seiten der Leitungsachse betragen können.

(2) Die Ausführung von Arbeiten aller Art, auch die Errichtung von Schutzgerüsten, die Lagerung von Baumaterial, Bodenaushub und ähnlichem im Bereich des Schutzstreifens von Leitungen und Querungen mit Leitungen anderer Eigentümer ist zu vermeiden und sofern dies nicht möglich ist, mit dem jeweiligen Eigentümer der jeweils betroffenen Leitung rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen. Soweit dies zum Schutz der Leitungen vor mechanischen Einwirkungen durch den Baubetrieb erforderlich ist, sind geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen.

(3) Ist der Schutz oder die Verlegung einer Leitung zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens erforderlich, ist mit dem betroffenen Leitungsbetreiber rechtzeitig eine Vereinbarung darüber zu treffen, ob die Leitung durch den Leitungsbetreiber selbst oder durch die Vorhabenträgerin im Zuge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verlegt wird. Die Betreiber der zu schützenden bzw. zu verlegenden Leitungen sind verpflichtet, den Schutz bzw. die Verlegung selbst durchzuführen oder die Durchführung durch die Vorhabenträgerin zu dulden, wenn nicht rechtzeitig die Umverlegung bzw. die erforderliche Handlung durch den Betreiber vorgenommen wurde. Bei Schutzmaßnahmen oder einer Verlegung durch die Vorhabenträgerin soll die jeweilige technische Ausführungsweise abgestimmt werden. Dabei sind ggf. angemessene Vorlaufzeiten für die Durchführung der Schutzmaßnahmen und/oder Verlegung vorzusehen.

(4) Alle Arbeiten an und im Umfeld von Versorgungsanlagen, insbesondere erforderliche Anpassungen an Versorgungsanlagen wie Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder andere Betriebsarbeiten sowie die Einrichtung von Schutzstreifen, sind nach den dafür vorgesehenen gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik vorzunehmen.

(5) Die freie Zugänglichkeit von Leitungen und dazugehöriger Nebeneinrichtungen, auch mit Großgeräten, ist auch während der Bauzeit für Wartungs- und Kontrollzwecke zu gewährleisten.

(6) Bei einer vorhabenbedingten Verlegung von Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Telekommunikation) ist, z.B. durch Provisorien oder eine vorzeitige Fertigstellung der verlegten Leitung, eine unterbrechungsfreie Versorgung zu gewährleisten, soweit mit dem jeweiligen Leitungsträger keine anderweitige Vereinbarung getroffen wird.

1.9.11.2 Anforderungen an bestimmte Leitungen

(1) Zu den Versorgungssystemen der Avacon Netz GmbH (Gashochdruck-, Fernmelde- und 110-kV-Hochspannungsleitungen) bleiben etwa erforderliche Planergänzungen jeweils für den Fall vorbehalten, dass sich Leitungsänderungen als unmittelbare Folge des Straßenbauvorhabens als genehmigungsbedürftig erweisen. Dabei sind die in der Stellungnahme vom 23.03.2022 genannten Mindestabstände (Anhang zur Stellungnahme der Avacon Netz GmbH) einzuhalten. Die Vorgaben der „Leitungsschutzanweisung für Arbeiten im Bereich von Energieversorgungs- und Entsorgungsanlagen der Avacon Netz GmbH“ (Anhang „Leitungsschutzanweisung“ zur Stellungnahme) sind einzuhalten. Einzelheiten sind in der nach Nebenbestimmung 1.9.11.1(2) vorgesehenen Abstimmung festzulegen.

(2) In Bezug auf die Versorgungssystemen der Deutschen Bahn AG (Fernmelde- und 110-kV-Bahnstromleitung) sind die Maßgaben aus den Stellungnahmen der DB Immobilien vom 26.06.2012, 25.10.2017 und vom 14.07.2022 zu berücksichtigen. Einzelheiten sind in der nach Nebenbestimmung 1.9.11.1(2) vorgesehenen Abstimmung festzulegen.

(3) Vor Beginn von Bauarbeiten im Schutzstreifen von Hochspannungsleitungen hat eine örtliche Einweisung der für den Arbeitsschutz verantwortlichen Person durch den jeweiligen Leitungsbetreiber zu erfolgen. Die Durchführung der Einweisung ist durch die Vorhabenträgerin zu dokumentieren.

(4) Telekommunikationsleitungen sind durch geeignete technische Maßnahmen gegen von der Bauausführung ggf. ausgehenden Störungen zu schützen.

(5) In Bezug auf die Leitung des Beregnungsverbandes Wendisch Evern sind die Maßgaben aus der Stellungnahme des Beregnungsverbands Elbe-Seitenkanal vom 10.10.2017 (Seite 1 Abs. 3, Seite 2 Abs. 3 bis S. 3 Abs. 2, soweit sie in Verbindung mit dem planfestgestellten Vorhaben BAB 39 1. Abschnitt stehen), zu berücksichtigen. Einzelheiten sind in der nach Nebenbestimmung 1.9.11.1(2) vorgesehenen Abstimmung festzulegen.

(6) Bezüglich der Leitungen der Abwasser, Grün und Lüneburg Service GmbH sind die Maßgaben aus den Stellungnahmen vom 6.11.2017 und 13.07.2022 zu berücksichtigen. Einzelheiten sind in der nach Nebenbestimmung 1.9.11.1(2) vorgesehenen Abstimmung festzulegen.

(7) In Bezug auf die Leitung der Avacon Wasser GmbH, Halchtersche Str. 33, 38304 Wolfenbüttel, (ehemals Purena GmbH) sind die Maßgaben aus der Stellungnahme vom 15.07.2022 zu berücksichtigen. Einzelheiten sind in der nach Nebenbestimmung 1.9.11.1(2) vorgesehenen Abstimmung festzulegen.

1.9.11.3 Kosten für Schutz und Verlegungen

Soweit vorhabenbedingt die Verlegung bestehender Leitungen und damit zusammenhängender Nebeneinrichtungen und/oder Maßnahmen zu deren Schutz erforderlich sind, hat die Vorhabenträgerin die Kosten hierfür insoweit zu tragen, als sich die Leitungen bzw. Einrichtungen außerhalb bestehender öffentlicher Straßen (§ 1 Abs. 4, § 2 Abs. 1 FStrG, § 2 NStrG) befinden, die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen und die Kosten nicht dadurch entstehen, dass die Leitung Straßen im Eigentum der Vorhabenträgerin nutzt. Dies gilt nicht für Telekommunikationslinien, die dem Anwendungsbereich des § 130 TKG unterliegen und soweit zwischen der Vorhabenträgerin und dem betroffenen Leitungsbetreiber etwas anderes vereinbart ist.

1.9.12 Landwirtschaft

(1) Vorübergehend genutzte Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten in rekultiviertem Zustand zurückzugeben. Bei Bedarf erfolgt eine Lockerung von verdichtetem Boden.

(2) Vor Baubeginn und nach Beendigung der Baumaßnahme ist durch einen für den Bereich der Landwirtschaft anerkannten Sachverständigen eine Feststellung und Protokollierung des Zustandes der landwirtschaftlichen Flächen vorzunehmen. Etwaige baubedingte Schäden werden beseitigt bzw. – wenn dies nicht möglich ist – angemessen entschädigt. Sollte eine Entschädigung nicht einvernehmlich festzulegen sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung hierüber vor.

(3) Die Zufahrten zu landwirtschaftlichen Flächen sind dauerhaft zu gewährleisten.

1.9.13 Belange Privater

(1) Entsprechend ihrer in der Einzelerörterung vom 14.10.2020 gegebenen Zusage hat die Vorhabenträgerin Optimierungspotenziale der Ausführungsplanung zur weitergehenden Reduzierung der flächenmäßigen Inanspruchnahme des Flurstücks 10/402, Flur 40, Gemarkung Lüneburg, z.B. durch die Verwendung platzsparender Bauverfahren oder entsprechender Baumaterialien, auszuschöpfen. Die diesbezüglichen Überlegungen der Ausführungsplanung sind zu dokumentieren und die Dokumentation der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

(2) Zugunsten der Eigentümergesellschaft des Flurstückes 10/402, Flur 40, Gemarkung Lüneburg, wird dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung wegen des vorhabenbedingten Verlustes von 11 Einstellplätzen, davon 2 notwendigen Einstellplätzen nach § 47 NBauO festgestellt.

1.9.14 Höhe von Entschädigungen

Kommt über die Höhe einer in diesem Planfeststellungsbeschluss wegen nachteiliger mittelbarer Vorhabenwirkungen dem Grunde nach festgelegten Entschädigung (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) eine Einigung nicht zustande, steht den Betroffenen der ordentliche Rechtsweg (Art. 14 Abs. 3 S. 4 GG) offen, soweit die Feststellung der Entschädigung der Höhe nach nicht einer Planergänzung (Nebenbestimmung 1.9.2.2.4 technische Baulärmüberwachung) vorbehalten ist.

2 Begründender Teil

Der unter Abschnitt 1 dieses Beschlusses festgestellte und im Folgenden unter 2.1.1 näher erläuterte Plan der Straßenbaumaßnahme hat das für die Planfeststellung vorgeschriebene Verfahren nach FStrG, VwVfG und UVPG durchlaufen (vgl. hierzu unter 2.2). Die materiell-

rechtlichen Voraussetzungen für die Feststellung des Plans liegen vor (vgl. hierzu unter 2.3.1 und 2.3.2). Die Abwägung aller relevanten Belange ergibt, dass der Plan nach Maßgabe von Abschnitt 1 dieses Beschlusses festzustellen ist (vgl. hierzu unter 2.3.3).

2.1 Gegenstand des Plans, Vorhabensbeschreibung

2.1.1 Vorhabenbeschreibung - Nennung der wesentlichen Planungsmerkmale

2.1.1.1 Planungskonzept

Gegenstand dieses Beschlusses sind der Bau des 1. Abschnitts der Bundesautobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die damit zusammenhängenden Maßnahmen.

Der Neubau der A 39 ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zur Erschließung des nordostdeutschen Raumes, das neben der neuen Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg die ebenfalls in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Bundesautobahn A 14 zwischen Magdeburg – Wittenberge – Schwerin und die dazwischen in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Bundesstraße B 190n als Querverbindung umfasst. Ziel dieses großräumigen Verkehrskonzeptes ist die Erschließung des strukturschwachen Raumes zwischen den Autobahnen A 7 Hamburg-Hannover im Westen, A 24 Hamburg-Berlin im Norden, der A 2 Hannover - Berlin im Süden und der A 10 im Osten als Querspange zwischen der A 24 und der A 2 vor Berlin. Die Standortqualitäten der bisher auch in Folge der jahrzehntelangen deutschen Teilung benachteiligten Regionen in diesem größten autobahnfreien Raum in der Bundesrepublik Deutschland sollen durch neue leistungsfähige Fernverkehrsverbindungen gestärkt werden.

Wesentliches verkehrliches Ziel ist es dabei, die Sicherheit und Leichtigkeit des Fernstraßenverkehrs zu verbessern, Verkehre insbesondere zwischen den Oberzentren zu bündeln und auf die neuen Autobahnverbindungen und die als Querspange hierzu geplante neue Bundesstraße zu verlagern, wodurch infolge der deutlich geringeren Verkehrsunfallraten von Autobahnen gegenüber 2- oder 3-streifigen Bundes- und Landstraßen eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit und auf der anderen Seite eine deutliche Entlastung von Ortslagen erreicht werden soll.

Hierdurch werden insgesamt positive wirtschaftliche Effekte für eine nachhaltige und ressourcenschonende Entwicklung des nord-ostdeutschen Raumes erwartet.

Dabei soll die A 39 die Städte Lüneburg und Wolfsburg als Oberzentren miteinander verbinden und hierüber eine nachhaltig verbesserte Verbindung zwischen den Räumen Wolfsburg/Gifhorn/Braunschweig und Lüneburg/Hamburg schaffen, wodurch die bisher benachteiligten Regionen des Uelzener Beckens, der Randbereiche der Lüneburger Heide, des Wendlandes und der Altmark besser an die Metropolregionen Hamburg und Hannover-Braunschweig-Wolfsburg-Göttingen angeschlossen werden. Im großräumigen Maßstab schafft die A 39 eine zusätzliche Verbindung der Wirtschaftsräume Süd- und Ost-Deutschlands mit der Nordsee, sowie nach Skandinavien, wodurch ebenfalls nachhaltige positive gesamtwirtschaftliche Effekte erwartet werden.

Daneben erfüllt der im Wesentlichen auf der Bestandstrasse der B 4 im Stadtgebiet von Lüneburg verlaufende Planungsabschnitt 1, für den alle im Bestand der B 4 vorhandenen Anschlussstellen an das innerstädtische Straßennetz erhalten bleiben, auch die Teilfunktion einer innerstädtischen Hauptentlastungsstraße (vgl. hierzu 2.1.1.3 *straßenbauliche Beschreibung*).

Das zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzept wurde zunächst mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 04.10.2004 (5. FStrAbÄndG[3]), in Kraft getreten am

[3] BGBl. 2004 I S. 2574.

16.10.2004, in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Der aktuelle Bedarfsplan des 6. Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG[4]) vom 23.12.2016 schreibt dieses Gesamtkonzept fort. Darin ist die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg unter lfd. Nr. 701 (NI A 039 AS Lüneburg-N (*B*/L 216) AS Weyhausen (B 188) N4 vordringlicher Bedarf) der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG weiterhin in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Für die B 190n ist auf niedersächsischer Seite im aktuellen Bedarfsplan unter lfd. Nr. 762 und 763 ein weiterer Bedarf mit Planungsrecht für einen 2-spurigen, auf Sachsen-Anhaltinischer Seite unter lfd. Nr. 1253 für einen 3-spurigen Neubau festgestellt. Der 4-spurige Neubau der A 14 in der Nord-Südausrichtung zwischen der A 24 und der AS Dahlenworsleben nördlich von Magdeburg ist im aktuellen Bedarfsplan als laufendes Vorhaben fest disponiert bzw. mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Gemäß der Karte 5.4 des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vom 11.12.2013[5] vollzieht die Bundesautobahn A 39 den im transeuropäischen Verkehrsnetz – Allgemeines Netz – vorgesehenen Lückenschluss zwischen Wolfsburg und Hamburg.

Der Verknüpfungspunkt für die A 39 im Raum Wolfsburg ist dabei mit dem Anschluss an die bisher nordwestlich von Wolfsburg bei Weyhausen/Tappenbeck endende A 39 (AS Weyhausen – B 188) durch den Bedarfsplan festgelegt. Im Raum Lüneburg wird die A 39 nach dem insoweit zu Grunde gelegten Planungskonzept des Bedarfsplans mit der bestehenden A 39, ehemals A 250, Lüneburg – Hamburg verknüpft.

2.1.1.2 Gesamtvorhaben und Abschnitte

Die insgesamt etwa 105 km lange Neubaustrecke der A 39 zwischen Lüneburg im Norden und Wolfsburg im Süden ist in die sieben nachstehend aufgeführten Planungsabschnitte unterteilt, um der erheblichen Komplexität der Planungsaufgabe gerecht zu werden:

1. Abschnitt von der L 216 (Lüneburg-Nord) bis zur B 216 (östlich Lüneburg) – 7,7 km
2. Abschnitt von der B 216 (östlich Lüneburg) bis zur L 252 (Bad Bevensen) – 20,0 km
3. Abschnitt von der L 253 (Bad Bevensen) bis zur B 71 (bei Uelzen) – 16,4 km
4. Abschnitt von der B 71 (bei Uelzen) bis zur L 265 (Bad Bodenteich) – 12,6 km
5. Abschnitt von der L 265 (Bad Bodenteich) bis zur B 244 (Wittingen) – 16,1 km
6. Abschnitt von der B 244 (Wittingen) bis zur L 289 (Ehra-Lessien) – 19,5 km
7. Abschnitt von der L 289 (Ehra) bis zur B 188 (Wolfsburg) – 14,2 km

Während für den 7. Bauabschnitt ein Planfeststellungsbeschluss mit Datum vom 30.04.2018, Az. P226-31027-15/14 A 39, 7.BA, sowie zur gemeinsamen Planfeststellung dieses Abschnitts verbunden mit einer Teilverlegung der B 248 und einer Teilverlegung der L 289 im Zuge der Anschlussstelle Ehra (Ortsumfahrung Ehra) am 28.06.2024, Az. 4117/5127-31027-2/20 A 39/7 ein Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss ergangen ist und für die Abschnitte 2 und 6 jeweils Planfeststellungsverfahren im Mai und April 2018 sowie für den 3. Abschnitt im Januar 2023 eingeleitet wurden, befinden sich die Planungsabschnitte 4 und 5 in unterschiedlichen Vorplanungsstadien.

[4] BGBl. 2016 I S. 3354.
[5] ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1-128.

2.1.1.3 Straßenbauwerk (straßenbauliche Beschreibung)

2.1.1.3.1 Überblick Trassenführung

Der hier planfestgestellte Abschnitt 1 der A 39 beginnt an der vorhandenen Anschlussstelle Lüneburg-Nord (L 216/K 46) der A 39 und verläuft weitgehend auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg, bis die A 39 Trasse etwa bei Bau-km 6+600 nach Überführung der Straße Stadtkoppel aus der Bestandstrasse der B 4 in einer leichten Verschwenkung in südöstlicher Richtung auf die vorhandene Trasse der B 216 und in einem leichten Bogen über diese weg geführt wird, wo sie auf freiem Feld südlich der vorhandenen B 216 in Höhe der in die vorhandene B 216 einmündenden L 221 mit der als halbes Kleeblatt geplanten Anschlussstelle östlich Lüneburg endet.

2.1.1.3.2 Querschnitte und sonstige Trassierungsparameter

Während die A 39 auf freier Strecke nach ihrer Verbindungsfunktion als großräumige (kontinentale) Straßenverbindung gemäß RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung) in die Straßenkategorie AS 0 (Verbindung von Oberzentren) einzustufen ist, woraus sich die Wahl der Entwurfsklasse EKA 1 A mit der Folge ergibt, dass sich die Grenz- und Mindestwerte für die straßenbautechnischen Entwurfselemente auf eine Geschwindigkeit von 130 km/h (bei Nässe) beziehen, erfährt die gewählte Vorzugstrasse aus dem bebauten Umfeld innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg erhebliche Restriktionen bis hin zu den einer Stadtautobahn (EKA 3) entsprechenden Entwurfsparametern. So kann innerhalb des Stadtgebietes auf der Bestandstrasse der B 4 der Mindestradius der Entwurfsklasse EKA 1A (900 m) nicht, wohl aber der für die Entwurfsklassen 2 (autobahnähnliche Straße, R_{min} = 470 m) und 3 (Stadtautobahn, R_{min} = 280 m) eingehalten werden:

Tabelle 4: Mindestradien

Von bis Station	Grenzwert EKA 1 A	gewählter Wert
2+333 – 2+705 (nach Ilmenauquerung)	Mindestradius R_{min} = 900 m	710,00 m
2+849 – 3+365 (Bereich AS B 209)	Mindestradius R_{min} = 900 m	597,50
3+585 – 4+370 (Bereich Lüner Holz/Moorfeld)	Mindestradius R_{min} = 900 m	550,75

Für die gewählte Trasse wurde anhand der erforderlichen Haltesichtweiten ein Geschwindigkeitsprofil (siehe nachfolgende Tabelle 4-9, Unterlage 01 - Erläuterungsbericht, S. 83/236) ermittelt, welches vom Bauanfang im Norden etwa bis zur Ilmenau Querung die Richtgeschwindigkeit erreicht:

Tabelle 5: Geschwindigkeitsprofil für beide Fahrtrichtungen (Tabelle 4-9 Unterlage 01 - Erläuterungsbericht).

Bereich	zulässige Höchstgeschwindigkeit
Bauanfang bis Bau-km 2+220	keine Einschränkungen
Bau-km 2+220 bis 2+370	100 km/h
Bau-km 2+370 bis 4+280	100 km/h 80 km/h bei Nässe
Bau-km 4+280 bis 4+680(Abdeckelung Lüne-Moorfeld)	80 km/h

Bau-km 4+680 bis Bauende	100 km/h

Das in der vorstehenden Tabelle wiedergegebene Geschwindigkeitsprofil wurde auf Grund der beengten Trassierungsparameter im Zuge der vorhandenen B 4 unter anderem aus den trassierungsbedingt geringeren Haltesichtweiten (Unterschreitung der Mindestradien) ermittelt. Während auf der geraden Strecke ab Baubeginn (AS L 216) bis etwa zur Ilmenau Querung trassierungsbedingt keine Einschränkungen erforderlich sind, werden auf den folgenden Streckenabschnitten zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität und -sicherheit Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. So ist auf dem Streckenabschnitt zwischen der Ilmenau Querung und der vorgesehenen Abdeckelung bei Moorfeld, wo die Trasse der B 4 annähernd einen s-förmigen Bogen beschreibt, auf Grund der geringeren Haltesichtweiten eine Geschwindigkeit von 100 km/h, bei Nässe von 80 km/h vorgesehen. Die Durchfahrt der Abdeckelung bei Moorfeld bedingt ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h; auf dem weiteren Streckenabschnitt ab der AS Erbstorfer Landstraße bis zum Bauende dient die vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit vor dem Hintergrund der in dichter Folge geplanten Anschlussstellen an der Erbstorfer Landstraße, Bleckeder Landstraße, der B 4 und der B 216, durch die auf einer Strecke von nur etwa 4 km eine Vielzahl von Verflechtungsvorgängen ausgelöst werden.

Für die Bemessung der Fahrbahnen und für die Querschnittsgestaltung wurde in Abhängigkeit der in den Teilbereichen des Abschnitts unterschiedlich prognostizierten Verkehrsstärken jeweils eine Leistungsfähigkeitsbeurteilung nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrs-anlagen) durchgeführt. Dabei wurde ausgehend von den Entwurfscharakteristika einer Fernautobahn (EKA 1A) und der höchsten in dem Abschnitt prognostizierten Verkehrsstärke (64.300 Kfz/24 h in dem nördlichen Teilstreckenabschnitt zwischen der AS L 216 und der AS B 209) als Regelquerschnitt der RQ 31 gewählt, der nach RAA (Bild 4) eine Querschnittsbelastung im DTV von bis zu 68.000 Kfz/24 h aufnehmen kann; nach den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsbeurteilung nach HBS ergeben sich unter Zugrundelegung des RQ 31 dennoch Qualitätseinbußen des Verkehrsablaufes durch die kurzen Abstände und die Vielzahl der Anschlussstellen innerhalb des Bauabschnitts, denen zur Gewährleistung eines sicheren und leistungsfähigen Verkehrsflusses durch bedarfsgerechte Anordnung von Verflechtungsstreifen wie folgt begegnet wird.

Auf dem nördlichen Teilstreckenabschnitt ab Baubeginn bis zur AS Erbstorfer Landstraße (Teilbereich 1), auf dem trassierungsbedingt bis etwa in Höhe der Ilmenau Querung eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus der Haltesichtweitenermittlung noch nicht erforderlich wäre, im weiteren Streckenverlauf ab der Ilmenau Querung aber auf 100 km/h bzw. auf 80 km/h in der Tunneldurchfahrt und bei Nässe trassierungsbedingt erforderlich ist und auf dem Einfädelungen aus drei Anschlussstellen aufzunehmen sind, werden zur Gewährleistung eines ausreichenden und sicheren Verkehrsablaufes durchgehend in beiden Fahrtrichtungen Verflechtungsstreifen angeordnet sowie auf der Grundlage des RQ 31 ein modifizierter Querschnitt oder ein Sonderquerschnitt wie folgt ausgebildet:

Tabelle 6: Querschnittsaufteilung *für den mod. RQ 31 mit durchgehenden Verflechtungsstreifen zwischen AS L 216 und AS Erbstorfer Landstraße*

Bereich	Breite
Bankett, 2 x 1,50 m	3,00 m
befestigte Fahrbahn, 2 x 14,50 m	29,00 m
davon Randstreifen außen	0,50 m
Seitenstreifen	2,50 m

Fahrbahn mit 2 Fahrstreifen von je 3,50 m	7,00 m
Verflechtungsstreifen von	3,75 m
Randstreifen innen	0,75 m
Mittelstreifen	4,00 m
Gesamtbreite	**36,00 m**

Die gegenüber dem RQ 31 nach RAA von 3,75 m auf 3,50 m reduzierten Fahrbahnbreiten in diesem Teilbereich entsprechen dem Bestandsquerschnitt RQ 26 der A 39 zwischen Maschen und Lüneburg. Die Aufweitung auf den RQ 31 mit durchgehenden Verflechtungsstreifen beginnt nach dem Kreuzungsbauwerk der L 216 und wird unmittelbar nach der Ilmenau Querung erreicht.

Weitere Sonderquerschnitte werden auf der Grundlage des RQ 31 nach RAA im Bereich von Bauwerken wie folgt ausgebildet.

Die Brücke über die Ilmenau, die zwischen den Mittelkappen aus ökologischen Gründen mit einem Lichtspalt geplant ist, erhält den mod. RQ 31 mit durchgehenden Verflechtungsstreifen des Teilbereiches 1, in dem sie liegt. Im Bereich der weiteren Bauwerke 1-9 (Brücke über die Bahnstrecke der OHE) und 1-10 (Brücke über ein Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburg-Hafen) kommt ebenfalls der RQ 31 B mit Verflechtungsstreifen zum Einsatz; die Tunnelstrecke (BW 1-7) erhält einen Querschnitt mit Abmessungen nach RQ 31 T+ nach RAA, jedoch wird die Spuraufteilung entsprechend dem RQ 31 mit durchgehenden Verflechtungsstreifen modifiziert, so dass auch hier durchgehende Fahrbahnbreiten von je 2 x 3,50 m mit je einem Verflechtungsstreifen von 3,75 m zur Ausführung kommen.

In dem Teilstreckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße und der Anschlussstelle B 4 (Teilbereich 2) wird ebenfalls der RQ 31 mit bedarfsgerecht angeordneten Verflechtungsstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen der AS Erbstorfer Landstraße und der AS Bleckeder Landstraße und einseitig in Fahrtrichtung Hamburg zwischen der AS B 4 und der AS Bleckeder Landstraße ausgeführt.

Südlich der AS B 4 und nachfolgend für den weiteren Verlauf der A 39 (Teilbereich 3) zeigt der Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufs, dass die für 2030 prognostizierten Verkehrsmengen in Verbindung mit der gegebenen Streckencharakteristik durch den 4-streifigen RQ 31 ohne Verflechtungsstreifen qualitativ aufgenommen werden können, so dass für diesen Teilstreckenabschnitt der 4-streifige Regelquerschnitt RQ 31 nach RAA mit einer Kronenbreite von 31,0 m und folgender Aufteilung gewählt wurde:

Tabelle 7: Querschnittsaufteilung des Regelquerschnittes RQ 31 südlich AS B 4

Bereich	Breite
Bankett, 2 x 1,50 m	3,00 m
befestigte Fahrbahn, 2 x 12,00 m	24,00 m
davon Randstreifen außen	0,75 m
Seitenstreifen	3,00 m
Fahrbahn mit 2 Fahrstreifen von je 3,75 m	7,50 m
Randstreifen innen	0,75 m
Mittelstreifen	4,00 m

Gesamtbreite	**31,00 m**

Auch die in diesem Teilbereich gelegenen Bauwerke 1-13 (Brücke über eine Rampe der AS B 4) bis 1-16 (Brücke über die B 216) werden mit dem RQ 31 B nach RAA (ohne Verflechtungsstreifen) geplant.

Für eine nach dem gewählten Querschnitt in Sonderfällen mögliche und für die Bauphase beabsichtigte 4+0 Verkehrsführung sind die Einrichtung (Anordnung) von Mittelstreifenüberfahrten zwischen

- AS L 216 und Ilmenau (Bau-km 1+500 bis 1+635),
- vor dem Lärmschutztunnel (Bau-km 3+905 bis 4+040),
- nach dem Lärmschutztunnel (Bau-km 5+260 bis 5+395),
- vor der AS B 216 Bau-km (7+830 bis 7+965)

vorgesehen (vgl. 1.9.1.3 (6)).

Die Vorhabenträgerin hat zudem zur Bewährung des trassierungsbedingten Geschwindigkeitsprofils einerseits sowie zur Verkehrslenkung in Sonderfällen (einseitige Sperrungen etc.) anderseits zu prüfen, ob Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit Kontrolleinrichtungen zur Aufrechterhaltung eines möglichst gleichmäßigen Verkehrsflusses zwischen der AS Handorf und der Querung des Elbe-Seitenkanals (ESK) beitragen würden, indem diese nach automatisiert ermittelten Verkehrsstärken weitere als nach dem ermittelten Geschwindigkeitsprofil dauerhaft vorgesehen temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den überwachten Streckenabschnitten automatisiert anordnen und so letztendlich zur Verkehrssicherheit beitragen können (vgl. 1.9.1.3(5)).

2.1.1.3.3 Anschlussstellen

Mit der Vorzugswahl der A 39 Trasse auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes, der sogenannten Ostumgehung von Lüneburg, geht die Notwendigkeit einher, alle im Stadtgebiet vorhandenen Anschlussstellen zu erhalten und an die veränderten Prognosebelastungen der neuen Fernautobahnverbindung ggfls. anzupassen, um die Leistungsfähigkeit der Ostumgehung für die innerstädtischen und regionalen Verkehrsbeziehungen unter den veränderten Prognosebedingungen zu erhalten und nach Möglichkeit die Leichtigkeit des Verkehrs und den Verkehrslärmschutz im Stadtgebiet von Lüneburg nachhaltig zu verbessern. Die Notwendigkeit aller bestehenden Anschlussstellen wurde vor dem Hintergrund, dass die Achsabstände zwischen den einzelnen Knotenpunkten die für Autobahnen der EKA 1 nach RAA erforderlichen Mindestabstände von 8,0 km deutlich unterschreiten, durch eine Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Lüneburg (Unterlage 21.1 Anhang 02 zur Verkehrsuntersuchung) bestätigt.

Die Anschlussstelle L 216, die eine hohe Bedeutung für eine Flächenerschließung der nördlichen Einzugsräume des Oberzentrums und für das nördliche Stadtgebiet von Lüneburg hat, wird erweitert; die Rampenfahrbahnen der im Bestand als teilplanfreier Knotenpunkt in Form eines halben diagonalen Kleeblatts ausgebildeten Anschlussstelle werden verkehrsbedingt aufgeweitet und führen an den Rampenfußpunkten zu plangleichen, lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten. Zusätzlich erhält die Anschlussstelle aus Leistungsfähigkeitsgründen eine direkte Einfahrtsrampe zur Richtungsfahrbahn Wolfsburg. Im Zuge der 2. Änderung der Planung[6] wurden die Radien der indirekt geführten Einfahrrampen und direkt geführten Ausfahrrampen im Interesse einer

[6] Zur Ausführung kommt die Mittelvariante der Unterlage 16.3 (Variantenvergleich AS-L 216).

Flächenersparnis in Abwägung mit den Belangen der Verkehrsqualität und Sicherheit orientiert an mittleren Werten der für die Rampengruppe II nach der RAA zu Grunde zulegenden Entwurfsparameter mit dem Ergebnis einer etwa 7.400 m² geringeren Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen reduziert.

Die Anschlussstelle B 209, der eine gleich hohe Verkehrsbedeutung wie der AS L 216 zukommt, bleibt grundsätzlich wie im Bestand als teilplanfreier Knoten in Form eines halben diagonalen Kleeblatts mit direkter Einfahrtsrampe zur Richtungsfahrbahn Lüneburg-Hamburg, die aufgeweitet und verlängert wird, erhalten. Im Übrigen erfährt die Rampengeometrie nur leichte Anpassungen zur notwendigen Knotenpunktgestaltung an den Rampenfußpunkten, die lichtsignalgeregelt werden; die B 209 erhält am westlichen Teilknoten eine verlängerte Linksabbiegespur in die Rampeneinfahrt Fahrtrichtung Wolfsburg sowie am östlichen Teilknoten eine zweite Geradeausspur.

Die Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße, der eine wichtige Erschließungswirkung für die anliegenden Lüneburger Stadtteile Moorfeld und Ebensberg sowie über die K 53 für die östlich gelegenen Ortschaften und eine daraus resultierende hohe Verkehrsbedeutung für die innerstädtischen Verkehrsabläufe zukommt, wird mit den erforderlichen verkehrsbedingten Anpassungen im Bestand übernommen. Die verkehrsbedingte Anpassung der östlichen Rampenfahrbahn mit einer Spurerweiterung am Ende der Rampe für Rechtsabbieger bedingt eine lagemäßige Anpassung des östlichen Rampenfußpunktes und eine Verlängerung der zuführenden Linksabbiegerspur auf der Erbstorfer Landstraße, was die Verschiebung und Neugestaltung einer dort vorhandenen Bus-Bucht notwendig nach sich zieht. Die Rampen der Anschlussstelle führen zu plangleichen, lichtsignalgeregelten Knotenpunkten an der Erbstorfer Landstraße, die im Bestand erhalten bleibt.

Die Anschlussstelle Bleckeder Landstraße, die eine wichtige Erschließungsfunktion für die Stadtteile Schützenplatz, Neu Hagen und die Standorte der Schliefen- und Theodor-Körner-Kaserne erfüllt, erfährt nach Lage und Geometrie der Rampen insofern Änderungen, als die Mindestwerte der RAA für die Rampenentwurfselemente (Tabelle 21, S. 69 RAA) erreicht werden. Mit Einhaltung des minimal zu erreichenden Scheitelradius (min R = 30 m) kann auch bei einer von der Bleckeder Landstraße weiter abgerückten Anordnung der westlichen Rampengruppe ein Eingriff in die vorhandenen Bebauungsstrukturen nicht vermieden werden. Der Abbruch eines Gebäudes (Fahrzeughalle) der Schlieffenkaserne ist daher unumgänglich. Die östliche Rampengruppe wird zur Vermeidung des Abbruches von 2 Wohnhäusern auf die Südseite der Bleckeder Landstraße verlegt, wo die nur im Ausnahmefall genutzte Zufahrt für Schwerlasttransporte zur Theodor-Körner-Kaserne überbaut und als Sonderlösung am östlichen Rampenfußpunkt wieder angeordnet wird. Die westliche Rampengruppe führt auf den vorhandenen Kreisverkehrsplatz der Bleckeder Landstraße; die östliche Rampengruppe wird plangleich nicht lichtsignalgesteuert an die Bleckeder Landstraße, die im Bestand erhalten bleibt, angebunden.

Im weiteren Verlauf, beginnend ab Bau-km 6+677,318, wird die A 39 Trasse aus der Bestandstrasse der B 4 in einem leichten Schwenk parallel auf die vorhandene B 216 geführt, die sich in diesem Bereich mit der B 4 kreuzt und mit dieser über eine Anschlussstelle in Form eines halben diagonalen Kleeblattes im Bestand verbunden ist. Da die notwendige Verknüpfung sowohl der B 4 aus südlicher Richtung als auch der in Ost-West-Ausrichtung kreuzenden B 216 in den beengten städtebaulichen Verhältnissen nicht an dem oder im engen räumlichen Zusammenhang des vorhandenen Knotens B 4/B 216 erfolgen kann, werden dieser teilweise aufgelöst und die Verknüpfungen der A 39 Trasse mit der B 4 und der B 216 jeweils räumlich getrennt voneinander, aber in dichter Abfolge hergestellt. Hierzu wird die B 4 ab Heraustreten der A 39 Trasse aus der Bestandstrasse der B 4 bis nördlich der B 216 mit der östlichen Rampengruppe B 4/B 216 zurück gebaut. Über den freiwerdenden Raum wird die A 39 Trasse in eine nördliche Parallelführung zur B 216 geführt. Die B 4 wird in dem Rückbaubereich über einen westlichen Ast aus der Fahrtrichtung Hamburg-Lüneburg-Wolfsburg und über einen in Fahrtrichtung Wolfsburg-Lüneburg-Hamburg einfädelnden östlichen Ast, der im Verschwenkungsbereich der A 39 Trasse unterführt wird, in Form einer Gabelung mit der A 39 verbunden. Die umgekehrten Fahrtrichtungsbeziehungen von der B 4 in Richtung Wolfsburg sowie von der A 39 aus Richtung

Wolfsburg auf die B 4 werden durch die benachbarte Verknüpfung der A 39 mit der ebenfalls verschwenkten B 216, die mit der B 4 neu verbunden wird, vermittelt.

Die Anschlussstelle B 216 entsteht im Anschluss der Überführung der A 39 Trasse über die vorhandene B 216 südlich von dieser etwa in Höhe der mit der B 216 verknüpften L 221 vor dem Industriegebiet Lüneburg Hafen. Hierzu werden die B 216 ab dem Bereich, wo sie durch die überführte A 39 Trasse überplant wird, bis zu dem Punkt kurz vor der Querung des Elbe-Seitenkanals, wo sie aus dem Bestand in südwestliche Richtung auf die A 39 Trasse und die dort neu entstehende Anschlussstelle verschwenkt wird und die mit ihr aus nördlicher Richtung verknüpfte L 221 in dem Knotenpunktbereich B 216/L 221 zurück gebaut. Die B 216 wird zwischen dem Rückbaubereich aus der Parallelführung mit der A 39 Trasse mit dieser südlich in Form einer Gabelung verschwenkt und so dann in einem nordöstlichen Bogen unter die auf die Querung des Elbe-Seitenkanals zulaufende A 39 Trasse geführt und in einem gegenläufigen Bogen vor Querung des Elbe-Seitenkanals wieder in die Bestandstrasse der B 216 eingebunden. Im Querungsbereich der verschwenkten B 216 mit der A 39 Trasse entsteht die neue Anschlussstelle B 216 als teilplanfreier Knotenpunkt in Form eines diagonalen halben Kleeblattes. Die in dem Knotenpunktbereich mit der B 216 zurückgebaute L 221 wird von Bleckede kommend aus dem Rückbaubereich in südwestliche Richtung verschwenkt, wo sie nahezu rechtwinklig die A 39 Trasse kreuzt und unterführt wird. Im weiteren Verlauf wird die verlegte L 221 in einem lichtsignalgeregelten plangleichen Knoten mit der verschwenkten B 216 wieder neu verknüpft; von dieser neuen Verknüpfung der jeweils verlegten B 216/L 221 wird ein Anschluss bis auf die dort endende (kommunale) August-Wellenkamp-Straße neu hergestellt.

2.1.1.4 Baumaßnahmen

2.1.1.4.1 Baudurchführung

Die Baudurchführung beginnt auf dem Teilabschnitt der Bestandstrasse der B 4 mit der Herrichtung der Richtungsfahrbahn Lüneburg-Wolfsburg für eine 4+0 Verkehrsführung, die während der gesamten Bauzeit offengehalten werden soll. In den weiteren Bauphasen erfolgt auf dem Teilabschnitt der B 4 Bestandstrasse zunächst der Bau der Richtungsfahrbahn Wolfsburg-Lüneburg mit allen Bauwerken und danach bei Wechsel der Verkehrsführung der Bau der entgegen gesetzten Richtungsfahrbahn Lüneburg-Wolfsburg. Während der ersten beiden Hauptbauphasen soll der zweite Teilabschnitt der A 39 Trasse auf unbebauten Flächen bzw. nach Heraustreten aus der Bestandstrasse der B 4 bis zur Fertigstellung der Richtungsfahrbahn Wolfsburg-Lüneburg vor Verkehrsumlegung hergestellt werden. Hierzu werden zunächst die B 216 und die L 221 umverlegt und in dem überplanten Bestand zur Schaffung der erforderlichen Baufreiheit für die A 39 Trasse zurück gebaut.

Bedingt durch den richtungsfahrbahnbezogenen Ausbau im Bereich der B 4 und unter Berücksichtigung der Bauphasen werden die Zulieferung von ca. 90.000 m³ Mineralboden sowie nach Abschluss der Bauarbeiten der Abtransport von ca. 80.000 m³ Mineralboden erforderlich; diese erfolgen ausschließlich über die A 39 Trasse (vgl. 1.9.2.2.2(3)).

Zur Reduzierung und Abschirmung der bauzeitlich zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen unter der vorgesehenen 4+0 Verkehrsführung bei einer durchgehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h erfolgt der Rückbau der B 4 unter Beibehaltung der vorhandenen Lärmschutzanlagen sowie der Bau der neuen Richtungsfahrbahnen jeweils nach Errichtung der neuen Lärmschutzanlagen; der Bau der Bohrpfahlwände für den Lärmschutztunnel im Bereich Moorfeld erfolgt zeitlich vor Rückbau der in diesem Einschnitt Bereich vorhandenen Stützwände.

Zum Schutz vor baulärmbedingten Beeinträchtigungen entlang der Baustrecke sind auf der Grundlage der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zusätzliche Vorkehrungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2): Die Baustellenhauptarbeiten werden grundsätzlich auf den Tageszeitraum (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) beschränkt. Alle Arbeiten mit Ausnahme der Herstellung

der Wälle und der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße, die von der Erbstorfer Straße aus auszuführen ist, sind von der Trasse der B 4/A 39 BA 1 aus auszuführen. Die Bohrpfahlwand für den Lärmschutztunnel (BW 1-7) im Bereich Moorfeld (lfd. Nr. 138 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11, S. 26) sowie die Gründungen der Lärmschutzwände sind lärm- und erschütterungsarm mittels Großdrehbohrgeräten im Pilgerschrittverfahren herzustellen; der Bohrbetrieb zur Herstellung der Bohrpfahlwand in Moorfeld ist mittels einer mobilen Lärmschutzwand zur Bebauung abzuschirmen. Soweit es nach dem Ergebnis der angeordneten lärmtechnischen Bauüberwachung zu unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen kommt, sind Entschädigungsleistungen zu Gunsten der Lärmbetroffenen vorbehalten worden (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.4(6)).

2.1.1.4.2 Lärmschutz

Bei der Entwicklung des Verkehrslärmschutzkonzeptes im Übrigen wurden die an der B 4 Trasse innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg bereits umfänglich vorhandenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, einschließlich eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, soweit wie möglich berücksichtigt. Sie bleiben erhalten bzw. werden neu dimensioniert ersetzt. Soweit vorhandene Lärmschutzanlagen der Hansestadt Lüneburg für das Baugebiet Hanseviertel und die Wohn- und Mischgebiete in Neu Hagen im Zusammenhang mit den vorgesehenen Baumaßnahmen verdrängt werden, werden diese durch neue auf Basis des aktuellen Beurteilungsverfahrens dimensionierte Lärmschutzanlagen ersetzt.

Die im Bereich Goseburg an der B 4 Trasse vorhandene 3,5 m hohe Lärmschutzwall-Wand-Kombination, die durch die Querschnittserweiterung in diesem Bereich verdrängt wird und nicht erhalten werden kann, wird durch eine 7,5 m hohe Lärmschutzwand ersetzt.

Im Einschnitt Bereich Lüneburg Moorfeld ist nördlich der Erbstorfer Landstraße innerhalb des bebauten Bereiches der Trasse eine Abdeckelung (Lärmschutztunnel) geplant, die in nördliche Richtung auf der Westseite der Trasse durch Lärmschutzwände und Gabionen-/Wallkonstruktionen mit Höhen von 6,0 m bis 9,2 m über Gradiente bis zur Höhe der Bahnlinie Lüneburg-Adendorf-Büchen und auf der Ostseite der Trasse mit einer etwa 100 m langen gleichmäßig zwischen 7,5 m bis 9,2 m über Gradiente ansteigenden Lärmschutzwand ergänzt wird. In südliche Richtung wird der Abdeckelungsbereich durch eine 4 m hohe Lärmschutzwand an der Nordseite der Erbstorfer Landstraße ergänzt.

Südlich der Erbstorfer Landstraße ist von der westlichen Einfahrtsrampe der dortigen Anschlussstelle bis etwa 200 m nach Querung des Anschlussgleises der Bundeswehr eine 4 m hohe hochabsorbierende Lärmschutzwand zum Schutz der Baugebiete Hanseviertel/ Schlieffenpark geplant, die eine in diesem Bereich von der Hansestadt Lüneburg zur B 4 für den Schutz des Bebauungsplangebietes Schlieffenpark geplante Lärmschutzwand, die nicht bestehen bleiben kann, ersetzt.

Auf der Ostseite der Trasse wird in diesem Bereich zwischen dem Anschlussgleis der Bundeswehr bis in den freiwerdenden Raum der auf die Südseite der Bleckeder Landstraße verlegten Rampengruppe dieser Anschlussstelle eine Bodendeponie als Lärmschutzwall angeordnet, die im Bereich des Wohngebietes Fuchsweg mit einer 4 m hohen Lärmschutzwand und Gabionen am eingezogenen Wall Fuß kombiniert wird.

Südlich der Bleckeder Landstraße bleiben die auf der Westseite im Bereich Neu Hagen vorhandenen Lärmschutzwälle weitgehend erhalten; im nördlichen Teil dieser Lärmschutzwälle ist eine Lärmschutzwand bis zur Bleckeder Landstraße angeordnet. Zwischen der überführten Straße Stadtkoppel und der Dahlenburger Landstraße wird entlang der westlichen Ausfahrrampe der Anschlussstelle B 4 ein Lärmschutzwall als Gabionen/Wallkombination angelegt.

Daneben ist der Einbau von offenporigem Asphalt mit Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) auf den durchgehenden Fahrbahnen in den Bereichen nach der Ilmenau Querung ab Bau-km 2+345 bis

zur Abdeckelung in Moorfeld bei Bau-km 4+280 und ab Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße von Bau-km 4+680 bis zur Anschlussstelle B 4 bei Bau-km 6+900 vorgesehen.

2.1.1.5 Entwässerung

Während der im Wesentlichen auf der Bestandstrasse stattfindenden Bauarbeiten sind erlaubnispflichtige Wasserhaltungen nicht zu erwarten. Für den Fall, dass dies doch erforderlich sein sollte, sind die entsprechenden Antragsunterlagen nachzureichen (vgl. 1.9.5.1(7))

Die Entwässerungsplanung ist den bestehenden Gegebenheiten und Anlagen sowie den wasserwirtschaftlichen Anforderungen und den Anforderungen an eine funktionsfähige Entwässerung entsprechend kleinteilig in 23 Entwässerungsabschnitte aufgegliedert. Zehn dieser Abschnitte entwässern über Regenrückhaltebecken bzw. Retentionsbodenfilter, ein Abschnitt über Muldenversickerung und ein Abschnitt über Flächenversickerung. Das Wasser der übrigen Abschnitte wird teilweise über Vorschaltbecken in vorhandene Straßenentwässerungsanlagen und RW-Kanäle der Hansestadt Lüneburg eingeleitet.

Dabei wird das anfallende Oberflächenwasser vorzugsweise breitflächig über Bankette und Dammböschungen ins Gelände abgeleitet. In Einschnittbereichen und am Mittelstreifen erfolgt die Oberflächenentwässerung über Mulden, Rinnen, Abläufe und Sammelleitungen. Vor der Einleitung des Oberflächenwassers in die Vorfluter erfolgt eine Behandlung und Rückhaltung. Dafür sind Regenrückhaltebecken (RRB) mit vorgeschaltetem, gedichtetem Absetzbecken für die Sedimentation und Leichtflüssigkeitsabscheidung mit Schlammraum bzw. mit Retentionsbodenfilter vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Becken, von welchen das Wasser in das RRB bei Kaltenmoor abgeleitet wird. Eine Behandlung ist in diesen Rückhalteanlagen nicht vorgesehen, da eine Behandlung im vorhandenen RRB bei Kaltenmoor durchgeführt wird. Im Bereich der Anschlussstelle L 216 wird die Sickerfähigkeit des anstehenden Bodens genutzt und das gesammelte Straßenwasser auf einer großen Sickerfläche versickert.

Für die Behandlung des anfallenden Straßenoberflächenwassers und die erforderliche Rückhaltung von schädlichen Einträgen aus dem Straßenverkehr sind im Einzelnen folgende Anlagen und Verfahren vorgesehen:

<u>Versickerungsfläche (1) mit Durchgang durch bewachsenen Oberboden:</u>

Im Bereich der Anschlussstelle L 216 wird weitgehend die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens genutzt; zum einen wird das im Entwässerungsabschnitt 2.1 von der linken Richtungsfahrbahn der Autobahn und das von Teilen der L 216 anfallende Oberflächenwasser der innerhalb der abgerückten östlichen Rampenfahrbahnen ausgebildeten Sickerfläche zugeführt. Diese erhält einen Notabfluss über das Leitungsnetz des Entwässerungsabschnittes 3 zur Ilmenau. Im Übrigen wird das von der westlichen Rampengruppe der AS L 216 und das von der L 216 vom Knotenpunkt der Rampengruppe West bis zum Hochpunkt der L 216 auf dem Überführungsbauwerk der Hamburger Straße anfallende Oberflächenwasser (Entwässerungsabschnitt 1.2) gefasst über Rohrleitungen in den Entwässerungsabschnitt 3.1 zu dem dortigen Regenrückhaltebecken (RRB) 1 geleitet. Das weiter von der L 216 anfallende Oberflächenwasser im Bereich der Anschlussstelle (Entwässerungsabschnitt 1.3) wird im Seitenstreifen gefasst und gesammelt über einen vorhandenen Schacht in den RW-Kanal „Bei der Pferdehütte“ eingeleitet.

<u>Muldenversickerung mit Durchgang durch bewachsenen Oberboden</u>

Nördlich der Anschlussstelle L 216 kann das anfallende Oberflächenwasser der Autobahn einschließlich der Tangentenfahrbahn West der Anschlussstelle (Entwässerungsabschnitt 1.1) breitflächig über Bankett und Böschung (Mulden und Seitengräben) auch bei einer kritischen

Regenspende (15 l/s ha) ohne abzuleitenden Oberflächenwasserabfluss abgeführt (versickert) werden, so dass hier eine Versickerung des Straßenwassers in Mulden beidseitig der Straße geplant ist. Auch das nördlich der AS L 216 von der überführten Landesstraße bzw. Kreisstraße im Bereich der Anschlussstelle anfallende Oberflächenwasser (Entwässerungsabschnitt 2.2) soll in Mulden beiderseits der Straße versickert werden.

Ebenfalls über Bankett, Böschung und Mulden kann das Oberflächenwasser des kurzen Entwässerungsabschnittes 6.1 zwischen den Bauwerken 1-9 (Unterführung der OHE-Bahnstrecke Lüneburg-Nord - Bleckede) und dem Bauwerk 1-10 (Unterführung der Hafenbahn) versickert werden, wobei das auf den Straßendamm östlich anströmende Geländewasser über einen Durchlass (DN 800) zu dem auf der Westseite der Trasse zwischen den Bahngleisen vorhandenen Regenrückhaltebecken geleitet wird.

Zwischen Bau-km 1+704 bis 2+060 (Entwässerungsabschnitt 3.2) in Höhe des Gewerbegebietes Goseburg bis zur Ilmenau Querung fließt das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Wolfsburg – Lüneburg über Bankett und Böschung zur Dammfußmulde, wo überschüssiges Wasser über einen Seitengraben zur Ilmenau abgeleitet wird.

Offenes Regenrückhaltebecken (Betonbecken) mit Tauchwand (RRB 1):

Das von der A 39 östlich der AS L 216 bis zur Ilmenau Querung (Entwässerungsabschnitt 3.1) und das von den östlichen Teilen der Anschlussstelle anfallende Oberflächenwasser, soweit dieses nicht über die Böschung abfließen und dort vollständig versickern kann, wird über Bordrinnen und Straßenabläufe im Mittelstreifen gefasst und zusammen mit dem aus dem Entwässerungsabschnitt 1.2 von der westlichen Rampengruppe der AS L 216 und von Teilen der L 216 anfallenden Oberflächenwasser über Rohrleitungen dem Regenrückhaltebecken 1 auf der Nordseite der Trasse etwa bei Bau-km 1+600 zugeführt. Das Becken entwässert gedrosselt über einen ca. 404 m langen Vorflutgraben in einen Seitengraben zur Ilmenau.

Retentionsbodenfilteranlagen (RBF 2, 3, 4.1 und 4.2)

Geplant sind vier Retentionsbodenfilteranlagen. Der Entwässerungsabschnitt 4, der vom Hochpunkt der Ilmenau Querung (Bau-km 2+265) und dem Hochpunkt westlich der AS B 209 (Bau-km 3+019) reicht, entwässert über Rohrleitungen in die Retentionsbodenfilteranlage (RBF) 2 mit Einleitung (Drosselabfluss und Notüberlauf) in die nahe Ilmenau.

Der anschließende Entwässerungsabschnitt 5.1 ab dem Hochpunkt westlich der AS B 209 umfasst alle Rampenfahrbahnen der Anschlussstelle, die durchlaufende Strecke bis westlich der AS Erbstorfer Landstraße sowie die Flächen über dem Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld und entwässert mit Ausnahme der Tunnelstrecke, die an ein gesondertes Havariebecken (lfd. Nr. 137 Unterlage 11) auf der Ostseite des nördlichen Tunnelportals angeschlossen ist, ebenfalls über eine Retentionsbodenfilteranlage (RBF 3), die in dem südwestlichen Quadranten der AS B 209 angeordnet ist. Die Anlage leitet das gereinigte Oberflächenwasser über eine Rohrleitung in die Ilmenau. Da die Autobahn hier im Einschnittbereich verläuft, ist im Interesse einer ausfallsicheren Entwässerung der Verkehrsanlage die Wasserförderung mittels einer Pumpanlage vorgesehen sowie ein separater Notüberlauf mit Zuleitung in den Raderbach.

Beginnend von der Erbstorfer Landstraße (Bau-km 4+665) erfasst der Entwässerungsabschnitt 5.2 die Richtungsfahrbahn Wolfsburg - Lüneburg bis zum BW 1-9 (Unterführung der OHE-Bahnstrecke Lüneburg-Nord - Bleckede) und die Richtungsfahrbahn Lüneburg - Wolfsburg bis zum BW 1-10 (Unterführung der Hafenbahn), wobei der Anschluss an den bestehenden RW-Kanal der östlichen Erbstorfer Landstraße im Bestand umgebaut und die Autobahnentwässerung in Richtung Süden zur neuen Retentionsbodenfilteranlage (RBF 4.1) mit Ableitung zum vorhandenen Regenrückhalte-becken zwischen den genannten Gleisstrecken geführt wird.

Ebenfalls mit Ableitung in das vorgenannte Regenrückhaltebecken zwischen den Gleisstrecken entwässert der Entwässerungsabschnitt 6.2 ab dem BW 1-10 (Unterführung der Hafenbahn) bis zur Anschlussstelle B 4 mit Teilen der Rampenfahrbahnen, wobei das Straßenwasser in nördlicher Fließrichtung in die westlich der A 39 vor dem Gleis der Hafenbahn angeordnete Retentionsbodenfilteranlage 4.2 geleitet und von dort gedrosselt mittels Düker durch das Anschlussgleis der Hafenbahn an das vorgenannte Regenrückhaltebecken abgegeben wird.

Offene Regenrückhaltebecken als Pufferbecken ohne Absetz-/Klärbecken (RRB 5, 6 und 7)

Die anfallenden Wassermengen der Entwässerungsabschnitte 7 bis 11 werden über das vorhandene Straßenentwässerungsnetz der B 216/B 4 direkt bzw. über die Regenrückhaltebecken 5 - 7, welche hier als Pufferbecken fungieren, in das vorhandene Regenrückhaltebecken bei Kaltenmoor geleitet und durchlaufen dort die Behandlungsstufe. Die RRB 5, 6 und 7 werden daher als einteilige Trockenbecken ohne Klärstufe ausgebildet (Regelzeichnung siehe Anlage 6, Blatt 3). Die Behandlung des Oberflächenwassers beschränkt sich auf die Zwischenspeicherung der Spitzenabflüsse und die gedrosselte Abgabe an die Vorflutleitungen. Die RRB 5, 6 und 7 erhalten keine Notüberläufe in das Gelände, weil das Wasser an keinem der drei Standorte schadlos im Gelände abfließen kann.

Einleitungen in das vorhandene RRB zwischen Bahnstrecke der OHE und Anschlussgleis Bundeswehr, in die vorhandene RW-Kanalisation bzw. in das RRB Kaltenmoor

Das anfallende Oberflächenwasser der linken Richtungsfahrbahn des Entwässerungsabschnitts 6.1 im dem kurzen Bereich der A 39 vom Bauwerk 1-9, Unterführung der Bahnstrecke der OHE bis zum Hochpunkt auf Bauwerk 1-10, Unterführung Anschlussgleis Bundeswehr/Lüneburg Hafen wird breitflächig über Bankette und Böschungen bzw. über Mulden abgeführt. Mangels relevantem Oberflächenwasserabfluss kann auf die Behandlung des Wassers in einem Regenklärbecken verzichtet werden. Über einen neuen Durchlass wird das östlich zum Straßendamm zufließende Geländewasser zum vorhandenen Regenrückhaltebecken zwischen den beiden Bahngleisen geleitet.

Eine Einleitung der Straßenoberflächenwasser in die vorhandene RW-Kanalisation des städtischen Straßennetzes ist für den Änderungsbereich der Straße Stadtkoppel, die über die A 39 Trasse überführt wird, geplant; das Oberflächenwasser wird über Bordabläufe und in Rohrleitungen gesammelt vom Hochpunkt des Überführungsbauwerks nach beiden Seiten in den vorhandenen RW-Kanal der Straße abgeleitet (Entwässerungsabschnitt 6.3).

Die Rampenfahrbahnen der AS B 4, die einen eigenen Entwässerungsabschnitt (7) bilden, entwässern über Rohrleitungen gesammelt in den vorhandenen RW-Kanal der B 4, der in das bestehende RRB Kaltenmoor entwässert. Die summarische Einleitmenge aus den neuen Verkehrsanlagen dort beträgt 138 l/s, welches der Abflussminderung entspricht, die durch den Rückbau der in das RRB Kaltenmoor entwässernden Teilflächen der B 4 und B 216 entsteht.

Auch der darauffolgende Entwässerungsabschnitt 8 zwischen dem BW 1-13 (Unterführung der östlichen Rampe der B 4) und dem BW 1-14 (Unterführung der Lilienstraße) entwässert in Rohrleitungen gesammelt über das auf der Westseite der Trasse in diesem Streckabschnitt angeordnete als Trockenerdbecken (Pufferbecken) geplante RRB 5 mittels Drosselabfluss in das RRB Kaltenmoor.

Auf gleiche Weise entwässert der sich anschließende Entwässerungsabschnitt 9, der durch die BW 1-14 (Lilienstraße) und BW 1-15 (Unterführung der verlegten L 221) markiert wird, über das östlich des BW 1-14 an der Nordseite der A 39 Trasse als Trockenerdbecken (Pufferbecken) geplante RRB 6 mittels Drosselabfluss in das RRB Kaltenmoor.

Auch die verlegte B 216 entwässert ab Baubeginn auf den ersten rund 500 m (Entwässerungsabschnitt 10) in Rohrleitungen gesammelt über den vorhandenen RW-Kanal direkt, auf der weiteren Baustrecke bis Bau-km 0+945 (Entwässerungsabschnitt 11.1) über Rohrleitungen zum RRB 7 bei Bau-km 0+520 der B 216, das wiederum als Trockenerdbecken (Pufferbecken) in dem nördlichen Dreieck zwischen der verlegten B 216 und der A 39 Trasse in diesem Bereich angelegt ist, über einen Drosselabfluss und Anschluss an die Rohrleitungen des Entwässerungsabschnittes 10 in das RRB Kaltenmoor. In dem Entwässerungsabschnitt 11.1 werden daneben auch die Oberflächenwasser der A 39 Trasse zwischen dem BW 1-15 (L 221) und dem BW 1-16 (Unterführung der verlegten B 216) und der verlegten L 221 (bis zum Kreuzungspunkt der B 216) entsprechend der Straßenlängsneigungen über Rohrleitungen gefangen dem RRB 7 zugeleitet. Der Bereich der verlegten L 221 westlich der B 216 vom Hochpunkt bei Bau-km 0+743 bis zum Bauende bei Bau-km 0+780 (Entwässerungsabschnitt 11.2) entwässert über den Seitenstreifen und dort angelegte Randmulden, über die die anfallende Wassermenge (5,5 l/s) gefasst und in einer Rohrleitung ab Bauende zum vorhandenen RW-Kanal der August-Wellenkamp-Straße abgeführt wird.

Der Entwässerungsabschnitt 12 umfasst die Bereiche der A 39 zwischen der Unterführung der B 216 bei Bau-km 8+435 bis zum Bauende bei Bau-km 8+700 sowie der verlegten B 216 im Bereich der Anschlussstelle bis zum Hochpunkt bei Bau-km 1+560 der B 216 und Teilbereiche der Rampen der AS B 216, die über Rohrleitungen in das bei Bau-km 1+000 der B 216 innerhalb der AS B 216 West angeordnete RRB 8 entwässern, das als zweiteiliges Trockenbecken mit Absetzbecken und Tauchwand geplant ist und eine Drosselabflussleitung (DN 600) in Tiefen bis ca. 7,50 m zum Elbe-Seitenkanal erhält. (Die anfallende Wassermenge ist mit 50 l/s im Drosselabfluss berücksichtigt.)

An diesen schließt sich der Entwässerungsabschnitt 14 vom Hochpunkt der verlegten B 216 bei Bau-km 1+560 bis zu deren Bauende bei Bau-km 2+100 an, in dem das Oberflächenwasser der verlegten Bundesstraße im Einschnittbereich in Mulden gefasst und an den vorhandenen Entwässerungsgraben bei Bau-km 1+940 zur Versickerung angeschlossen und in den übrigen Bereichen über Bankett und Böschung versickert wird. Der Radweg entlang der vorhandenen B 216 bis zur Otto-Brenner-Straße (Entwässerungsabschnitt 15) entwässert über Böschungsmulden an einen Ablaufschacht am Bauende mit angeschlossener Rohrleitung an den vorhandenen RW-Kanal der Bundesstraße.

Der Wirtschaftsweg (Entwässerungsabschnitt 13) am Ende des Bauabschnitts, der zukünftig im zweiten Bauabschnitt eine Unterführung und eine Tiefpunktentwässerung über eine Leitung zur Vorflutleitung des RRB 8 zum ESK erhalten soll, entwässert im Bauzustand des 1. Bauabschnitts breitflächig über Bankett, Böschungen, und Wegemulden.

2.2 Verfahrensablauf und Würdigung

2.2.1 Erfordernis der Planfeststellung

Der Planungsabschnitt 1 der Bundesautobahn A 39 darf als Teil einer Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG) gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17 Abs. 2, 17a -17f FStrG für UVP-pflichtige Vorhaben in Verbindung mit den Bestimmungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG[7]).

[7] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der vor dem 29.07.2017 geltenden Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.09.2017 (BGBl. I S. 3370).

2.2.2 Detaillierungsgrad der Planfeststellungsunterlagen

Der unter 1.2 und 1.3 konkretisierte Plan entspricht den zur vollständigen Abwägung aller berührten Belange an die Planungstiefe zu stellenden Anforderungen.

Gem. § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG besteht der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

Die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke sind mit Flurstück-, Flur- und Gemarkungsangabe und Art und Umfang der vorhabenbedingten Inanspruchnahme aus dem Grunderwerbsplan und dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 10.1 und 10.2) ersichtlich. Ein Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen, die von dem Vorhaben betroffen sind, befindet sich im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11).

Gem. § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Aufgrund dieser Konzentrationswirkung hat die Planfeststellungsbehörde das materielle Recht zu beachten, das für die nicht mehr erforderlichen Entscheidungen erheblich ist. Strikte Gebote oder Verbote, die sich aus diesem Recht ergeben, kommen auch in der Planfeststellung als solche zur Geltung. Sie lassen sich - sofern das maßgebende Fachrecht keine anders lautende Regelung aufweist - nicht zu bloßen Abwägungsposten abschmelzen.[8] Ansonsten sind gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Das Gebot der Konfliktbewältigung hat seine Wurzel im Abwägungsgebot. Es besagt nicht mehr, als dass die durch die Planungsentscheidung berührten Belange zu einem gerechten Ausgleich gebracht werden müssen. Die Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener letztlich offenbleiben.[9] Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist erst verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, berührte Belange in einer ihrem objektiven Gewicht gerecht werdenden Weise zu wahren, z.B. die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.[10]

Daraus folgt, dass der festgestellte Plan so konkret sein muss, dass die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gewährleistet und die betroffenen Belange fehlerfrei abgewogen werden können. Nach der Rechtsprechung des BVerwG würde es daher auch die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen, wenn in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde; die Planungsbehörde braucht sich daher nicht um jede Kleinigkeit zu kümmern.[11] Deshalb ist die Praxis, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern und einer nachfolgenden Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin zu überlassen, rechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn sichergestellt

---

8 BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1078/04 –, juris Rn. 440.
9 BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 –, juris Rn. 466.
10 BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 – 9 A 64/07 –, juris Rn. 107.
11 BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96 –, juris Rn. 21.

ist, dass der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Vorgaben gewährleistet ist. Demgemäß können fachliche Detailuntersuchungen, die der Problemlösung dienen, und darauf aufbauende Schutzvorkehrungen der eigenverantwortlichen Ausführungsplanung des Straßenbaulastträgers überlassen werden, wenn gewährleistet ist, dass sich das Problem lösen lässt.[12] Lediglich dann, wenn ernsthaft zu besorgen ist, dass auf diesem Wege eine Problembewältigung nicht sichergestellt werden kann oder eine weitere Abwägung erfordert, besteht für die Planungsbehörde insoweit ein Handlungsbedarf, dem bereits im Planfeststellungsbeschluss Rechnung zu tragen ist, sei es, dass eine konkrete Regelung bereits im Planfeststellungsbeschluss oder bestimmende Vorgaben für die Ausführungsplanung zu treffen wären. Dem entspricht es nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde, dass insoweit im Planfeststellungsverfahren und regelmäßig auch nicht dem Planfeststellungsverfahren nachlaufend nochmals vor Beginn der Baudurchführung präventiv durch die Straßenaufsichtsbehörde oder die Planfeststellungsbehörde überprüft werden müsste, ob die Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin tatsächlich den gesetzten Vorgaben genügt.

Denn insoweit trifft die Vorhabenträgerin aus der Straßenbaulast gemäß § 4 Satz 1 FStrG die unmittelbare gesetzliche Verpflichtung, alle für den Bau maßgeblichen Bestimmungen und im Besonderen auch den Rahmen, den die Planfeststellung für die Errichtung, die Durchführung und den Betrieb ihrer Bauten setzt, zu beachten. Die umfassende Aufgabe der Baulastträgerschaft erstreckt sich nach allgemeiner Meinung nicht nur auf alle hergestellten Bauten, die zu den Bestandteilen einer Bundesfernstraße gehören, sondern erstreckt sich auch auf alle Baumaßnahmen, die zur bestimmungsgemäßen Herstellung und Unterhaltung erforderlich sind; sie umfasst deshalb auch die Bauausführung und die Planung hierzu.[13] Die sich an die Genehmigungsplanung mit einer größeren Detailschärfe anschließende Ausführungsplanung braucht im Planfeststellungsverfahren deshalb nicht eigens geprüft zu werden und unterliegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch mit Blick auf § 4 S. 2 FStrG, wonach es für die Durchführung von (zumal zugelassenen) Vorhaben der öffentlichen Straßenbaulastträger anderer behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen nicht bedarf, auch keiner weiteren präventiven Genehmigungspflicht. Sehr wohl kann sich aber die Straßenaufsichtsbehörde die Ausführungsplanung zur Prüfung und verwaltungsseitig internen Genehmigung vorlegen lassen wie auch die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Vorlage der Ausführungsplanung ganz oder in Teilen zur Prüfung anordnen kann. Hiermit wird regelmäßig aber kein Genehmigungsvorbehalt zu verbinden sein, es sei denn, die im Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung noch offenen Ausführungsmodalitäten berühren Belange in einer Art und Weise, dass eine abschließende Zulassungsentscheidung insoweit noch nicht möglich ist und eben eine abschließenden Zulassungsentscheidung unter Einbeziehung einer konkreteren Ausführungsplanung für einen Teilbereich vorbehalten werden muss.

Demnach ist eine Vorhabenträgerin z.B. nicht verpflichtet, schon mit den ursprünglichen Planunterlagen ein detailliertes Baulärmgutachten oder eine konkrete Bauablaufplanung vorzulegen. Ein solches Baulärm- oder Bauimmissionsgutachten setzt eine Ausführungsplanung voraus, die eine Vorhabenträgerin ohne gesicherte Rechtsposition, die sie erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangt, grundsätzlich nicht erstellen muss.[14] Erforderlich ist es aber, in den Planunterlagen Angaben auch zu den Beeinträchtigungen in der Bauphase zu machen. Sie müssen so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde aus ihnen ersehen kann, ob die bei Durchführung des Plans aufgeworfenen Probleme der Ausführungsplanung überlassen bleiben können oder bereits im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zur Bauausführung getroffen werden müssen, weil in der Bauphase abwägungserhebliche Belange beeinträchtigt werden.

[12] BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 – 9 A 39/07 –, juris Rn. 97.
[13] Marschall: FStrG, 6. Auflage, 2012, § 4 Rn. 2.
[14] BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5/15 –, juris Rn. 29.

Zudem müssen die Unterlagen so aussagekräftig sein, dass potenziell Betroffenen ein Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst werden kann.[15]

Nach diesen Maßstäben genügt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das seitens der Vorhabenträgerin vorgelegte Baulärmgutachten den gestellten Anforderungen einerseits zur Abschätzung der zu erwartenden Baulärmeinwirkungen, die in die Abwägung einzustellen sind, sowie andererseits zur Entwicklung eines mit der Zulassung des Vorhabens in der Planfeststellung aufzugebenden Baulärmschutzkonzeptes. Aus den dargestellten Erwägungen ist auch von einer Anordnung zur Vorlage der Bauablauf – und Bauausführungsplanung mit Genehmigungsvorbehalt als Ganzes abgesehen worden. Ausreichend ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit Rücksicht auf die Sicherstellungsverpflichtung aus der Straßenbaulastträgerschaft gemäß § 4 S. 1 FStrG die der Straßenaufsichtsbehörde vorbehaltene Vorlage.

Soweit in Einwendungen unter Hinweis auf die Rechtsprechung des BVerwG[16] reklamiert wird, für sämtliche Ingenieurbauwerke müsse eine Detailplanung vorgelegt, um deren Umweltauswirkungen hinlänglich beurteilen zu können, ist festzuhalten, dass die umweltrelevanten Auswirkungen auch ohne eine solche Detailplanung in Ansehung der gesetzlichen Vorschriften bewertet werden können. Alle Ingenieurbauwerke sind in dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) mit ihren Abmessungen aufgeführt und in den Lageplänen (Unterlage 5) dargestellt. Daraus ist auch erkennbar, welche Flächen hierdurch in Anspruch genommen werden. Bestand und umweltfachliche Konflikte sind in dem entsprechenden Plan zum LBP (Unterlage 19.1) dargestellt und in den jeweiligen Fachgutachten behandelt. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist der festgestellte Plan damit hinreichend konkret, um die gesetzlichen Voraussetzungen zu prüfen und die erforderlichen Abwägungen – einschließlich der erforderlichen Konfliktbewältigung – fehlerfrei vornehmen zu können. Die technische Ausführungsplanung - einschließlich fachlicher Detailuntersuchungen und darauf aufbauender Schutzvorkehrungen - kann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, weil die erkennbaren Konflikte nach dem Stand der Technik beherrschbar sind, die entsprechenden Vorgaben beachtet und keine (weiteren über die erkannten Konflikte hinausreichenden) abwägungsbeachtlichen Belange berührt werden.[17]

Auch was den Rückbau, insbesondere den Straßenabbruch im Zuge der im Stadtgebiet berührten Bestandstrasse der B 4 betrifft, so ist durch die Feststellung einer Nutzung der auch hierbei in Anspruch zu nehmenden Grundstücke und die jeweiligen Nebenbestimmungen in diesem Beschluss zu den einzelnen gesetzlichen Anforderungen, vor allem hinsichtlich des Immissionsschutzes (vgl. oben 1.9.2.3), gewährleistet, dass die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt werden und eine fehlerfreie Abwägung erfolgen konnte.

2.2.3 Zuständige Planfeststellungsbehörde

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist gemäß §§ 17b Abs. 1 Nr. 2, 22 Abs. 4 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004[18] und Ziffer 1 Buchstaben c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004[19] sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen für Maßnahmen an Bundesautobahnen und für die im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen genannten Bundesstraßen nach § 17 FStrG. Behördenintern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 41 der NLStBV.

---

15 BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1/16 –, juris Rn. 42.
16 Vermutlich: BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 –, juris Rn. 170.
17 So auch der Maßstab in BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 –, juris Rn. 170.
18 Nds. GVBl. S. 406.
19 Nds. MBl. 2004 Nr. 41, S. 879; zuletzt geändert durch VwV vom 14.07.2009, Nds. MBl. Nr. 30, S. 685.

Seit dem 01.01.2021 ist das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) die bundesweit zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau und die Änderung von Bundesautobahnen (Ausnahmen: Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg und Hessen). Diese Regelung findet jedoch – wie hier - keine Anwendung auf Planfeststellungsverfahren, die vor dem 01.01.2021 bereits von den Ländern eingeleitet worden sind; §§ 2 Abs. 2, 3 Abs. 2 Satz 1 FStrBAG.

2.2.4 Reichweite des Planfeststellungsbeschlusses

Eine Maßnahme kann in ihrer konkreten Ausgestaltung nur dann durch einen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden, wenn dies in einer Rechtsnorm vorgesehen ist und die Maßnahme die speziellen tatbestandlichen Voraussetzungen dieser Norm für ein planfeststellungsfähiges Vorhaben erfüllt.[20] Das Planfeststellungsverfahren ist hier für Bundesfernstraßen in § 17 Abs. 1 FStrG vorgesehen.

Gemäß § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Grundsätzlich bestimmt zwar der Träger eines Vorhabens dessen Gegenstand.[21] Er ist dabei aber rechtlichen Grenzen aufgrund des materiellen Planungsrechts unterworfen, das den Rahmen für die planerische Ausgestaltung vorgibt.[22] Grenzen für die Ausgestaltung ergeben sich namentlich aus den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und dem Abwägungsgebot. Die Aussagekraft der Abwägung darf weder durch übermäßige Aufsplitterung in Teilplanungen, noch umgekehrt durch Zusammenfassung mehrerer (selbständiger) Planungen beeinträchtigt werden. Grenzen des Bestimmungsrechts der Vorhabenträgerin bestehen deshalb zum einen, wenn eine zusammenhängende Maßnahme in Abschnitte geteilt wird. Das Abwägungsgebot verbietet, die Teilplanung so weit zu verselbstständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung geschaffen werden, unbewältigt bleiben.[23] Grenzen des Bestimmungsrechts bestehen zum anderen aber auch, wenn zwei oder mehr geplante Maßnahmen vom Träger als ein Vorhaben behandelt werden. Verfolgt die Vorhabenträgerin mit mehreren Maßnahmen verschiedene Planungsziele und können diese Maßnahmen unabhängig voneinander verwirklicht werden, ohne dass die Erreichung der Ziele einer Maßnahme durch den Verzicht auf die anderen Maßnahmen auch nur teilweise vereitelt würde, so handelt es sich auch um mehrere Vorhaben. Die Vorhabenträgerin darf dann nicht mehrere Vorhaben als ein Vorhaben bezeichnen und damit verhindern, dass über die Zulässigkeit jedes der Vorhaben von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer gesonderten fachplanerischen Abwägung der für und gegen das einzelne Vorhaben sprechenden Belange entschieden wird.[24]

Als notwendige Folgemaßnahmen sind alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des Vorhabens zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme erforderlich sind. Das damit angesprochene Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es indes nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme räumlichen und sachlichen Beschränkungen; solche Maßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen.[25]

Nach diesen Maßstäben gehören die von der Vorhabenträgerin zur Planfeststellung nachgesuchten Bestandteile des Plans nach 1.2 zum feststellungsfähigen bzw.

[20] BVerwG, Urteil vom 19.02.2015 – 7 C 10/12 –, juris Rn. 18.
[21] BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1/15 –, juris Rn. 35.
[22] BVerwG, Urteil vom 19.02.2015 – 7 C 11/12 –, juris Rn. 19.
[23] BVerwG, Beschluss vom 16.04.2019 – 4 B 51/18 –, juris Rn. 16.
[24] BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1/15 –, juris Rn. 35.
[25] BVerwG, Urteil vom 09.02.2005 – 9 A 62/03 –, juris Rn. 23.

feststellungspflichtigen Plan.

Die Trassierung bedingt am südlichen Ende des Abschnitts, wo die Autobahntrasse etwa bei Bau-km 6+600 nach Überführung der Straße Stadtkoppel aus der Bestandstrasse der B 4 in südöstlicher Richtung auf eine dichte Parallellage zu der dort vorhandenen B 216 verschwenkt und in einem gegenläufigen Bogen über diese in dem engen städtebaulichen Umfeld annähernd höhengleich mit der Folge hinweg geführt wird, dass die vorhandene B 216 in diesem engen Planungsraum durch die Autobahntrasse abgeschnitten bzw. verdrängt wird und neu angeschlossen werden muss. Dies bedingt zusammen mit den für die erforderliche Anbindung der B 216 an die neu geplante Autobahn und der hierfür zu beachtenden Entwurfsparameter insbesondere der auszubildenden Anschlussstellenrampen zusammen mit den Entwurfsparametern für die verdrängte Bundesstraße selbst eine entsprechende Verschwenkung der B 216 in einem südlichen Bogen, der die Querung der Autobahntrasse unter Ausbildung einer Anschlussstelle und die Wiederanbindung an den westlichen Bestand der Bundesstraße gestattet. Aus diesen Planungsumständen stellt sich die geplante Verschwenkung der B 216 am südlichen Ende des Autobahnabschnitts aus den Planungszielen der dortigen Autobahnanschlussstelle und der Wiederherstellung eines durchgehenden Streckenzuges der Bundesstraße als notwendige Folgemaßnahme der Autobahnplanung dar, die in diesem engeren Bereich die vorhandene B 216 verdrängt.

Für die im Zusammenhang der neuen Anschlussstelle geplante Verlegung der L 221 mit einem neuen Knotenpunkt L 211/B 216, den Anschluss der kommunalen August-Wellenkamp-Straße westlich der Autobahntrasse sowie den Teilrückbau der B 216 und der L 221 wurden Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg (HL) in dem freiwerdenden Planungsraum berücksichtigt. Das zu Grunde liegende Planungskonzept für die Wiederherstellung des Knotens L 221/ B 216 erlaubt der HL in dem durch den Rückbau des vorhandenen Knotens der L 211/ B 216 eigene Planungsabsichten für die Entwicklung von Gewerbeflächen in diesem engeren Bereich zu verfolgen, der sonst im Rahmen einer notwendigen Folgemaßnahme zur Wiederanbindung der L 221 an die verbliebene B 216 zur Verfügung gestanden hätte. Das anders verfolgte Planungskonzept zur Verlegung der L 221 und Neuausbildung der Anbindung an die verlegte B 216 mit Anschluss der kommunalen August-Wellenkamp-Straße an diesen neuen Knoten überschreitet den Umfang einer notwendigen Folgemaßnahme an dieser Stelle. Für die beschriebenen Maßnahmen (Verlegung der L 221 einschließlich des Rückbaus der B 216 und der L 221 und den Anschluss an die August-Wellenkamp-Straße) wurde deshalb mit der planungshoheitlichen Zustimmung der Hansestadt Lüneburg (HL) die Planfeststellungszuständigkeit durch Vereinbarung gemäß § 38 Abs. 6 NStrG vom Landkreis Lüneburg auf die Landesbehörde, die für die Planfeststellung des Autobahnabschnitts zuständig ist, übertragen.[26]

2.2.5 Anhörungsverfahren

Rechtsgrundlage für das Anhörungsverfahren ist § 17a FStrG i.V.m. § 73 VwVfG i.V.m. §§ 5 ff. des UVPG i.d.F., die vor dem 16. Mai 2017 galt (im Folgenden: UVPG).[27] Gem. § 74 Abs. 2 UVPG in der aktuell geltenden Fassung wird dieses Verfahren - die materiellen Inhalte der Umweltverträglichkeitsprüfung betreffend - nach den Regelungen des UVPG, die vor dem 16. Mai 2017 galten, zu Ende geführt, weil vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1

[26] Die Vereinbarung vom 13.05./20.06.2020 und die Planungshoheitliche Zustimmung vom 13.05.2020 sind Bestandteil der Verfahrensakte.

[27] Es gilt hier die vor dem 16.05.2017 geltende Fassung des UVPG (vgl. 2.2.7.1). Sofern im Folgenden das UVPG zitiert wird, handelt es sich um Zitate dieser Fassung. Wenn auf die aktuell geltende Fassung Bezug genommen wird, so wird explizit darauf hingewiesen. So wurden die formellen in sich abgeschlossenen Verfahrensschritte der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem zum Zeitpunkt der Vornahme dieser Verfahrenshandlungen jeweils aktuell geltenden Recht durchgeführt.

eingeleitet wurde und die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung vorgelegt wurden.

2.2.5.1 Antrag und Auslegung

Die ursprüngliche Vorhabenträgerin, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, hatte den Plan gemäß § 73 Abs. 1 VwVfG bei der Anhörungsbehörde zur Durchführung des Anhörungsverfahrens mit Schreiben vom 30.04.2012 eingereicht. Der Plan bestand aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Dem Plan beigefügt waren vor allem ein Erläuterungsbericht, umweltfachliche und immissionstechnische Untersuchungen, ein Grunderwerbsverzeichnis und -pläne sowie technische Unterlagen und Pläne. Nach Prüfung der Vollständigkeit der Planunterlagen leitete die Anhörungsbehörde am 03.05.2012 das Anhörungsverfahren ein.

Mit Schreiben vom 03.05.2012 hatte die Anhörungsbehörde veranlasst, dass der vollständige Plan in den Ämtern der Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, ausgelegt wird. Dies waren nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Hansestadt Lüneburg, die Gemeinde Adendorf und die fünf Samtgemeinden Bardowick, Gellersen, Scharnebeck, Ostheide und Ilmenau.

Die Planunterlagen lagen im Zeitraum vom 14.05.2012 bis einschließlich 13.06.2012 zu jedermanns Einsicht bei den sieben v. g. Gemeinden aus. Die Gemeinden hatten die Auslegung der Unterlagen gem. § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 5 VwVfG vorher ortsüblich bekanntgemacht. Auf diese Weise hatten auch die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), Gelegenheit zur Stellungnahme und Einsicht in die einschlägigen dem Plan zu Grunde gelegten Sachverständigengutachten (§ 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG, § 74 Abs. 4 Satz 4 VwVfG).

Entgegen einer explizit abweichend von der Rechtsprechung des BVerwG vorgebrachten Rechtsauffassung in den Einwendungen genügte insbesondere auch die Bekanntmachung zur ersten Planauslegung 2012 den gesetzlichen Anforderungen des § 9 Abs. 1 a Nr. 5 i. V. mit § 6 UVPG a.F.

Das BVerwG hat beispielhaft in der Entscheidung zur Elbquerung – Schleswig-Holsteinischer Teil – die Anforderungen geklärt, die zur Erzielung einer hinreichenden Information und Anstoßwirkung der Öffentlichkeit durch die Auslegungsbekanntmachung nach §§ 9 Abs. 1 a Nr. 5, 6 UVPG a.F. zu erfüllen waren. Danach war die zuständige Behörde verpflichtet, die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Unterlagen nach § 6 UVPG vorgelegt wurden. Danach reichte der bloße Hinweis auf „entscheidungserhebliche Unterlagen“ zwar nicht aus, wohl aber eine wenn auch nicht vollständige, so aber aussagekräftige Aufzählung der von der Vorhabenträgerin vorgelegten umweltrelevanten Unterlagen.[28] In der zitierten Entscheidung hat sich der Senat explizit auch mit der Rechtsprechung des 4. Senats zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Baurecht[29] auseinandergesetzt, eine Übertragung dieser Rechtsprechung zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Bauleitplanverfahren dahin, für die nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 UVPG a.F. zu stellenden Anforderungen an die Auslegungsbekanntmachung auf die Vorschrift nach § 3 Abs. 2 BauGB zurück zu greifen, aber ausdrücklich zurück gewiesen.

[28] BVerwG, Urteil vom 28.04.2016 – 9 A 9/15 –, Rn. 20.
[29] BVerwG, Urteile vom 18. Juli 2013 – 4 CN 3/12 – BVerwGE 147, 206, vom 7. Mai 2014 – 4 CN 5/13 – Buchholz 406.11 § 3 BauGB Nr. 15 und vom 11. September 2014 – 4 CN 1.14 – Buchholz 406.11 § 3 BauGB Nr. 16.

Im Ergebnis ist mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts daher weiter davon auszugehen, dass mit dem Hinweis auf die vorliegenden entscheidungserheblichen Unterlagen in der Auslegungsbekanntmachung eine vollständige Auflistung aller von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen nicht erforderlich ist, sondern aussagekräftige Angaben über die entscheidungserheblichen Umweltunterlagen ausreichen, um die betroffene Öffentlichkeit über alle wesentlichen von der Vorhabenträgerin vorgelegten umweltrelevanten Planunterlagen zu informieren und ihr dadurch einen Überblick zu verschaffen, welche Umweltbelange durch die Vorhabenträgerin einer Prüfung unterzogen wurden und mit welchen Detailinformationen sie im Rahmen der Auslegung rechnen kann.[30] In diesem Zusammenhang hat das Bundesverwaltungsgericht auch bereits ausgesprochen, dass sich auch aus den Vorgaben der Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL[31] weitere Informationspflichten nicht ergeben, sondern diese sich nach dem jeweils einschlägigen Fachrecht, hier für die Bekanntmachung der Auslegung im Jahre 2012, nach § 6 UVPG a.F. bestimmten.

Den nochmals dargelegten Anforderungen genügte auch die erste Auslegungsbekanntmachung von Mai/Juni 2012, in der neben dem allgemeinen Erläuterungsbericht auf die Untersuchung der Umweltauswirkungen, die Schalltechnischen und Luftschadstofftechnischen Untersuchungen, die Wassertechnische Untersuchung und den Landschaftspflegerischen Begleitplan, den Artenschutzbeitrag und die FFH-Verträglichkeitsprüfung hingewiesen wurde.

Daneben lagen gleich gerichtete aussagekräftige Angaben über die entscheidungserheblichen Unterlagen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens in den Auslegungsbekanntmachungen der ersten Planänderung im Jahre 2017 vor, so dass auch insoweit die Information der Öffentlichkeit mit hinreichender Anstoßwirkung durch die Bekanntmachungen erfüllt wurden.

2.2.5.2 Einwendungsfrist

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt wird, einschließlich der Umwelt- und Naturschutzvereinigungen, konnte im Rahmen der ursprünglichen Planauslegung bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei den genannten Auslegungsgemeinden Einwendungen gegen den Plan erheben bzw. Stellung nehmen. Hierauf wurde in den Bekanntmachungen hingewiesen. Die Einwendungsfrist endete am 27.06.2012.

Während der ersten Einwendungsfrist waren rund 1.660 Einwendungen (einschließlich einer Sammeleinwendung mit 900 Unterschriften) eingegangen. Auf die vorgebrachten Aspekte wird im Folgenden jeweils thematisch unter 2.2, 2.3 und - sofern individuelle Betroffenheiten vorgebracht wurden – unter 2.3.3.7 ff. eingegangen.

2.2.5.3 Beteiligung der Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange (TöB)

Die Anhörungsbehörde forderte mit Schreiben vom 07.05.2012 und unter Beifügung der eingereichten Planunterlagen die Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, zur Abgabe einer Stellungnahme, ebenfalls bis zum 27.06.2012, auf.

Geäußert zu dem Vorhaben hatten sich die folgenden 46 Träger öffentlicher Belange:

Landkreis Lüneburg; Hansestadt Lüneburg; Gemeinde Adendorf; Samtgemeinde Ostheide; Gemeinde Barendorf; Gemeinde Reinstorf; Gemeinde Vastorf; Gemeinde Wendisch-Evern; Samtgemeinde Bardowick; Flecken Bardowick; Samtgemeinde Gellersen; Samtgemeinde

[30] BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, 9 A 9/15, Rn. 20.
[31] Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten, ABl. L 156 S. 17.

Scharnebeck; Gemeinde Lüdersburg; Gemeinde Seevetal; Gemeinde Altenmedingen; Gemeinde Bienenbüttel; Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen; Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (Betriebsstelle Lüneburg); Nds. Landesamt für Denkmalpflege; Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen; Wehrbereichsverwaltung Nord; Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg; Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade; Industrie und Handelskammer Lüneburg – Wolfsburg; Landwirtschaftskammer Niedersachsen (Bezirksstelle Uelzen); DB Services Immobilien GmbH; DB Energie GmbH; LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH; Bleckeder Kleinbahn; Kraftverkehr GmbH - KVG; Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (Niederlassung Nord); E.ON Avacon AG; E.ON Hochspannungsnetze GmbH; Purena GmbH; Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch; AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH; Wasser und Bodenverband Beregnung Wendisch Evern; Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Uelzen; Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal; Niedersächsische Landesforsten (Forstamt Unterlüß); Niedersächsische Landesforsten (Forstamt Sellhorn); Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen e. V.; Beregnungsverband Hohnstorf; Jagdgenossenschaft Hohnstorf; Jagdgenossenschaft Edendorf; Jagdgenossenschaft Wendisch Evern.

Auf die Stellungnahmen wird im Einzelnen im Folgenden auch unter 2.3.3.7 ff. eingegangen.

2.2.5.4 Beteiligung der nicht ortsansässigen Betroffenen und anerkannten Naturschutzvereinigungen und Umweltvereinigungen

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, wurden von der Auslegung der Planunterlagen gemäß § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG benachrichtigt.

Für die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, hatte die Beteiligung entsprechend stattgefunden (§ 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG). Von den Umwelt- und Naturschutzvereinigungen hatten der BUND Landesverband Niedersachsen e.V., der NABU Niedersachsen, der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V., die Landesjägerschaften der Landkreise Uelzen und Lüneburg sowie der Landessportfischerverband Niedersachsen e.V. zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Auf die Äußerungen der nicht ortsansässigen Betroffenen und Naturschutz- und Umweltvereinigungen wird ebenfalls unter 2.3.3.12 näher eingegangen.

Entgegen der von einzelnen anerkannten Umweltvereinigungen erhobenen Verfahrensrüge ist nach der zu Grunde gelegten Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde auch die Beteiligung der Umweltverbände im Übrigen ordnungsgemäß erfolgt. Insbesondere liegt kein Verstoß gegen § 38 NNatSchG darin, dass die Verbandsbeteiligung in dem hier nach dem Fernstraßengesetz bestimmten Verfahren nicht durch Anschreiben und Mitteilung über den Inhalt und Ort des Vorhabens erfolgt ist.

Die Beteiligung auch von anerkannten Naturschutzvereinigungen bestimmt sich wegen des Vorranges und der Sperrwirkung der bundesrechtlich abschließend normierten Fachplanungsvorschriften für den Bereich des Fernstraßenrechts nach den Bestimmungen des FStrG i.V.m. den Bestimmungen §§ 72 ff. VwVfG; eine Beteiligung aller anerkannten Verbände erfolgte demgemäß ordnungsgemäß über die Anstoßwirkung der öffentlichen Planauslegung und die damit eröffnete Gelegenheit zur Einsichtnahme und Stellungnahme nach Maßgabe von § 73 Abs. 4 VwVfG. Die Vorschrift des § 38 NNatSchG ist damit in bundesrechtlich normierten Fachplanungsverfahren nach dem FStrG nicht anwendbar. Der Gesetzgeber hat insoweit eine Regelung zum

Planfeststellungsverfahren für Fernstraßen, auf die sich die Zuständigkeit gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG erstreckt, getroffen und somit von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht. Soweit dem Land nach Art. 72 Abs. 3 Nr. 2 GG das Recht zu einer abweichenden Regelung über den Naturschutz und die Landschaftspflege (ohne die allgemeinen Grundsätze des Naturschutzes, das Recht des Artenschutzes oder des Meeresnaturschutzes) auch für den Fall eingeräumt wird, dass der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch gemacht hat, betrifft dies nur den Naturschutz. § 38 NNatSchG kann daher nur insoweit Anwendung finden, als hierdurch keine abweichende Regelung zu den Regelungen des FStrG erfolgt.

2.2.5.5 1. Erörterungstermin

Die gegen den Plan im Rahmen der ursprünglichen Auslegung erhobenen Einwendungen und die abgegebenen Stellungnahmen zu dem Plan wurden mit der Vorhabenträgerin, den Behörden und denjenigen, die Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben haben, im Zeitraum vom 25.11.2013 bis 27.11.2013 sowie vom 10.02.2014 bis zum 13.02.2014 in der Hansestadt Lüneburg erörtert. Auf die Erörterung wurde in den sieben Gemeinden, in denen die Planunterlagen auslagen, rechtzeitig vorab durch ortsübliche Bekanntmachungen (Aushang und Veröffentlichung im Internet) hingewiesen.

Die beteiligten Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Umwelt-/ Naturschutzvereinigungen sowie die privaten Einwender[32], die im Verfahren Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben hatten, wurden Ende Oktober/Anfang November 2013 von der Anhörungsbehörde über den Erörterungstermin gesondert benachrichtigt.

Über die mündliche Verhandlung hat die Anhörungsbehörde eine Niederschrift erstellt, die den Anforderungen des § 68 VwVfG entspricht. Die Niederschrift wurde den Teilnehmenden auf Antrag zur Verfügung gestellt.

2.2.5.6 1. Änderung der Planunterlagen

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen und der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin Teile der Planunterlagen aktualisiert, geändert und ergänzt.

Gegenüber der bisherigen Planung erhält der planfestgestellte Abschnitt der A 39 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einen durchgehenden Verflechtungsstreifen je Fahrtrichtung auf einer weiteren Länge von vier Kilometern als zusätzlichen Fahrstreifen zwischen den Anschlussstellen Lüneburg-Nord (L 216) und Erbstorfer Landstraße. Die Verkehrsuntersuchung wurde auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben und die Schall- sowie Luftschadstofftechnischen Untersuchungen entsprechend aktualisiert. Die Entwässerungsplanung wurde überarbeitet. Neu in die Planunterlagen eingefügt wurden erstmals ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21.3), ein Baulärmgutachten (Unterlage 21.2) sowie eine Schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Lärmsteigerungen im Bestands- und nachgeordneten Straßennetz (Unterlage 17.1.4). Daneben wurden Unterlagen für die Errichtung des in diesem Planfeststellungsabschnitt vorgesehenen Stützpunktes einer Autobahnmeisterei, die im Bereich der Anschlussstelle B 216, auf der Dreiecksfläche zwischen der A 39, B 216 und der L 221 angeordnet ist, neu eingefügt (Unterlage 16.2). Die Umweltbegleitplanung wurde auf Basis aktualisierter Bestandsdaten fortgeschrieben und angepasst. Die Planänderungen und Ergänzungen wurden in der Planunterlage 00_b *Beschreibung der Änderungen der Planfeststellungsunterlagen* zusammenfassend dargestellt. Den einzelnen Planunterlagen wurden zudem Beiblätter vorgeheftet, auf denen die Änderungen und Ergänzungen bezeichnet sind.

[32] Soweit in diesem Beschluss jeweils die männliche Form Verwendung findet, geschieht dies aus Gründen der Übersichtlichkeit und Anonymisierung und schließt andere Geschlechter ebenso ein.

2.2.5.7 Anhörungsverfahren zur 1. Änderung der Planunterlagen

Mit Schreiben vom 28.07.2017 legte die Vorhabenträgerin den geänderten Plan mit den Unterlagen, die nach § 9 Abs. 1b UVPG auszulegen sind, vor. Da die straßenbautechnische Planung mit der 1. Planänderung eine vollständige Überarbeitung und die Planungsgrundlagen eine weitgehende Aktualisierung erfahren hatten sowie neue Fachbeiträge zu den Schutzgütern Wasser und Mensch erstmals vorgelegt wurden, wurde eine auf die Gesamtheit der Planunterlagen bezogene erneute Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Der geänderte Plan wurde nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung gemäß den einschlägigen gemeindlichen Satzungen in der Zeit vom 28.08.2017 bis zum 27.09.2017 öffentlich ausgelegt. Die zweite Auslegung fand erneut in der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und den Samtgemeinden Bardowick und Gellersen statt und zusätzlich in den Gemeinden Seevetal und Stelle sowie bei der Stadt Winsen/Luhe, weil diese Gemeinden von mehr als nur geringfügigen Verkehrslärmsteigerungen im Bestands- und nachgeordneten Straßennetz betroffen sein können. In den Samtgemeinden Scharnebeck, Ostheide und Ilmenau waren die geänderten Planunterlagen dagegen nicht nochmals auszulegen, da die Planänderungen in diesen Gemeinden voraussichtlich keine Betroffenheiten auslösten. Die Bekanntmachungen sowie die Planänderungsunterlagen wurden von der Anhörungsbehörde im Oktober 2017 auch auf dem neu eingeführten zentralen niedersächsischen UVP-Portal zugänglich gemacht. Die Anhörungsbehörde veranlasste auch, dass nicht ortsansässige Betroffene durch die (Auslegungs-)Gemeinden rechtzeitig vorher von der Auslegung benachrichtigt wurden (§ 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

Aufgrund des Umfangs der Planänderungen hatte die Anhörungsbehörde die Äußerungsfrist auf sechs Wochen nach Ende der Auslegung verlängert, hier bis zum 08.11.2017. Dabei hatte sie insbesondere berücksichtigt, wie in dem hierzu aufgenommenen Beteiligungsvermerk vom 28.07.2017 hinterlegt ist, dass es sich bei den Planänderungsunterlagen der 1. Änderungsplanauslegung um Unterlagen erheblichen Umfanges handelte, die Planung aber auch in ihren wesentlichen Grundzügen erhalten geblieben ist und bereits Gegenstand der Erörterung war. Die geänderten Teile und neu eingefügten Fachbeiträge waren in der erneuten Auslegung besonders hervorgehoben und damit leicht zugänglich. Alle Änderungen und Ergänzungen wurden in einer dem Merkblatt (Unterlage 0) angefügten Übersicht zusammengefasst. Zusätzlich wurden den einzelnen Planunterlagen Beiblätter vorgeheftet, auf denen die Änderungen und Ergänzungen der jeweiligen Planunterlage bezeichnet sind. Änderungen in Textform wurden farblich hervorgehoben, Streichungen als durchgestrichene Textpassagen kenntlich gemacht. Neu eingefügte Unterlagen wurden mit dem Aufdruck „neu“ gekennzeichnet, Änderungen im Karten- und Zeichenformat jeweils als Deckblatt eingefügt. Die Verlängerung der Äußerungsfrist nahm ferner auf, dass mit den geänderten Planunterlagen aber auch umfangreiche Fachbeiträge, die die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens als Ganzes betreffen, wie der Fachbeitrag nach der Wasserrahmenrichtlinie und lärmtechnische Untersuchungen zu den Lärmwirkungen im nachgeordneten Netz erstmals ausgelegt wurden.

Diese unter Berücksichtigung insbesondere dieser Umstände für die Dauer von sechs Wochen nach Ablauf der Auslegung bestimmte Äußerungsfrist war auch rückblickend auf die eingegangene Anzahl und Qualität der Einwendungen und Stellungnahmen erforderlich, aber auch ausreichend, um die Abgabe fristgerechter, aber auch verfahrensfördernder Äußerungen zu ermöglichen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur 1. Planänderung gingen insgesamt 379 Einwendungsschreiben (darunter 272 gleichförmige bzw. Sammeleinwendungen) bei der Anhörungsbehörde ein.

Von den anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen nahmen der BUND Landesverband Niedersachsen e.V., der NABU Niedersachsen sowie der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen e.V. zu den Änderungen Stellung.

Auf die Äußerungen wird im Einzelnen unter 2.3.3.12 eingegangen.

Die Gemeinden, in denen der geänderte Plan bekannt gemacht und auszulegen war, wurden wie folgt bestimmt:

Während die Planunterlagen unter der 1. Auslegung 2012 bei der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und den fünf Samtgemeinden Bardowick, Gellersen, Scharnebeck, Ostheide und Ilmenau öffentlich auslagen, wurde der Kreis der Auslegungsgemeinden nach dem Planänderungsantrag vom 28.07.2017 (1. Planänderung) danach bestimmt, wo sich das Vorhaben unmittelbar durch Flächeninanspruchnahme und durch mittelbare Vorhabenswirkungen in einem engeren Sinne, d.h. vermittelt über den plangegenständlichen Abschnitt, spürbar auswirken kann. Hierzu wurde ein entsprechender Beteiligungsvermerk zur Verfahrensakte hinterlegt. Demgemäß waren die geänderten Planunterlagen im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen unmittelbaren Flächeninanspruchnahmen in der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und den Samtgemeinden Bardowick und Gellersen auszulegen. Zusätzlich waren die geänderten Planunterlagen im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Lärmwirkungen im Bestands- und nachgeordneten Straßennetz, soweit diese gerade durch den plangegenständlichen Abschnitt vermittelt werden, in den Gemeinden Seevetal und Stelle sowie der Stadt Winsen (Luhe) auszulegen. Die Gemeinde Bardowick, innerhalb deren Gebiet auch Flächen für Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Trassenbereichs in Anspruch genommen werden und über die vorhandene A 39 ebenfalls spürbare mittelbare Lärmwirkungen zu erwarten sind, gehörte bereits im Hinblick auf die Kompensationsflächeninanspruchnahme zu den Auslegungsgemeinden.

In den Samtgemeinden Scharnebeck, Ostheide und Ilmenau waren die geänderten Planunterlagen dagegen nicht nochmals auszulegen, da der erste Planfeststellungsabschnitt der A 39 in diesen Gemeinden keine Betroffenheiten auslöst, insbesondere auch nach der mit den Änderungsplanunterlagen eingebrachten lärmtechnischen Untersuchung zu den Lärmwirkungen im nachgeordneten und Bestandsnetz (Unterlagen 17.1.4, 17.1.4.4) dort keine spürbaren Verkehrslärmsteigerungen infolge des planfestgestellten Vorhabens zu erwarten sind.

Dabei sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde Lärmsteigerungen von mindestens 2 dB(A) oder auch ein erstmaliges spürbares Überschreiten der Gesundheitsgefährdungsschwelle (60 dB(A) nachts / 70 dB(A) tags), die gerade infolge der Zulassung des plangegenständlichen Abschnitts über diesen vermittelt prognostiziert werden, für eine Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung der so Betroffenen relevant. Leitend hierfür ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass eine Lärmsteigerung um 2 dB(A) nach der in diesem Zusammenhang zu Grunde gelegten Entscheidung des BVerwG[33] die sogenannte Hörbarkeitsschwelle markiert. Spürbare Lärmsteigerungen, die eine Betroffenheit auslösen können, sind deshalb auch unterhalb der jeweiligen Immissionsgrenzwerte bei Pegelzuwächsen von 2 dB(A) oder mehr für die Öffentlichkeitsbeteiligung ebenso relevant wie ein erstmaliges (spürbares) Überschreiten der sogenannten Gesundheitsgefährdungsschwelle, die nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde weiter an verkehrslärmbedingten Beurteilungspegeln von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags festgemacht werden kann.

Nach diesen Kriterien kommt es weder im Bereich der Samtgemeinde Scharnebeck, insbesondere nicht über die Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße, noch in den Samtgemeinden Ostheide über die B 216 und Ilmenau über die B 4 zu relevanten oder spürbaren Lärmzuwächsen infolge des plangegenständlichen Abschnitts im Zuge des Autobahnneubaus (Unterlagen 17.1.4.1, 17.1.4.2 Blatt 2). So kommt es weder auf der verlegten B 216, noch über die Anschlussstelle B 4/ B 209 zu Lärmpegelsteigerungen von mehr als 0,2 dB(A). Auch im Gebiet der Gemeinde Adendorf (AS B 209), wo die Planunterlagen aber im Hinblick auf unmittelbare Flächeninanspruchnahmen öffentlich auslagen, kommt es nach dem Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchungen

[33] BVerwG, Beschluss vom 19.08.2003 – 4 BN 51/03 –, Rn. 7.

(Unterlagen 17.1.4.1, 17.1.4.2, Blatt 2) auch insbesondere im Zuge der B 209 zu keinen spürbaren Lärmzuwächsen.

Über den so bestimmten Kreis hinaus waren die Planunterlagen entgegen in vereinzelten Einwendungen vertretenen Auffassungen in weiteren Gemeinden nicht auszulegen.

2.2.5.8 Beteiligung der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange

Die Planänderungsunterlagen wurden den Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Änderungen berührt werden, von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 14.08.2017 zugeleitet. Sie erhielten Gelegenheit, ebenfalls bis zum 08.11.2017 Stellung zu nehmen.

Im Rahmen der erneuten Beteiligung der Behörden wurden 46 Stellungnahmen von den folgenden Behörden bzw. sonstigen Trägern öffentlicher Belange abgegeben:

Gemeinde Adendorf; Gemeinde Barendorf; Flecken und Samtgemeinde Bardowick; Gemeinde Bienenbüttel; Hansestadt Lüneburg; Landkreis Lüneburg; Samtgemeinde Ostheide; Gemeinde Seevetal; Gemeinde Stelle; Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg (Geschäftsstelle Stade); Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr; Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie; Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (RD Hameln-Hannover); Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg; Wasserverband der Ilmenau-Niederung; Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal; Beregnungsverband Hohnstorf; Beregnungsverband Wendisch Evern; Bundesforstbetrieb Lüneburger Heide; Jagdgenossenschaft Hohnstorf; Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen; Deutsche Bahn AG (DB Immobilien); LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH; Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade; Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg; Landwirtschaftskammer Niedersachsen (Forstamt Uelzen); Amprion GmbH; Avacon Netz GmbH; Avacon Netz GmbH (Region West); Engie E&P Deutschland GmbH; Ericsson Services GmbH; ExxonMobil Production Deutschland GmbH; LüneCom GmbH; PLEdoc GmbH; Purena GmbH; Statoil Deutschland GmbH; Telefónica Germany GmbH & Co. OHG; TenneT TSO GmbH; Vodafone Kabel Deutschland GmbH; Westnetz GmbH (Erdgas, Strom und Regionalzentrum Osnabrück); Wintershall Holding GmbH; AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH; VCD Regionalverband Elbe-Heide e.V.

Auf die Äußerungen wird im Einzelnen unter 2.3.3.7 ff. eingegangen.

2.2.5.9 Weitere Unterlagen

Im weiteren Verlauf des Verfahrens hat die Vorhabenträgerin die Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21.1) auf Basis der Straßenverkehrszählung 2015 fortgeschrieben und hierauf aufbauend die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1) und die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 21.5) aktualisiert. Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21.3) wurde um einen konkreten stofflichen Nachweis zur immissionsbezogenen Bewertung der Einleitungen von Straßenabflüssen ergänzt. Zur Evaluierung der erhobenen Umweltbestandsdaten wurde eine floristische und faunistische Planungsraumanalyse vorgelegt (Unterlage 19.6). Zusätzlich wurde ein Lüftungsgutachten für den Tunnelbetrieb der Abdeckelung im Bereich Lüne-Moorfeld vorgelegt (Unterlage 21.4).

Diese nachträglich vorgelegten weiteren Informationen wurden der Öffentlichkeit gem. § 19 Abs. 3 UVPG zugänglich gemacht. Die Unterlagen wurden im Januar 2020 durch die Anhörungsbehörde denjenigen, die Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben hatten, sowie der Öffentlichkeit über das UVP-Portal des Landes Niedersachsen dauerhaft zugänglich gemacht.

2.2.5.10 2. Erörterung; Online-Konsultation

Die gegen den Plan (1. Planänderung) erhobenen Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen sollten mit der Vorhabenträgerin, den Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange und denjenigen, die Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben hatten, in der Zeit vom 23.03.2020 bis zum 27.03.2020 in der Hansestadt Lüneburg erörtert werden. Wegen des sich seinerzeit ausbreitenden neuartigen Corona-Virus SARS-CoV-2 und vor dem Hintergrund, dass ein Erörterungstermin mit einer großen Zahl von Teilnehmenden aufgrund der Niedersächsischen Corona-Verordnung und der gesundheitsbehördlich erlassenen Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen und Hygienemaßnahmen nicht durchgeführt werden konnte, entschied die Anhörungsbehörde am 16.03.2020, den anberaumten Erörterungstermin abzusagen. Damit das Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung fortgeführt werden konnte, wurde anstelle eines in Anwesenheit der Beteiligten durchzuführenden Erörterungstermins eine Online-Konsultation nach § 5 Abs. 2 und 4 PlanSiG in der Zeit vom 17.08.2020 bis zum 07.09.2020 durchgeführt.

Die sieben Auslegungsgemeinden (siehe 2.2.5.7) hatten die Online-Konsultation ab Mitte Juli 2020 rechtzeitig vor Beginn der Konsultation ortsüblich bekanntgemacht. Daneben hatte die Anhörungsbehörde die Online-Konsultation öffentlich bekanntgemacht, und zwar am 11.07.2020 in der Landeszeitung Lüneburg sowie am 15.07.2020 im Niedersächsischen Ministerialblatt Nr. 32 (S. 701). Zusätzlich erfolgte Mitte Juli 2020 auch eine Veröffentlichung der Bekanntmachung im niedersächsischen UVP-Portal.

Die Behörden, der Träger des Vorhabens und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben hatten, wurden von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 23.07.2020 unmittelbar von der Online-Konsultation benachrichtigt.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurden den Teilnahmeberechtigten auf der Internetseite der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 17.08.2020 bis zum 07.09.2020 die sonst im Erörterungstermin zu behandelnden Informationen zugänglich gemacht. Dies waren: Einleitung und Geleitwort der Anhörungsbehörde; Teilantworten der Anhörungsbehörde zu verfahrensbezogenen Einwendungen und Einschätzung formeller Anforderungen der Planung; Gesamterwiderung der Vorhabenträgerin zu sämtlichen Äußerungen im Rahmen der 1. Planänderung; sechs Teilpräsentationen der Vorhabenträgerin zu den Themen Planrechtfertigung und Alternativen, Natur und Umwelt, Wasserrahmenrichtlinie, Verkehrslärm, Baulärm sowie Verkehrssteuerung im Bau und Betrieb; eine Variantenuntersuchung zur Anschlussstelle B 216 (zum Schutz der sog. Apfelallee); die unter 2.2.5.9 genannten weiteren Unterlagen.

Den Teilnahmeberechtigten wurde Gelegenheit gegeben, sich in dem genannten Zeitraum schriftlich oder elektronisch zu äußern. Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation gingen insgesamt 49 Äußerungen bei der Anhörungsbehörde ein. Darunter waren 37 Äußerungen von Beteiligten und Betroffenen, eine Äußerung einer anerkannten Umwelt-/Naturschutzvereinigung (BUND Landesverband Niedersachsen e.V.) sowie elf Äußerungen der folgenden Behörden/Träger öffentlicher Belange:

Gemeinde Adendorf; Gemeinde Barendorf; Gemeinde Bienenbüttel; Hansestadt Lüneburg; Landkreis Lüneburg; Gemeinde Seevetal; Avacon Netz GmbH; Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr; Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie; Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (Kampfmittelbeseitigungsdienst); Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg.

Zu sämtlichen eingegangenen Äußerungen erstellte die Vorhabenträgerin eine Erwiderung. Die Gesamterwiderung wurde denjenigen, die sich geäußert hatten, über die Internetseite der Anhörungsbehörde zugänglich gemacht. Zusätzlich wurde durch die Anhörungsbehörde eine vollständige Auswertung und zusammenfassende Darstellung der Online-Konsultation, welche die

verfahrensrechtlichen und die planungsinhaltlichen Fragen beantwortet, auf dem niedersächsischen UVP-Portal öffentlich zugänglich gemacht. Die Teilnehmenden der Konsultation wurden hierüber (protokollersetzend) benachrichtigt.

Neben der Online-Konsultation wurden am 14.10.2020 und 09.12.2020 zwei Einwendungen von Privatpersonen, deren Grundstücke durch die Planung stark betroffen sind, erörtert. Über die beiden Einzelerörterungen wurden Ergebnisprotokolle gefertigt.

2.2.5.11 2. Änderung der Planunterlagen

Mit Schreiben vom 04.10.2021 hat die Vorhabenträgerin erneut geänderte Planunterlagen vorgelegt. Umgeplant wurde das Vorhaben im Kontext der 2. Änderung des Plans insofern, als zur Verringerung des Eingriffs in die Baumreihe entlang der sog. „Apfelallee“ eine Verschiebung der Trasse der B 216 nach Norden sowie eine Anpassung der Anschlussstelle B 216 und des Brückenbauwerks BW 1-16 erfolgte. Ebenfalls wurde der Eingriff im Bereich der Anschlussstelle L 216 (Lüneburg-Nord) durch Anpassungen der Linienführung der Rampen reduziert.

Weitere Gegenstände der geänderten Planunterlagen sind ein Lüftungsgutachten und ein Brandfallkonzept nach den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT 2006), welche die geplante etwa 400 m lange, zweiröhrige Lärmschutzabdeckelung in dem Stadtteil Lüne-Moorfeld untersuchen. Ebenfalls neu eingefügt in die Planunterlagen wurden die der Streckenplanung bereits anfänglich zu Grunde gelegte fachgutachtlich-geotechnische Stellungnahme (Baugrunduntersuchung) von 2009 sowie als neue Unterlage ein Umleitungskonzept. Die immissionstechnischen Untersuchungen wurden unter Berücksichtigung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) durch aktualisierte Berechnungen in Tabellenform ergänzt.

Die wassertechnischen Unterlagen wurden geändert, insbesondere aufgrund der Umplanung der Regenrückhaltebecken Nr. 2, 3, 4.1 und 4.2 zu Retentionsfilterbecken Nr. 2, 3, 4.1 und 4.2 sowie mit Blick auf die der Berücksichtigung der (seinerzeit) aktuellen Regenreihen gemäß KOSTRA-DWD 2010R. Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie wurde überarbeitet und die immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen (stofflicher Nachweis) wurde auf der Grundlage einer vollständigen Jahresganglinie zu den straßenspezifisch untersuchungspflichtigen Parametern abgeschlossen. Ferner wurde die Verkehrsuntersuchung auf den bereits im Rahmen der 1. Änderungsplanauslegung fortgeschriebenen Prognosehorizont 2030 mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsuntersuchung 2015 aktualisiert. Ebenfalls wurde das Luftschadstoffgutachten aktualisiert. Die Umweltbegleitplanung wurde auf Basis aktualisierter Bestandsdaten (selektive Nachkartierungen im Jahr 2020) fortgeschrieben und trassennah sowie trassenfern angepasst.

Die Änderungen des Plans und die Änderungen und Ergänzungen der dem Plan beigefügten Unterlagen sind in der Übersicht der Änderungen der Planfeststellungsunterlage zur 2. Planänderung (Unterlage 0) zusammengefasst dargestellt; zusätzlich sind den einzelnen Planunterlagen Beiblätter (Änderungsverzeichnisse) vorgeheftet, auf denen die Änderungen und Ergänzungen der jeweiligen Planunterlage bezeichnet sind. Änderungen im Karten- und Zeichenformat sind jeweils als Deckblatt eingefügt.

2.2.5.12 Anhörungsverfahren zur 2. Änderung der Planunterlagen

Da der Kreis der von den Planänderungen Betroffenen nicht bekannt war bzw. durch die Planänderung zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen waren, wurde der geänderte Plan in der Zeit vom 18.05.2022 bis einschließlich 17.06.2022 ausgelegt. Dabei wurde die Auslegung der Unterlagen der 2. Planänderung durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt (§ 3 Abs. 1 PlanSiG). Die Bekanntmachung und die Planänderungsunterlagen waren auf der Internetseite der Anhörungsbehörde der Öffentlichkeit zur allgemeinen

Einsichtnahme bereitgestellt.

Als zusätzliches Informationsangebot nach § 3 Abs. 2 Satz 1 PlanSiG erfolgte in demselben Zeitraum die Auslegung der Papierausfertigungen bei der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und den Samtgemeinden Bardowick und Gellersen während der Dienststunden. Zeit und Ort der Auslegungen wurden nach den vorliegenden Bestätigungen der vier bekanntmachenden Gemeinden rechtzeitig vor Beginn der Auslegungen ortsüblich bekannt gemacht. In den Bekanntmachungen wurden diejenigen Stellen angegeben, bei denen Einwendungen gegen den Plan bis einen Monat nach Ablauf der Frist für die Auslegung der Unterlagen, hier bis einschließlich zum 18.07.2022, schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben waren.

Die Unterlagen des 2. Planänderungsverfahrens wurden ab Beginn der Auslegung auch im UVP-Portal des Landes Niedersachsen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Im Rahmen der dritten Auslegung wurden 18 Einwendungen erhoben und vom BUND Landesverband Niedersachsen e.V. eine Stellungnahme abgegeben.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt sein könnten, wurden von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 12.05.2021 um Stellungnahme bis zum 18.07.2021 gebeten. Die folgenden 38 Behörden/Träger gaben eine Stellungnahme zu den geänderten Plänen ab:

Gemeinde Adendorf; Flecken und Samtgemeinde Bardowick; Gemeinde Bienenbüttel; Samtgemeinde Gellersen; Hansestadt Lüneburg; Landkreis Lüneburg; Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit; Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie; Landesamt für Denkmalpflege; Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (Kampfmittelbeseitigungsdienst); Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Lüneburg); Eisenbahn-Bundesamt; Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr; Bundesanstalt für Immobilienaufgaben; Deutsche Bahn AG; LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH; Staatliches Gewerbeaufsichtsamt; Polizeidirektion Lüneburg/Lüchow-Dannenberg/Uelzen; Jagdgenossenschaft Hohnstorf; Jagdgenossenschaft Wendisch Evern ; Avacon Netz AG; EWE Netz GmbH; Equinor Deutschland GmbH; Gasunie Deutschland Transport Services GmbH; Gascade Gastransport GmbH; NOWEGA GmbH; Vodafone Kabel Deutschland GmbH; Deutsche Telekom Technik GmbH; Purena GmbH; PLEdoc GmbH; Abwasser, Grün und Lüneburger Service GmbH (AGL); Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal; Wasserverband der Ilmenau-Niederung; Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade; Industrie und Handelskammer; Deutscher Wetterdienst; Bleckeder Kleinbahn.

Die erneute Beteiligung war auf die geänderten Planunterlagen beschränkt.

Auf die abgegebenen Äußerungen wird im Einzelnen unter 2.3.3.7 ff. eingegangen.

2.2.5.13 3. Erörterung

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen sowie die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu dem geänderten Plan wurden am 22. und 23.06.2023 in der Gemeinde Adendorf mit der Vorhabenträgerin, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben hatten, erörtert.

Der Erörterungstermin wurde in der Hansestadt Lüneburg, der Gemeinde Adendorf und den Samtgemeinden Bardowick und Gellersen rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht; jeweils durch Aushang ab dem 23.05.2023 und Veröffentlichung des Bekanntmachungstextes auf den

gemeindlichen Internetseiten. Die Behörden/Träger öffentlicher Belange, der BUND Landesverband Niedersachsen e.V. sowie diejenigen, die Einwendungen erhoben hatten, wurden von der Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 17.05.2023 unmittelbar von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Neben der ortsüblichen Bekanntmachung und der individuellen Benachrichtigung der Einwender im Rahmen der 2. Planänderung hatte die Anhörungsbehörde den Erörterungstermin auch öffentlich bekanntgemacht (§ 73 Abs. 6 Satz 4 und 5 VwVfG). Die öffentliche Bekanntmachung wurde dadurch bewirkt, dass der Erörterungstermin im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Anhörungsbehörde und außerdem in örtlichen Tageszeitungen bekannt gemacht wurde, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Vorliegend erfolgte die öffentliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung im Niedersächsischen Ministerialblatt (Ausgabe 19 vom 31.05.2023) und in der Ausgabe der örtlichen Landeszeitung Lüneburg am 03.06.2023. Der Text der Bekanntmachung wurde ab dem 19.05.2023 zusätzlich auch auf der Internetseite der Anhörungsbehörde sowie im niedersächsischen UVP-Portal veröffentlicht.

Über den Erörterungstermin wurde eine Niederschrift erstellt, die allen Teilnehmenden im August 2023 über einen Sharepoint der Anhörungsbehörde zugänglich gemacht wurde.

2.2.5.14 Weitere Unterlagen

Im Rahmen der Bearbeitung der eingegangenen Einwendungen hatte die Vorhabenträgerin, im Vorfeld des Erörterungstermins, gegenüber der Anhörungsbehörde weitere Unterlagen angekündigt. Ferner hat sie als Ergebnis der durchgeführten Erörterung ergänzende Unterlagen zur Erläuterung einzelner Sachverhalte erstellt. Die folgenden Unterlagen wurden hiernach in das Verfahren eingebracht:

Zusammenfassung der Varianten des ROV im Abschnitt 1 bezüglich klimaempfindlicher Böden in Bezug auf THG-Emissionen (Unterlage 1.1); Stellungnahme zu neuen Regenreihen KOSTRA-DWD 2020 (Unterlage 8.5); Schalltechnische Untersuchung: Erläuterungsbericht (Unterlage 17.1.1) und Berechnung Beurteilungspegel nach RLS-19 (Unterlage 17.1.2.b); Schalltechnische Berechnung von neuen Gebäuden an der Wulf-Werum-Straße in Lüneburg (Unterlage 17.1.6); Stellungnahme zur FFH-Verträglichkeitsprüfung zu Chlorid-Eintragungen (Unterlage 19.1.3); Kartierung Gehölze Lüner Holz (Unterlage 19.4.13); Kartierungen Holzkäfer (Unterlage 19.4.14); Kartierung Gehölze Apfelallee (Unterlage 19.4.15); Fachbericht zu den Kartierergebnissen (Unterlage 19.4.16); Aktualisierungsprüfungen der Biotoptypenbewertung 2024 (Unterlage 19.7); Stellungnahme zu möglichen Erschütterungen im Bereich Lärmschutzdeckel (Unterlage 20.2); Plausibilisierung der Verkehrsuntersuchung A 39 (2019) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2019 und SVZ 2021 (Unterlage 21.1.1); Anlage zum Baulärmgutachten: Berücksichtigung weiterer Teilbereiche (Unterlage 21.2.2); Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen – Kumulative Betrachtung (Unterlage 21.3, Anhang 03); Betrachtung biologischer Qualitätskomponenten nach Anlage 5 der OGewV (Unterlage 21.3, Anhang 04); Berechnung der Chlorid-Spitzenbelastung in der Ilmenau aufgrund der Einleitung von Straßenabflüssen (Unterlage 21.3.1); Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL zum 3. Bewirtschaftungszyklus des NLWKN (Unterlage 21.3.2); Darstellung artenschutzrechtlicher Konflikte und gesundheitsschädigender Lärmverhältnisse auf Umleitungsstrecken (Unterlage 21.6.1, Anhang 01); Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.7).

Diese nach der 2. Änderung der Planunterlagen ergänzenden Unterlagen, aus denen sich nicht ergibt, dass zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu besorgen sind, werden von der Anhörungsbehörde mit Veröffentlichung des festgestellten Plans über das niedersächsische UVP-Portal allgemein zugänglich gemacht; dadurch werden auch die Umweltinformationsansprüche der betroffenen Öffentlichkeit sowie aller Verfahrensbeteiligten erfüllt. Eine erneute Offenlage war nicht erforderlich, weil die betreffenden Aspekte als solches

bereits Gegenstand jedenfalls der vom 18.05.2022 bis einschließlich 17.06.2022 stattgehabten 2. Änderungsoffenlage und der Erörterung am 22. und 23.06.2023 waren und durch weitergehende Unterlagen nur vervollständigt und präzisiert wurden.

2.2.5.15 Wechsel der Vorhabenträgerin

Vorhabenträgerin in diesem Verfahren war bis zum 31.12.2020 die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Lüneburg. Aufgrund der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ist ab dem 01.01.2021 die Autobahn GmbH des Bundes, hier die Niederlassung Nord - Außenstelle Lüneburg Vorhabenträgerin (Art. 90 GG, § 1 InfrGG) und als solche kraft Gesetzes unmittelbar in das zu diesem Zeitpunkt laufende Verfahren eingetreten.

2.2.5.16 Abschluss des Anhörungsverfahrens

Eines Anhörungsvermerkes, wie er in § 17a FStrG i.V.m. § 73 Abs. 9 VwVfG vorgesehen ist, bedurfte es aufgrund der Identität der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nicht.

2.2.6 Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht dem im Raumordnungsverfahren am 24.08.2007 landesplanerisch festgestellten Trassenkorridor sowie der am 31.10.2008 erfolgten Linienbestimmung. Näheres zum Raumordnungsverfahren und zur Linienbestimmung finden sich im Planfeststellungsbeschluss vom 30.4.2018 zum Bauabschnitt 7 der A 39 (Az. P226-31027-15/14 A 39, 7.BA, S. 17 ff.) [34]. An den dortigen Ausführungen hält die Planfeststellungsbehörde ausdrücklich fest.

2.2.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.7.1 Rechtsgrundlagen

Gem. § 74 Abs. 2 des UVPG in der aktuellen Fassung sind Verfahren nach § 4 UVPG nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt (1.) das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 UVPG eingeleitet wurde oder (2.) die Unterlagen nach § 6 UVPG in der bis dahin geltenden Fassung des UVPG vorgelegt wurden.

Die Unterlagen nach § 6 UVPG a.F. wurden der Planfeststellungsbehörde hier am 30.04.2012 vorgelegt, also deutlich vor dem Stichtag für die Geltung des neuen UVPG. Im folgenden Kapitel werden also ausschließlich §§ des vor dem 16.05.2017 geltenden UVPG zitiert.

2.2.7.2 Allgemeines

Gegenstand der UVP ist das Vorhaben i.S.v. § 2 Abs. 2 UVPG. Dabei ist das Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts auch das Vorhaben im Sinne des UVPG.[35] Vorhaben ist hier das Neuvorhaben Errichtung und der Betrieb einer technischen Anlage, (§ 2 Abs. 2 Nr. 1a UVPG)

Das Vorhaben ist in Anlage 1 UVPG unter Nr. 14.3 aufgeführt.

---

[34] Weitere Ausführungen raumordnerischer Trassierung und Linienbestimmung des Gesamtvorhabens der A 39 sind im Planfeststellungsbeschluss für den 7. Abschnitt der A 39 dargelegt und im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens beanstandungsfrei geblieben, vgl. BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, Az. 9 A 13.18.

[35] BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1/15 –, juris Rn. 34; BVerwG, EuGH-Vorlage vom 11.07.2013 – 7 A 20/11 –, juris Rn. 14; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 – 5 S 2138/16 –, juris Rn. 93.

14.3	Bau einer Bundesautobahn oder einer sonstigen Bundesstraße, wenn diese eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 ist;	X	

2.2.7.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen § 11 UVPG

Gem. § 11 UVPG erarbeitet die zuständige Behörde auf der Grundlage der Unterlagen nach § 6 UVPG, der behördlichen Stellungnahmen nach §§ 7 und 8 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den §§ 9 und 9a UVPG die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen. Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind einzubeziehen.

2.2.7.3.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Es wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden.

Baubedingte Auswirkungen bestehen in der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme, der Bodenverdichtung durch den Baubetrieb, den Emissionen von Schadstoffen im Rahmen des Baustellenverkehres und der Materiallagerung, einer zeitlich begrenzten Veränderung der Grundwasserstände, dem Baulärm, den Erschütterungen und den Störungen durch anwesende Menschen und den Baustellenbetrieb. Anlagebedingte Auswirkungen bestehen in Form einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die neuen Anlagen und deren visuelle Wirkung. Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen in Form von Lärm- und Lichtemissionen, Emissionen von Abgasen, Erschütterungen und optisch wahrnehmbaren Bewegungen durch den Verkehr und im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten.

Von den vorhabenbedingten Auswirkungen können grundsätzlich sämtliche Umweltschutzgüter i.S.d. § 2 Abs. 1 UVPG betroffen sein. Der Mensch ist durch die Beeinträchtigung der Erholungseignung des Raumes und der Wohnfunktion betroffen. Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können durch den Verlust oder die Schädigung von Individuen und Lebensräumen sowie durch Stör-, Barriere- und Isolationswirkungen betroffen sein. Die Funktion des Bodens kann durch Versiegelung, Verdichtung, Umlagerung oder Anreicherung mit Schadstoffen beeinträchtigt werden. Die Wasserqualität kann beeinträchtigt, die Grundwasserneubildungsrate reduziert und der Hochwasserabfluss beeinflusst werden. Mikroklimatisch kann es Veränderungen geben. Die Luftqualität kann beeinträchtigt werden. Kultur- und sonstige Sachgüter können zerstört oder beschädigt werden.

Ergänzend zu den Aussagen in den vorgelegten Unterlagen ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

- Anpassung der vorhandenen unterschiedlichen sonstigen Verkehrswege und Einrichtungen an die neuen Gegebenheiten,
- Verlegung beziehungsweise Sicherung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich einer 110-kv-Freileitung,
- Abbruch von verschiedenen Gebäuden,
- Verlegung von Wildschutzzäunen,
- Verlegung von Beregnungsleitungen.

2.2.7.3.2 Beschreibung des Untersuchungsraumes, der Datengrundlagen und der Untersuchungsmethodik

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an der maximalen Reichweite der mit

dem Vorhaben zu erwartenden erheblichen Umweltwirkungen.

Zur Abbildung der Schutzwürdigkeit von Siedlungsflächen beziehungsweise der menschlichen Gesundheit werden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verordnung über Luftqualitätsstandard und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) herangezogen.

Grundlage für das Schutzgut Tiere als Teil der biologischen Vielfalt stellt die flächendeckende Biotopkartierung dar. Zusätzlich dazu wurden ergänzende Untersuchungen zum Bestand wildlebender Tiere durchgeführt. Im Jahr 2008 sowie im Rahmen von Nachkartierungen 2009 und 2010 erfolgten Bestandsaufnahmen zum Vorkommen von Brutvögeln, Fledermäusen, Fischotter, Haselmaus, Amphibien, Reptilien, Tag- und Nachtfaltern, Holzkäfern, Laufkäfern, Libellen, Muscheln sowie Fischen und Rundmäulern. Im Jahr 2015 erfolgte zunächst eine Überprüfung der Aktualität der Bestandsdaten aufgrund der Betrachtung von Nutzungs- und Strukturveränderungen mittels der seinerzeit erneut durchgeführten Biotopkartierung. Aufgrund von Anforderungen der Planfeststellungsbehörde wurden im gleichen Jahr ergänzende Untersuchungen zum Auftreten von Tag- und Nachtfaltern in der Ilmenau-Niederung unter besonderer Berücksichtigung des Nachtkerzenschwärmers sowie Erhebungen zum Vorkommen der Waldohreule durchgeführt. Aufgrund des Alters der biologischen Bestandsdaten von mehr als fünf Jahren wurde zudem im Jahr 2020 eine floristische und faunistische Planungsraumanalyse (Unterlage 19.6 D) durchgeführt. Darauf aufbauend wurden im Jahr 2020 neue systematische Erhebungen zum Vorkommen von Brutvögeln durchgeführt, wobei die erneute flächendeckende Kartierung die Altdaten vollständig ersetzt. Zudem erfolgte die Nachsuche nach Vorkommen des Bibers sowie von Reptilien und Totholzkäfern in ausgewählten Bereichen. Für alle übrigen Artengruppen konnte auf Neuerfassungen verzichtet werden, weil keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse zu erwarten waren.

Um sicherzustellen, dass populationsökologisch bedeutsame Austauschbeziehungen in einem bisher wenig zerschnittenen Landschaftsraum erhalten bleiben und gewährleistet ist, dass Populationen zumindest in einem solchen Ausmaß vernetzt bleiben, dass keine negativen Wirkungen auf den Erhaltungszustand festzustellen sind und ein genetischer Austausch zwischen den Teilpopulationen erhalten bleibt, wurde ein Vernetzungskonzept erarbeitet (Unterlage 19.5 D), das sowohl abschnittsübergreifende Darstellungen für den gesamten Neubau der Bundesautobahn 39, Lüneburg - Wolfsburg mit dem niedersächsischen Teil der B 190n als auch abschnitts- beziehungsweise bauwerksbezogene Ausführungen enthält.

Bei Bedarf wurden auch Ergebnisse aus den Erhebungen des angrenzend geplanten zweiten Abschnittes der Bundesautobahn 39 (Unterlage 19.4.11 und 19.4.12) aus den Jahren 2020 und 2021 herangezogen.

Grundlage für das Schutzgut Pflanzen als Teil der biologischen Vielfalt stellt die flächendeckende Biotopkartierung dar. Im Rahmen der Bestandserfassung erfolgte im Jahr 2020 die Überprüfung der im Jahr 2015 ebenfalls bereits aktualisierten Erhebungen nach dem seinerzeit aktuellen Kartierschlüssel der Fachbehörde für Naturschutz aus dem Jahr 2020. Außerhalb der Siedlungsbereiche wurde dies in einem mindestens 300 m breiten Korridor, in angrenzenden Siedlungsbereichen in einem etwa 100 m breiten Korridor beiderseits der Vorzugstrasse anhand von Luftbildauswertungen und Geländebegehungen durchgeführt. Wie der Unterlage 19.1 D, S. 7, zu entnehmen ist, ergeben sich keine abweichenden Zuordnungen zu gesetzlich geschützten Biotopen oder Änderungen der Wertigkeit aufgrund der inzwischen aktualisierten Fassung des Kartierschlüssels (Stand Juli 2021[36]). Auch die 2024 erschienene neue Rote Liste der Biotoptypen

[36] Drachenfels, O. v. (2021): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie. Stand März 2021. – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen A/4: 336 S.; Hannover.

Niedersachsens mit Wertstufenzuordnungen ergeben keine entscheidungsrelevanten abweichenden Zuordnungen, wie die im Juli 2024 von der Vorhabenträgerin vorgelegte Unterlage 19.7 (Aktualisierungsprüfung Rote Liste Biotoptypen Niedersachsen 2024) nachvollziehbar aufzeigt. Abweichende Einstufungen bei den Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie ergeben sich aufgrund der inzwischen aktualisierten Fassung des Kartierschlüssels (Stand Juli 2021) ebenfalls nicht.

Die vorgelegten Unterlagen berücksichtigen die Novellierung des NNatSchG vom September 2022[37], auch wenn textlich Bezug auf das „NAGBNatSchG“ genommen wird.

Die Aufnahme der Gefäßpflanzen der niedersächsischen Roten Liste sowie der gemäß § 7 BNatSchG besonders oder streng geschützten Pflanzenarten und Arten des Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie erfolgte im Rahmen der Biotoptypenkartierung.

Im Hinblick auf die Einstufung gefährdeter Arten hat die Planfeststellungsbehörde dort, wo seitens der Vorhabenträgerin im laufenden Verfahren nicht mehr die zuletzt aktualisierte Gefährdungseinstufung zu Grunde gelegt wurde, geprüft, ob sich aus der aktuellen Gefährdungseinstufung der betroffenen Arten neue und für die Maßnahmenplanung entscheidungserhebliche Erkenntnisse ergeben haben. Diese Prüfung und ggfls. abzuleitende Entscheidungen für die Maßnahmenplanung werden konkret bei den betreffenden artenschutzrechtlichen Betrachtungen sowie den Betrachtungen zur Eingriffsregelung im Einzelnen ausgeführt.

In Bezug auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft sowie Kultur- und Sachgüter wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert. Zusätzlich erfolgte die Interpretation der Ergebnisse der Biotopkartierung sowie der immissionstechnischen Untersuchungen (Unterlage 17.1 D und Unterlage 17.2 D), der wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 18), des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 21.3 D) und der Baugrunderkundungen sowie des geotechnischen Streckengutachten (Unterlage 20 D).

Zusätzlich wurden aufgrund der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin und eigener Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde weitere Abhandlungen zur vertiefenden Betrachtung und Erläuterung einzelner Sachverhalte erarbeitet:

- Zusammenfassung der Varianten des ROV (im Abschnitt 1) bezüglich klimaempfindlicher Böden in Bezug auf Treibhausgas-Emissionen (Unterlage 1.1),
- Stellungnahme zu neuen Regenreihen KOSTRA-DWD 2020 (Unterlage 8.5),
- schalltechnische Berechnung von neuen Gebäuden an der Wulf-Werum-Straße in Lüneburg (Unterlage 17.1.6),
- Kartierung von Gehölzen im Lüner Holz (Unterlage 19.4.13),
- Kartierungen Holzkäfer (Unterlage 19.4.14),
- Kartierung von Gehölzen an der Apfelallee (Unterlage 19.4.15),
- Stellungnahme zu möglichen Erschütterungen im Bereich LS-Deckel BW 1-7 und 1-8 (Unterlage 20.2),
- Plausibilisierung der Verkehrsuntersuchung A 39 (2019) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Straßenverkehrszahlen 2019 und Straßenverkehrszahlen 2021 (Unterlage 21.1.1),

[37] NNatSchG – Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 578), http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=WaldLG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true.

- Darstellung artenschutzrechtlicher Konflikte zum Umleitungskonzept (Unterlage 21.6, Anhang 01),
- Berechnung der Chlorid-Spitzenbelastung in der Ilmenau aufgrund der Einleitung von Straßenabflüssen (Unterlage 21.3.1),
- Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL, Prüfung der Unterlage 18.4 zum Planungsabschnitt 1 auf Änderungen in Bezug auf den dritten Bewirtschaftungszeitraum (Unterlage 21.3.2)
- Darlegung der detaillierten Bilanzierungen zur Ermittlung des rechnerischen Gesamtkompensationsbedarfs vom 22.11.2024 (nachgereicht mit Schreiben vom 28.11.2024).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit eine hinreichende Datenerhebung im Hinblick auf alle Umwelt-Schutzgüter erfolgt. Soweit in der Einwendung eine Gesamtbetrachtung des gesamten Raumes Lüneburg-Wolfsburg mit allen naturschutzrechtlichen Aspekten gefordert wird, ist dies als unbegründet zurückzuweisen, soweit eine Betrachtung nicht für eine (großräumige) Alternativenprüfung (vgl. 2.3.3.2) und die Vorausschau auf weitere Planungsabschnitte (vgl. 2.3.3.1.4) erforderlich ist und in diesem Rahmen auch geschehen ist.

Soweit in Einwendungen kritisiert wird, dass die angewandten Untersuchungsmethoden insbesondere in Hinblick auf Fledermäuse unzureichend seien, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Die Erhebungen erfolgten nach anerkannten Standards. Die ursprünglich durchgeführten Untersuchungen entsprachen nicht in allen Punkten den aktuellen Methodenstandards. Da sich aber das Maßnahmenkonzept für Fledermäuse in erster Linie auf Vermeidungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Wechselbeziehungen und Vermeidung von Kollisionen konzentriert und diese grundsätzlich für die gesamte Artengruppe wirksam sind, ist davon auszugehen, dass vertiefende Erhebungen keine zusätzlichen planungsrelevanten Erkenntnisse erbringen würden.

2.2.7.3.3 Schutzgüter (Bestand und Bewertung des Bestandes – Bedeutung)

Im Folgenden werden der Bestand der einzelnen Schutzgüter sowie bestehenden Vorbelastungen im Untersuchungsraum erfasst und bewertet.

Im Einzelnen stellen sich die im Rahmen der UVP relevanten Schutzgüter im Untersuchungsraum im Ist-Zustand wie folgt dar:

2.2.7.3.3.1 Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustandes des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum. Zum Schutzgut Menschen wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Das Stadtgebiet von Lüneburg ist von dichter Bebauung geprägt und hat für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion eine besondere Bedeutung. Im Wirkbereich des Vorhabens sind verschiedene Bereiche mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion vorhanden:

- Wohngebiete: Adendorf, Lüneburg, Bereich Landwehr, Hagen, Stadtteil Goseburg-Zeltberg, Moorfeld,
- Gewerbegebiete: Lüneburg, Gewerbegebiet Bilmer Berg, Lüneburg Hafen (eingestreute Bürogebäude, vereinzelt Wohnungen), Lüneburg, Industriegebiet Lüner Heide (Bürogebäude und Gebäude mit Wohnungen),
- Kleingartengebiete: Lüneburg, Kleingartenanlage Moorfeld,
- Wohn- und Mischgebiete mit Schule und Kindergarten: Lüneburg, Neu Hagen zwischen AS

Bleckeder Landstraße und AS B 4,

- Mischgebiete: Lüneburg, Stadtteil Goseburg-Zeltberg, „Bei der Pferdehütte“,
- Sondergebiete Kaserne, Allgemeines Wohngebiet: Lüneburg, Wohngebiete Fuchsweg und Theodor-Körner-Kaserne,
- Wohngebiete sowie Gewerbe- und Mischgebiete: Lüneburg, Moorfeld,
- Wohngebiete und Mischgebiete: Lüneburg, Wohngebiete Schlieffenpark und Schlieffenkaserne.
- Zudem ist im Hansepark ein weiteres Wohngebiet vorgesehen.

Das Lüner Holz und die Neue Forst sind stark frequentierte Erholungsräume und verfügen über eine besondere Bedeutung. Das Offenland im Umfeld von Lüneburg ist hingegen weniger attraktiv für die Naherholung. Parallel zur Ilmenau verläuft ein stark frequentierter Rad- und Wanderweg.

Vorbelastungen der Wohnbereiche, aber auch der Frei- und Grünflächen im Wohnumfeld sowie der sonstigen freien Landschaft ergeben sich durch den Lärm und die Barrierewirkung der vorhandenen Bundesstraße 4 sowie andere anthropogene Nutzungen und Überformungen (beispielsweise Bahnlinien, Kläranlagen, intensive Landwirtschaft, Gewerbegebiete).

2.2.7.3.3.2 Tiere und biologische Vielfalt

Der Bestand an Tieren im Wirkraum des Vorhabens ist aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt (vergleiche Unterlagen 19.4.). Unbegründet ist der Einwand, die Aussagefähigkeit der Kartierergebnisse für einzelne Artengruppen sei aufgrund ihres Alters zweifelhaft und Nachkartierungen seien erforderlich. Einerseits ist insofern auf durchgeführte zusätzliche Erhebungen aus den Jahren 2022/2023 hinzuweisen. Andererseits wurden aufbauend auf einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse Überprüfungen und ergänzende Untersuchungen in den Jahren 2015 und 2020 durchgeführt. Für die Artengruppen, für die keine nachträglichen Neuerfassungen durchgeführt wurden, ist davon auszugehen, dass keine entscheidungserheblichen Bestandsveränderungen zu besorgen sind. Zudem ist diesbezüglich auf die Überarbeitung der Antragsunterlagen im Änderungsverfahren zu verweisen.

2.2.7.3.3.2.1 Fledermäuse

Bei den in den Jahren 2008 und 2010 durchgeführten Untersuchungen konnten insgesamt elf Fledermausarten festgestellt werden. In mehreren Einzelbäumen konnte eine Nutzung als Wochenstube, Tages- oder Balzquartier nachgewiesen werden. Darüber hinaus konnten an mehreren Stellen regelmäßig genutzte Flug- beziehungsweise Transferrouten sowie Jagdhabitate belegt werden.

Im Rahmen der Gehölzstrukturkartierung zur Feststellung von potenziellen Fledermausquartierbäumen im Jahr 2020 wurden 211 Strukturbäume erfasst von denen 123 eine potenzielle Eignung als Zwischen-, Wochenstuben- oder Winterquartier für Fledermäuse besitzen. Bei zehn der erfassten Bäume handelt es sich um Uraltbäume, von denen vier keine erkennbaren Habitatstrukturen aufweisen. Zudem wurden 14 Bauwerke mit Habitatpotenzial erfasst, bei denen es sich fast ausschließlich um Brücken an der bestehenden Bundesstraße 4 handelt. Diese weisen Spalten zwischen Widerlager und Überbau auf. Entsprechend Unterlage 19.4.11 wurde eine Eignung als Zwischenquartier und Wochenstubenquartier festgestellt, und eine Nutzung als Winterquartier ist in einigen Fällen nicht auszuschließen.

Bei zusätzlichen Erfassungen im Bereich der Gehölze im Lüner Holz im Jahr 2023 wurden ausgewählte Bäume erneut untersucht. Dabei konnte festgestellt werden, dass fast alle Bäume geeignete Quartierstrukturen als potenzielle Ruhe- und Fortpflanzungsstätte vorrangig als

Sommerquartier aufweisen. Bei drei Höhlen kann eine mögliche Nutzung als Winterquartier nicht ausgeschlossen werden. Besatz oder indirekte Nutzungsspuren wurden nicht festgestellt. Für elf Höhlen waren verlässliche Aussagen allerdings nicht möglich.

Zusätzliche Erhebungen wurden im Jahr 2023 auch im Bereich der Apfelallee an ausgewählten Gehölzen durchgeführt. Dabei wurden neun Bäume mit Strukturen ermittelt, die als Ruhe- und Fortpflanzungsstätte geeignet sind. Es wurden elf potenzielle Sommerquartiere und drei geeignete Winterquartiere festgestellt, jedoch kein Besatz oder indirekte Nutzungsspuren.

2.2.7.3.3.2.2 Haselmaus

Nachweise der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) konnten im Rahmen der Untersuchungen in den Jahren 2009 / 2010 weder direkt noch indirekt erbracht werden. Anderweitige Hinweise für ein Auftreten der Art im Vorhabenbereich liegen nach durchgeführten Recherchen im Jahr 2010 nicht vor. Bei dieser ausbreitungsschwachen Tierart ist nicht davon auszugehen, dass zwischenzeitlich eine Gebietsbesiedlung erfolgt ist, so dass sich weitere Betrachtungen zur Haselmaus erübrigen.

2.2.7.3.3.2.3 Fischotter und Biber

Nachweise des Fischotters (*Lutra lutra*) konnten bei den im Jahr 2008 durchgeführten Erhebungen nicht erbracht werden. Trotzdem sind Vorkommen der Art nicht auszuschließen. Für die Art liegen Nachweise angrenzend an das Untersuchungsgebiet vor, so dass ein unregelmäßiges Vorkommen an der Ilmenau zu erwarten ist. Das Fließgewässer hat zumindest eine allgemeine Bedeutung als Wanderkorridor.

Im Rahmen der Erhebungen im Jahr 2020 konnten an den Ufern der Ilmenau Nachweise des Bibers (*Castor fiber*) in Form von Nagespuren und Ausstiegen erbracht werden. Ein Bau der Art wurde nur nördlich des untersuchten Korridors festgestellt. Die Ilmenau sowie deren Uferbereiche und nähere Umgebung bieten gut geeignete Habitatstrukturen für die Art, so dass dem Fließgewässer eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Das Potenzial des Raderbaches als Lebensraum hingegen ist gering.

2.2.7.3.3.2.4 Sonstige Säugetiere

Nach den Angaben in der Unterlage 19.2 D, S. 64 f., liegt für das Jahr 2020/21 der Nachweis eines Rudels Wölfe (*Canis lupus*) im Bereich Ebstorf und Garlstorf in einer Entfernung von etwas mehr als 20 km vor. Außerdem ist das Vorkommen eines Wolfpaares bei Wendisch Evern in etwa 2,5 km Entfernung bekannt, wobei Hinweise auf Reproduktion nicht vorliegen.

2.2.7.3.3.2.5 Brutvögel

Die ursprüngliche Aufnahme der Brutvögel erfolgte im Jahr 2008. Die Altdaten wurden durch die erneute flächendeckende Kartierung im Jahr 2020 vollständig ersetzt. Es erfolgten 2020 eine Revierkartierung, eine Horst- beziehungsweise Nestersuche von Großvögeln sowie eine Gehölzstrukturkartierung. Dabei wurden 77 Vogelarten festgestellt, wobei für 67 Arten ein Brutnachweis oder Brutverdacht vorliegt. Die übrigen Arten werden als Nahrungsgäste oder Durchzügler eingestuft. Im Rahmen der Gehölzstrukturkartierung wurden bei den 211 erfassten Strukturbäumen 148 Bäume mit einer Eignung für höhlen- beziehungsweise nischenbrütende Brutvögel ermittelt. Bei zehn der erfassten Bäume handelt es sich um Uraltbäume mit einem Brusthöhendurchmesser von einem Meter und mehr, von denen vier keine erkennbaren Habitatstrukturen aufweisen. Bei den Begehungen wurden fünf Horststandorte festgestellt, von denen nur zwei genutzt wurden. Die erfassten Brückenbauwerke weisen Spalten zwischen Widerlager und Überbau auf. Eine Eignung für Brutvögel konnte nicht vollständig ausgeschlossen

werden (Unterlage 19.4.11). Brutvorkommen wurden jedoch hier nicht festgestellt.

Im Jahr 2015 wurden zusätzlich beiderseits der geplanten Trasse Erhebungen zum Vorkommen der Waldohreule (*Asio otus*) durchgeführt. In den Waldbereichen zwischen Lüne und Moorfeld konnten zwei rufende Individuen festgestellt werden. In allen übrigen Bereichen wurden trotz intensiver Nachsuche keine Vorkommen ermittelt. Die im Jahr 2014 durch die Mitarbeiter der AG Eulenschutz des NABU Lüneburg festgestellten rufenden Individuen im Bereich Bilmer Strauch/ Industriegebiet Hafen konnte im folgenden Jahr nicht mehr bestätigt werden.

Bei zusätzlichen Erfassungen im Bereich der Gehölze im Lüner Holz und im Bereich der Apfelallee im Jahr 2023 wurden ausgewählte Bäume erneut untersucht. Dabei konnte festgestellt werden, dass fast alle Bäume geeignete Strukturen als Ruhe- und Fortpflanzungsstätte aufweisen. Aktueller Besatz besteht nur in einem Fall. Sechs geeignete Habitatbäume (Totholzbäume) sind im Bereich Lüner Holz nicht mehr vorhanden, da diese zwischenzeitlich gefällt wurden.

2.2.7.3.3.2.6 Rast- und Zugvögel

Bei den Erhebungen in den Jahren 2020/21 wurden neun wertgebende Rastvogelarten festgestellt.

2.2.7.3.3.2.7 Reptilien

Innerhalb der im Jahr 2008 untersuchten Flächen konnten keine Nachweise der Artengruppe Reptilien erbracht werden. Jedoch konnten entsprechend der Unterlage 19.4.4 Vorkommen der Waldeidechse (*Zootoca vivipara*) und der Blindschleiche (*Anguis fragilis*) nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Bei den ergänzenden Untersuchungen im Jahr 2020 wurden in neun Untersuchungsgebieten insgesamt drei Arten festgestellt, darunter die beiden zuvor genannten Arten sowie zusätzlich die Zauneidechse (*Lacerta agilis*). Mit Ausnahme eines Bereiches, der als von hoher Bedeutung für die Artengruppe bewertet wird, sind alle betrachteten Teilflächen von geringer oder ohne Bedeutung.

2.2.7.3.3.2.8 Amphibien

Bei den Erhebungen im Jahr 2008 konnten in den 19 untersuchten Gewässern oder in deren Umfeld fünf Amphibienarten nachgewiesen werden. Dabei wurden lediglich in einem Gewässer Vorkommen des Moorfrosches (*Rana arvalis*) festgestellt. Außerdem traten Erdkröte (*Bufo bufo*), Grasfrosch (*Rana temporaria*), Teichfrosch (*Pelophylax* kl*. esculentus*) und Teichmolch (*Lissotriton vulgaris*) auf. Nachweise des Kammmolches (*Triturus cristatus*) gelangen nicht. Entsprechend Unterlage 19.2 D, S. 58, liegt der nächste Nachweis der Art in einer Entfernung von 2,5 km zum Vorhaben.

Mit Ausnahme von zwei Bereichen, die als von mittlerer Bedeutung für die Artengruppe bewertet wurden, sind alle betrachteten Teilflächen von geringer, sehr geringer oder ohne Bedeutung.

2.2.7.3.3.2.9 Libellen

Im Jahr 2008 konnten bei den Erhebungen in den drei untersuchten Gebieten insgesamt 16 Arten festgestellt werden. Die Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) wurde nicht erfasst.

Lediglich ein Bereich konnte als von mittlerer Bedeutung für die Artengruppe bewertet werden, die übrigen Bereiche sind von geringer Bedeutung.

2.2.7.3.3.2.10 Fische und Rundmäuler

Bei den im Jahr 2008 durchgeführten Untersuchungen an der Ilmenau etwa 800 m unterhalb der Brücke der vorhandenen Bundesstraße 4 bis zur Eisenbahnbrücke Goseburg etwa 2.000 m oberhalb der Brücke der Bundesstraße wurden Nachweise von 28 Arten erbracht, wobei neben adulten Flussneunaugen (*Lampetra fluviatilis*) auch Querder (juvenile Neunaugen) nachgewiesen wurden, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass es sich um Bachneunaugen (*Lampetra planeri*) handelt. Zusätzlich wurden unter anderem Goppe (*Cottus gobio*), Rapfen (*Aspius aspius*) und Bitterling (*Rhodeus amarus*) nachgewiesen. Hinweise auf ein Vorkommen des Meerneunauges (*Petromyzon marinus*) und des Steinbeißers (*Cobitis taenia*) wurden nicht vorgefunden.

Der Abschnitt der Ilmenau wird aufgrund der Artvorkommen als hoch bedeutsam bewertet.

2.2.7.3.3.2.11 Muscheln und Schnecken

Im Jahr 2008 erfolgten an 15 Abschnitten im oberen schiffbaren Teil der Ilmenau bei Goseburg-Zeltberg (Lüneburg) Erhebungen zum Vorkommen von Muscheln und Schnecken. Großmuscheln wurden nicht festgestellt, obwohl aus früheren Erhebungen Vorkommen der Bachmuschel (*Unio crassus*) bekannt sind und die Nachweise von Begleitarten wie der Kahnschnecke (*Theodoxus fluviatilis*) auf geeignete Lebensraumbedingungen für die Art hinweisen. Trotz intensiver Suche wurden auch keine leeren Schalen entdeckt. Vorkommen der Flussperlmuschel (*Margaritifera margaritifera*) wurden erwartungsgemäß nicht festgestellt. Kleinmuscheln der Gattungen *Sphaerium* und *Pisidium* wurden an allen Stationen nachgewiesen. Außerdem fanden sich kleine Exemplare von *Dreissena polymorpha.* Insgesamt konnten acht Arten ermittelt werden. Daneben wurden 14 Schneckenarten nachgewiesen.

2.2.7.3.3.2.12 Tag- und Nachtfalter

Bei den Untersuchungen im Jahr 2008 konnten in fünf Untersuchungsgebieten 19 Arten festgestellt werden. Drei Bereichen konnte aufgrund der eingeschränkten Artvorkommen lediglich eine geringe Bedeutung beigemessen werden. Zwei Teilräume waren von allgemeiner Bedeutung.

Bei den ergänzenden Untersuchungen im Jahr 2015 im Bereich der Ilmenau-Niederung unter besonderer Berücksichtigung des streng geschützten Nachtkerzenschwärmers (*Proserpinus proserpina*) wurden 19 Tagfalterarten sowie 48 Nachtfalterarten festgestellt. Der Nachtkerzenschwärmer wurde nicht nachgewiesen. Allen untersuchten Teilräumen konnte aufgrund der Artvorkommen eine allgemeine Bedeutung beigemessen werden.

2.2.7.3.3.2.13 Holzkäfer

Im Rahmen der Erfassungen im Jahr 2008 konnten lediglich einige stenotope Arten festgestellt werden. Der Nachweis von streng geschützten Arten gelang nicht. Dem Untersuchungsgebiet konnte aufgrund der sonstigen Artvorkommen aber eine allgemeine Bedeutung beigemessen werden.

Bei den Erhebungen im Jahr 2020 wurden Altholzbestände im unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Bereich auf ihre Eignung für die Arten Eremit (*Osmoderma eremita*) und Hirschkäfer (*Lucanus cervus*) untersucht. Die beiden Arten wurden weder direkt oder indirekt festgestellt. 70 Habitatbäume haben ein hohes bis sehr hohes Habitatpotenzial für mindestens eine der beiden Arten. In den Jahren 2022 und 2023 erfolgten ergänzende Untersuchungen zum Vorkommen von Eremit, Hirschkäfer und Eichenheldbock (*Cerambyx cerdo*) im Bereich der Bäume, die im Jahr 2020 mit hohem bis sehr hohem Habitatpotenzial bewertet wurden. Nachweise oder sonstige Hinweise auf ein Vorkommen der Arten konnten dort trotz gezielter Nachsuche nicht erbracht

werden.

2.2.7.3.3.2.14 Laufkäfer

Im Jahr 2010 wurde in den drei Untersuchungsgebieten 55 Arten nachgewiesen.

Allen untersuchten Teilräumen konnte aufgrund der Artvorkommen eine allgemeine Bedeutung beigemessen werden.

2.2.7.3.3.3 Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Offenlandflächen im Betrachtungsraum werden überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Vorrangig sind Äcker vorhanden. Daneben tritt unterschiedlich ausgeprägtes Grünland auf. Die Landschaft wird außerdem bereichsweise von Nadel- und Laubwäldern bestimmt. Hecken und sonstige lineare Bestände gliedern den Raum. Außerdem sind Gebüsche, Einzelbäume und Baumreihen sowie Stauden- und Ruderalfluren, Rieder, Landröhrichte und Sandtrockenrasen vorhanden. Die Ilmenau stellt das bestimmende Fließgewässer dar. Hinzu treten weitere Fließgewässer, zahlreiche Gräben sowie verschiedene kleinere und größere Stillgewässer unterschiedlicher Ausprägung. Daneben prägen die verschiedenen Siedlungsflächen sowie gewerblich genutzten Bereiche des Stadtgebietes einschließlich begleitender Grünflächen, sonstiger Freizeit- und Erholungsanlagen sowie Verkehrsflächen den Bereich.

Im Untersuchungsgebiet wurden einige Wuchsorte von Gefäßpflanzen erfasst, die auf der Roten Liste Deutschlands oder Niedersachsens verzeichnet sind beziehungsweise im Sinne von § 7 BNatSchG als besonders geschützt gelten. Streng geschützte Pflanzenarten wurden nicht festgestellt. Die Unterlage 19.1 D verweist auf die Verwendung der aktuellen bundesweiten[38] und landesweiten[39] Roten Liste. Dabei ist festzustellen, dass für die Sand-Grasnelke (*Armeria maritima* ssp. *elongata*) dies nicht zutrifft. Die Art ist bundesweit nicht gefährdet (Gefährdungskategorie 3), sondern wird auf der Vorwarnliste geführt. Entsprechendes gilt auch für die landesweite Einstufung. Weiter ist zu korrigieren, dass die Art im Sinne des § 7 BNatSchG besonders geschützt ist.

Die Biotopkürzel in den eingereichten Unterlagen beziehen sich auf den Kartierschlüssel der Fachbehörde für Naturschutz aus dem Jahr 2020. In der Unterlage wird festgestellt, dass sich keine Veränderungen der Biotoptypenausstattung bei Betrachtung der aktuellen Version 2021 ergeben haben. Die Bewertung der Biotoptypen folgt in den Antragsunterlagen der Roten Liste Niedersachsens aus dem Jahr 2012. Im Jahr 2024 ist eine neue Rote Liste Niedersachsens erschienen. Der im Juli 2024 vorgelegten Unterlage 19.7 (Aktualisierungsprüfung Rote Liste Biotoptypen Niedersachsen 2024) ist zu entnehmen, dass sich nach der neuen Roten Liste keine entscheidungsrelevanten Änderungen bezüglich der im Betrachtungsraum vorkommenden Biotoptypen ergeben.

Die Angaben in den Unterlagen 19.1 D und 9.4 D zum gesetzlichen Biotopschutz gemäß § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG sowie die Darstellung in Unterlage 19.1.2 D entsprechend den bei

[38] Metzing, D., Garve, E., Matzke-Hajek, G. (2018): Rote Liste und Gesamtartenliste der Farn- und Blütenpflanzen (Trachaeophyta) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (7): 13-358; Bonn-Bad Godesberg.

[39] Garve, E. (2004): Rote Liste und Florenliste der Farn- und Blütenpflanzen in Niedersachsen und Bremen, 5. Fassung, Stand 1.3.2004. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 24 (1): 1-76; Hildesheim.

v. DRACHENFELS (2021[40]) aufgeführten aktuellen Kriterien (vergleiche auch NLWKN 2021[41]).

Der pauschale Schutz für Ödland und sonstige naturnahe Flächen des früheren § 22 NAGBNatSchG entfällt zwischenzeitlich. Nach § 22 NNatSchG pauschal geschützte Wallhecken sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Abweichende Zuordnungen bezüglich der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie ergeben sich auch unter Berücksichtigung der neuesten Veröffentlichungen gegenüber den Darstellungen in den Antragsunterlagen nicht (vergleiche auch Ssymank et al. 2021 und 2023[42]).

2.2.7.3.3.4 Boden

Zum Schutzgut Boden wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Innerhalb des Siedlungsbereiches und insbesondere parallel zur vorhandenen Bundesstraße 4 sind die Böden anthropogen überformt und dementsprechend degradiert. Ansonsten wird der Betrachtungsraum von Podsol-Braunerde bestimmt. Hinzu treten Braunerde-Podsol, Gley, Gley-Podsol, Pseudogley und Pseudogley-Braunerde.

Mit einem Auftreten besonderer Ausprägungen von Wölbäckern nördlich der Trasse im Bereich des Lüner Holzes ist aufgrund der vorhandenen Überprägungen der Böden nicht zu rechnen. Sonstige schutzwürdige Böden kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Es sind keine Bodenschutzgebiete vorhanden. Entsprechendes gilt auch für Bodenschutzwald sowie Altlasten- oder Altlastenverdachtsflächen mit Ausnahme der bekannten (ehemaligen) Rüstungsaltlastflächen südlich der Hafenbahn, wodurch der gesamte Trassenbereich südlich der Bahnquerung als Verdachtsfläche einzustufen ist und vor Baubeginn eine Inspektion durchzuführen ist.

2.2.7.3.3.5 Wasser

Zum Schutzgut Wasser wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Durch den Betrachtungsraum fließen die Ilmenau und der Raderbach, die beide bereits von der vorhandenen Bundesstraße 4 gequert werden. Des Weiteren sind einige Gräben vorhanden sowie einige stehende Gewässer. Östlich angrenzend an den Betrachtungsraum verläuft der Elbe-Seitenkanal.

Der Niederungsbereich der Ilmenau ist ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet.

Im Untersuchungsgebiet oder dessen unmittelbarem Umfeld befinden sich die Oberflächenwasserkörper der Wasserrahmenrichtlinie „Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen“,

---

40 Drachenfels, O. v. (2021): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie. Stand März 2021. – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen A/4: 336 S.; Hannover.

41 NLWKN – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (2021): Gesetzlich geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile in Niedersachsen. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 40 (3): 125-172; Hannover.

42 Ssymank, A., Ellwanger, G., Ersfeld, M., Ferner, J., Lehrke, S., Müller, C., Raths, U., Röhling, M., Vischer-Leopold, M. (2021): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 – BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Band 2.1: Lebensraumtypen der Meere und Küsten, der Binnengewässer sowie der Heiden und Gebüsche. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 172 (2.1): 795 S.; Bonn-Bad Godesberg.
Ssymank, A., Ellwanger, G., Ersfeld, M., Ferner, J., Idilbi, I., Lehrke, S., Müller, C., Raths, U., Röhling, M., Vischer-Leopold, M. (2023): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 – BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Band 2.2: Lebensraumtypen des Grünlandes, der Moore, Sümpfe und Quellen, der Felsen und Schutthalden, der Gletscher sowie der Wälder. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 172 (2.2): 898 S.; Bonn-Bad Godesberg.

„Ilmenau (Uelzen - Lüneburg)“, „Raderbach“ sowie „Elbe-Seitenkanal (Schiffshebewerk Scharnebeck bis Schleuse Uelzen)“ und „Landwehrgraben“. Der ökologische Zustand / das ökologische Potenzial der ersten beiden und des zuletzt genannten Fließgewässers werden als „mäßig“ bewertet, der des Dritten als „schlecht“ und das Vorletzte bleibt „unklassifiziert“. Der chemische Zustand ist insgesamt als „nicht gut“ bewertet (Unterlage 21.3.2, vgl. unten 2.3.2.7.1.3).

Die Grundwasserneubildung liegt im Betrachtungsraum zwischen 50 bis 200 mm pro Jahr.

Die Grundwasserstände in der Niederung der Ilmenau liegen in den tiefen Geländeflächen etwa 1 m unterhalb des umgehenden Geländes. Außerhalb der Niederung ist aufgrund der ansteigenden Geländeoberfläche in Richtung Süden ein deutlich höherer Grundwasserflurabstand vorhanden. Dieser kann zwischen 1,5 und 3 m liegen. Im Anschluss an den Abschnitt Moorfeld konnte weiter in südöstlicher Richtung aufgrund der vorliegenden Bodenverhältnisse kein oberflächennahes Grundwasser festgestellt werden. Die Grundwasserstände unterliegen jahreszeitlichen Schwankungen. Ferner kann sich in einzelnen Teilbereichen oberflächennah Stau- und Schichtenwasser bilden (insbesondere im Bereich des Lüner Holzes, der Niederung des Raderbaches und nördlich von Moorfeld).

Wasserschutzgebiete sind im Betrachtungsraum nicht vorhanden und finden sich erst in größerer Entfernung.

Im Untersuchungsgebiet oder dessen unmittelbarem Umfeld befinden sich die Grundwasserkörper der Wasserrahmenrichtlinie „Ilmenau Lockergestein rechts“ und „Ilmenau Lockergestein links“. Der mengenmäßige Zustand wird bei beiden Grundwasserkörpern als „gut“ bewertet. Entsprechendes gilt auch für den chemischen Zustand bei dem zuerst genannten. Bei dem GWK „Ilmenau Lockergestein links“ ist dieser als „schlecht“ bewertet (Unterlage 21.3.2).

2.2.7.3.3.6 Luft

Zum Schutzgut Luft wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Die Waldbereiche in und um Lüneburg haben Immissionsschutzfunktionen. Die Offenland- und Waldflächen sind als Frischluftentstehungsgebiete geeignet. Wirksame Ausgleichsströme in die Siedlungsbereiche bilden sich aufgrund der geringen Reliefenergie nicht. Zudem wird ein ungehinderter Frischluftzufluss durch die vorhandene Bundesstraße 4 gestört.

Das Stadtgebiet ist aufgrund der verdichteten Bebauung und der Häufung gewerblicher beziehungsweise industrieller Nutzung als lufthygienischer Belastungsraum anzusprechen. Es ist allerdings aufgrund der guten Luftaustauschbedingungen und dem relativ geringen Anteil an austauscharmen Wetterlagen von einer relativ geringen Belastung auszugehen. Weitere Beeinträchtigungen des lokalen Luftqualität entstehen durch die Immissionen aus dem Verkehr der vorhandenen Verkehrswege.

2.2.7.3.3.7 Klima

Zum Schutzgut Klima (gemeint ist hier gemäß UVPG a.F. das lokale Klima)[43] wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Eine hinreichend verlässliche und hinreichend aktuelle Kartierung der Waldbestände hat stattgefunden (vgl. Kartierung von Gehölzen im Lüner Holz, Unterlage 19.4.13 und Kartierung von Gehölzen an der Apfelallee, Unterlage 19.4.15). Die gegenteilige Einwendung ist dementsprechend zurückzuweisen. Die Waldbereiche in und um Lüneburg haben

[43] BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21 –, LS 1.

Klimaschutzfunktionen. Die Offenland- und Waldflächen sind als Kaltluftentstehungsgebiete geeignet. Wirksame Ausgleichsströme in die Siedlungsbereiche bilden sich aufgrund der geringen Reliefenergie nicht. Zudem wird eine ungehinderte Kaltluftzufluss durch die vorhandene Bundesstraße 4 gestört.

Das Stadtgebiet ist aufgrund der verdichteten Bebauung und der Häufung gewerblicher beziehungswiese industrieller Nutzung als klimatischer Belastungsraum anzusprechen. Es ist allerdings aufgrund der guten Luftaustauschbedingungen und dem relativ geringen Anteil an austauscharmen Wetterlagen von einer relativ geringen Belastung auszugehen. Klimatische Ausgleichsfunktionen finden sich dort nicht.

2.2.7.3.3.8 Landschaft

Zum Schutzgut Landschaft wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Der Betrachtungsraum wird von der vorhandenen Bundesstraße 4 geprägt. Der städtische Bereich wird von zum Teil dichter und gewerblicher Bebauung bestimmt. Dagegen bereichern die alten naturnahen Laubwaldbestände des Lüner Holz und der Neuen Forst das Landschaftsbild und die Übergangsbereiche zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Wohnsiedlungen von Moorfeld, Ebensberg und Adendorf. Das ausgeräumte Offenland der Umgebung unterliegt einer intensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Die vergleichsweise strukturreiche Niederung der Ilmenau wird durch einzelne anthropogene Strukturen überformt. Für das Landschaftsbild von höherer Bedeutung sind die Ilmenauniederung sowie das Lüner Holz und der Neue Forst. Parallel zum Fließgewässer verläuft ein stark frequentierter Rad- und Wanderweg. Alle übrigen Bereiche sind von untergeordneter Bedeutung. Vorbelastungen ergeben sich durch die bereits bestehenden Verkehrswege sowie Siedlungs- und Gewerbeflächen. Zusätzlich nachteilige Effekte ergeben sich durch die landwirtschaftliche Nutzung.

2.2.7.3.3.9 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Zu den Schutzgütern Kulturgüter und sonstige Sachgüter wurden vorhandene Daten ausgewertet und bei Bedarf konkretisiert.

Bei Teilen des Lüner Holzes handelt sich um historische Waldstandorte. Südlich der Bundesstraße 216 bis zum Elbe-Seitenkanal befindet sich ein großes historisches Siedlungsareal. Archäologische Denkmale oder Fundstätten sind im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben jedoch nicht bekannt[44]. Gleiches gilt mit einer Ausnahme auch für Baudenkmäler. *Die Vorfahrt* als Teil eines Einzeldenkmales (Stabsgebäude, Gebäude 20) im Bereich der Theodor-Körner-Kaserne findet sich im Umfeld[45]. Das im Jahr 1172 gegründete Benediktinerinnen-Kloster Lüne als bedeutendes Kulturdenkmal steht in einer Grünanlage mit altem Baumbestand und Streuobstwiesen etwa 300 m südlich der Bundesstraße 4.

Der Unterlage 01 D, einschließlich Anlagen, ist hinzuzufügen, dass als Sachgüter unter anderem land- und forstwirtschaftliche Produktionsflächen, Gebäude und Verkehrswege sowie vorhandene Leitungen zu nennen sind. Zudem handelt es sich bei der Ilmenau als auch bei dem Elbe-Seitenkanal um Bundeswasserstraßen[46].

---

44 NLD - Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (2023): Denkmalatlas Niedersachsen. – Daten durch Einsicht auf der Homepage: https://maps.lgln.niedersachsen.de/nld/mapbender/application/denkmalatlas.

45 NLD - Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (2023): Denkmalatlas Niedersachsen. – Daten durch Einsicht auf der Homepage: https://maps.lgln.niedersachsen.de/nld/mapbender/application/denkmalatlas.

46 WSV - Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (2023): WSV-Kartendienste, ELWIS. – Daten durch Einsicht auf der Homepage: https://via.bund.de/wsv/elwis/map/#.

2.2.7.3.3.10 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Unter Wechselwirkungen im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG sind die komplexen funktionalen und strukturellen Beziehungen zwischen den genannten Schutzgütern, innerhalb von Schutzgütern, aber auch innerhalb von landschaftlichen Ökosystemen zu verstehen. Wie in allen Ökosystemen bestehen vielfältige Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen biotischen, abiotischen und anthropogenen Faktoren. So ist z.B. die Vegetation abhängig von den abiotischen Standortverhältnissen. Auch der Mensch ist indirekt in die ökosystemaren Kreisläufe des Naturhaushaltes eingebunden und über die Erfassung der Vorbelastungen der anderen Schutzgüter berücksichtigt. Diese Wechselwirkungen lassen sich nicht quantitativ beschreiben. Die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern werden auf der Grundlage des zum jeweiligen Schutzgut dargestellten Bestandes bewertet.

Die entscheidungserheblichen Wechselwirkungen sind bei dem jeweils betroffenen Schutzgut berücksichtigt. Entsprechende Aussagen erfolgen daher in den schutzgutbezogenen Abschnitten.

2.2.7.3.4 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Hinblick auf entsprechende Einwendungen ist vorauszuschicken, dass für die Bewertung im Rahmen der UVP die tatsächlich vorhandenen bzw. geplanten Gegebenheiten ausschlaggebend sind und nicht diejenigen, die sich bei einer anderweitigen Planung ergeben könnten. Die UVP bezieht sich nämlich auf das konkret zuzulassende Vorhaben und nicht auf irgendein ein anderes Vorhaben oder eine andere Maßnahme. Merkmale des Vorhabens und des Standorts sowie Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden sollen, werden jeweils in Zusammenhang mit den zu erwartenden Umweltauswirkungen dargestellt.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltschutzgüter sind im Detail gemeinsam mit der Bewertung der Erheblichkeit den Tabellen unter 2.2.7.5 zu entnehmen. Die folgende Darstellung fasst die wesentlichen Umweltauswirkungen zusammen. Die Beschreibung berücksichtigt Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation, die ausführlich unter 2.3.2.5.1.3 und 2.3.2.5.1.4 dargestellt sind.

2.2.7.3.4.1 Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Baubedingt ist mit Lärmeinwirkungen, Staub- und Sandeinwirkungen über den Luftpfad sowie Erschütterungen über den Boden-Luftpfad zu rechnen:

Der geplante Bauablauf sieht geeignete Maßnahmen und zeitliche Begrenzungen vor, um einen kontinuierlichen Lärmschutz der umliegenden Bebauung gegen Verkehrs- und Baulärm zu gewährleisten. Entsprechendes gilt auch für die Auswahl der eingesetzten Bauverfahren zur Begrenzung lärmintensiver Tätigkeiten. Trotz dieser Vorkehrungen zur Reduzierung der Lärmimmissionen muss entlang der Baustrecke in der Bauphase nicht nur vereinzelt mit Überschreitungen der teilgebietsbezogen abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle gerechnet werden (Stadtteile Goseburg, Lüner Heide, Bilmer Berg und Hafen sowie die Moorfeld, Landwehr, Neu Hagen). Hieran knüpft sich ein spezielles Bewältigungsprogramm, das die Erstellung einer Baulärmprognose und die Durchführung von Passivmaßnahmen vor Baubeginn sowie das Angebot von Ersatzwohnquartieren umfasst.

Darüber hinaus ist mit weiteren Belästigungen durch den Baubetrieb, beispielsweise durch Staub und Abgase, zu rechnen.

Nachteilige Auswirkungen beziehungsweise eine Gefährdung der Bausubstanz an Bauwerken im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben durch Erschütterungen beispielsweise bei Ramm-, Abbruch- oder Gründungsarbeiten können durch den Einsatz von geeigneten

erschütterungsarmen Verfahren vermieden werden. Zusätzlich sind an Stellen, an denen die Arbeiten relativ dicht benachbart zu vorhandenen Gebäuden erfolgen, Monitoring-Konzepte vorgesehen, nach denen in Abhängigkeit vom vorhandenen Baugrund die betroffenen Gebäude durch geeignete Messmethoden dauerhaft überwacht werden. Unzumutbare Vibrationen oder Erschütterungen durch den üblichen Verkehr der Bundesautobahn 39 sind nicht zu erwarten.

Flächen mit Bedeutung für das Wohnen und insbesondere Gebäude sind anlagebedingt mit wenigen Ausnahmen nicht betroffen. Es kommt zum Abbruch von einem Gebäude der Schlieffenkaserne, einem sonstigen Gebäude sowie neun Wirtschaftsgebäuden.

Bestehende für die Erholung bedeutsame Wegeverbindungen werden aufrechterhalten.

Betriebsbedingt sind Verkehrslärmeinwirkungen und der Luftschadstoffausstoß relevant: Durch eine Kombination von Minderungsmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzdeckel, Lärmschutzwälle und -wände, offenporiger Asphalt) werden für den zu erwartenden Verkehrslärm die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV weitgehend eingehalten. Eine Verschlechterung der aktuellen Lärmsituation tritt überwiegend nicht ein. Ab dem Lüner Holz ergibt sich trotz der erhöhten Verkehrsmengen eine Reduzierung der Lärmbelastung sowohl für die Wohngebiete als auch für die Erholungsräume. Im Bereich Moorfeld wird eine deutliche Verbesserung erreicht. Trotzdem kommt es in einzelnen Bereichen trotz der vorgesehenen umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV.

In Bezug auf Luftschadstoffe werden die Grenzwerte der 39. BImSchV an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet deutlich unterschritten.

Durch den Lärmschutzdeckel werden im Bereich Lüne-Moorfeld die sämtlichen verkehrsbedingten Immissionen im Vergleich zum Prognosefall überwiegend deutlich verringert. Konflikte mit den Grenzwerten bei der Entlüftung der Abdeckelung über die dafür vorgesehenen Portale an der nächstgelegenen Bebauung ergeben sich nicht.

Im nachgeordneten Netz ergeben sich durch die Realisierung des Bauabschnittes in einzelnen Abschnitten mehr als nur unerhebliche Änderungen des Verkehrslärms (über 0,2 dB(A), Abschneidekriterium).

2.2.7.3.4.2 Tiere und biologische Vielfalt

Die vorgelegten Antragsunterlagen beziehen sich auf das Verzeichnis der in Niedersachsen besonders oder streng geschützten Arten aus dem Jahr 2008. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich gegenüber der aktuelleren Auflistung[47] keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die vorgelegten Unterlagen 19.1 D und 19.2 D beziehen sich zwar nicht auf die aktuelle Version des „Merkblattes zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ)“[48], sondern berücksichtigen eine zwischenzeitlich veraltete Ausgabe. Die Unterlagen 19.3 D und 19.5 D nutzen auch den ebenfalls nicht mehr aktuellen Entwurfsstand 20.12.2018. Die Unterlage verwendet außerdem nicht die aktuelle Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr[49]. Die Planfeststellungsbehörde hat sich aber auch hier vergewissert, dass sich

[47] Theunert, R. (2015): Verzeichnis der in Niedersachsen besonders oder streng geschützten Arten – Schutz, Gefährdung, Lebensräume, Bestand, Verbreitung – Teil A: Wirbeltiere, Pflanzen und Pilze (Aktualisierte Fassung 1. Januar 2015). Daten auf der Homepage des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) (http://www.nlwkn.de / Naturschutz / Veröffentlichungen), Stand Oktober 2015.

[48] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber) (2022): Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ), Ausgabe 2022, 106 S.; Köln.

[49] Vergleiche auch Lüttmann, J., Bettendorf, J., Heuser, R., Zachay, W., Neu, C., Servatius, K. (2023): Arbeitshilfe Fledermäuse

dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben (vergleiche Abschnitt 2.3.2.5.3 - Artenschutz).

Die Planfeststellungsbehörde hat dort, wo seitens der Vorhabenträgerin im laufenden Verfahren nicht mehr die zuletzt aktualisierte Gefährdungseinstufung zu Grunde gelegt wurde, geprüft, ob sich aus der aktuellen Gefährdungseinstufung der betroffenen Arten neue und für die Maßnahmenplanung entscheidungserhebliche Erkenntnisse ergeben haben. Diese Prüfung und ggfls. abzuleitende Entscheidungen für die Maßnahmenplanung werden konkret bei den betreffenden artenschutzrechtlichen Betrachtungen im Einzelnen ausgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben (vergleiche Abschnitt 2.3.2.5.3 - Artenschutz).

2.2.7.3.4.2.1 Fledermäuse

Die Unterlage 19.4.1 verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[50]. Dementsprechend ergeben sich hinsichtlich der Einstufungen folgende Aktualisierungen:

- Breitflügelfledermaus: vormals bundesweit Gefährdung unbekannten Ausmaßes, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Teichfledermaus: vormals bundesweit Daten defizitär, jetzt Gefährdung unbekannten Ausmaßes;
- Braunes Langohr: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Graues Langohr: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt Gefährdungskategorie 1;
- Große Bartfledermaus: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Kleine Bartfledermaus: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Mückenfledermaus: vormals bundesweit Daten defizitär, jetzt ungefährdet.

Zusätzlich führt die genannte Unterlage in Bezug auf die Teichfledermaus aus, dass diese auf der Vorwarnliste der landesweiten Roten Liste[51] geführt sei. Tatsächlich ist die Art jedoch als Vermehrungsgast eingestuft.

Die Tabelle 4-3, S. 8 f. der Unterlage 19.2 D gibt an, sich auf die aktuelle landesweite Rote Liste[52] zu beziehen, gibt aber offensichtlich die Einstufungen für den Entwurf der entsprechenden Roten Liste wieder. Daraus ergeben sich folgende Änderungen:

- Fransenfledermaus: landesweit mit Gefährdungskategorie 3 angegeben, aber Gefährdungskategorie 2;
- Kleiner Abendsegler: landesweit Daten als defizitär angegeben, aber Gefährdungskategorie 1;
- Braunes Langohr: landesweit mit Gefährdungskategorie 3 angegeben, aber Gefährdungskategorie 2;
- Graues Langohr: landesweit mit Gefährdungskategorie 2, jetzt Gefährdungskategorie 1;

---

und Straßenverkehr. Bestandserfassung – Wirkungsprognose – Vermeidung / Kompensation, Ausgabe 2023, 1082 S. + Anhang; Trier / Bonn / Bergisch Gladbach. Dementsprechend verbleiben bei der Zwergfledermaus und einer lichten Höhe von 4,0 m Prognoseunsicherheiten beziehungsweise es ergibt sich lediglich eine mittlere Prognosesicherheit bezüglich der Wirksamkeit. Hinreichende Wirksamkeitsbelege ergeben sich demzufolge erst bei einer Höhe von 5,0 m.

50 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

51 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

52 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

- Mückenfledermaus: landesweit Daten als defizitär angegeben, aber Art nicht bewertet;
- Teichfledermaus: landesweit mit Gefährdungskategorie 2 angegeben; ist aber als Vermehrungsgast angegeben;
- Wasserfledermaus: landesweit als ungefährdet angegeben, ist aber Gefährdungskategorie 3;
- Zwergfledermaus: landesweit als ungefährdet angegeben, ist aber Gefährdungskategorie 3.

Die voranstehenden Ausführungen gelten entsprechend für die Formblätter der Unterlage 19.2 D – Anlage I, S. 13 ff.

In den vorgelegten Unterlagen wird bezüglich der Einstufung des Erhaltungszustandes bei den Fledermäusen Bezug auf die Vollzugshinweise innerhalb der niedersächsischen Strategie zum Arten- und Biotopschutz genommen und nicht auf die maßgeblichen bundesweiten Angaben[53]. Die Einstufungen sind für die Mehrzahl der Arten nicht korrekt wiedergegeben (Unterlage 19.2 D, Formblatt). Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich daraus keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1), verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[54], gibt aber die korrekten Einstufungen in der Anlage 1 wieder.

Umweltauswirkungen

Umweltauswirkungen ergeben sich durch die anlage- und baubedingte Inanspruchnahme von Habitatstrukturen im Bereich von Jagdgebieten sowie für lärmempfindliche Arten betriebsbedingt auch durch Verkehrslärm, die für sich allein betrachtet aber, sondern nur im Zusammenwirken mit den anlage- und baubedingten Störungen bewertungsrelevant sind. Betroffen sind:

- Gehölzstrukturen parallel zur Apfelallee: Abendsegler (Nyctalus noctula), Rauhautfledermaus (Pipistrellus nathusii) und Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus);
- an die Ilmenau angrenzende Waldbestände und sonstige Strukturen: Abendsegler (Nyctalus noctula), Langohr (Plecotus auritus, Plecotus austriacus), Breitflügelfledermaus (Eptesicus serotinus), Fransenfledermaus (Myotis nattereri), Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus (Myotis daubentonii) und Zwergfledermaus;
- alte Buchen- und Eichenmischwälder im Lüner Holz und Neuen Forst: Abendsegler (Nyctalus noctula, Nyctalus leisleri), Langohren, Breitflügel-, Fransen-, Rauhaut-, Wasser- und Zwergfledermaus).

Im Bereich des Lüner Holzes und des Neuen Forstes entstehen betriebsbedingte Störungen der lärmempfindlichen Langohren und dadurch eine Reduktion der Habitateignung in einer Entfernung von 15 bis 25 m zum Straßenrand. Diese zusätzlichen Belastungen allein sind indes aufgrund der starken Vorbelastungen nicht ausschlaggebend für eine zusätzliche in die UVP einzubeziehende Umweltauswirkung. Sie sind vielmehr in Kombination mit den relevanten bau- und anlagebedingten Verlusten von nutzbaren Habitatstrukturen der Fledermausarten zu sehen.

Die Unterlagen 19.1. D, 19.2 D, 9.3 D und 9.4 D berücksichtigen nicht die Ergebnisse der nachträglichen Untersuchungen aus dem Jahr 2023. Zudem werden mögliche Auswirkungen durch den Abbruch von Brücken-Bauwerken dort nicht beachtet. Abweichend von den Antragsunterlagen handelt es sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bei der Entfernung der festgestellten Habitatstrukturen (Unterlagen 19.4.13 und 19.4.15 sowie Unterlage 19.4.11) um in die UVP einzubeziehende Umweltauswirkungen, da kein hinreichender Beleg vorgelegt wurde,

[53] BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

[54] Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

dass eine temporäre Nutzung durch die Arten nicht stattfindet. Zur Vermeidung von möglichen erheblichen Umweltauswirkungen ist in diesem Kontext die Nebenbestimmung 1.9.3.5 vorgesehen.

2.2.7.3.4.2.2 Fischotter / Biber

Fischotter

Die Unterlage 19.4.7 verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[55]. Da sich aber die Einstufung der Gefährdung nicht geändert hat, ist die angegebene Gefährdungskategorie 3 nicht zu beanstanden. Die Unterlagen 19.4.7 und 19.2 D (einschließlich Formblätter) geben zwar als Grundlage die korrekte landesweite Rote Liste[56] an, führen die Art aber als ausgestorben beziehungsweise verschollen (Gefährdungskategorie 0). Der Fischotter ist jedoch als landesweit vom Aussterben bedroht eingestuft (Gefährdungskategorie 1).

In den vorgelegten Unterlagen wird bezüglich der Einstufung des Erhaltungszustandes bei der Art Bezug auf die Vollzugshinweise innerhalb der niedersächsischen Strategie zum Arten- und Biotopschutz genommen und nicht auf die maßgeblichen bundesweiten Angaben[57]. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[58], gibt aber die korrekten Einstufungen in der Anlage 1 wieder.

Biber

Die Unterlagen 19.4.11 und 19.1 D geben nicht die korrekte Quelle für die landesweite Rote Liste[59] an. Die Angabe der Gefährdungskategorie 0 für die Art ist allerdings nicht zu beanstanden. Sie erklärt sich aus dem Alter der Veröffentlichung.

In den vorgelegten Unterlagen wird bezüglich der Einstufung des Erhaltungszustandes bei der Art Bezug auf die Vollzugshinweise innerhalb der niedersächsischen Strategie zum Arten- und Biotopschutz genommen und nicht auf die maßgeblichen bundesweiten Angaben[60]. Die Einstufungen sind dennoch korrekt vorgenommen (Unterlage 19.2 D, Formblatt).

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[61], gibt aber die korrekten Einstufungen in der Anlage 1 wieder.

Umweltauswirkungen

Im Rahmen der UVP relevante Umweltauswirkungen für die genannten Arten können durch geeignete Maßnahmen (einschließlich Nebenbestimmungen) vermieden werden (vgl.

---

55 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S., Bonn-Bad Godesberg.

56 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

57 BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

58 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

59 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

60 BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

61 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

insbesondere Nebenbestimmung 1.9.3.4 und die entsprechende Tabelle unter 2.2.7.5).

2.2.7.3.4.2.3 Haselmaus

Die Unterlage 19.4.8 verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[62]. Tatsächlich besteht für die Haselmaus nicht mehr eine Gefährdung unbekannten Ausmaßes, sondern die Art wird auf der Vorwarnliste geführt. Die Unterlage 19.2 D gibt zwar als Grundlage die korrekte landesweite Rote Liste[63] an, führt die Art aber in der Tabelle 4-4, S. 9, als ausgestorben beziehungsweise verschollen (Gefährdungskategorie 0). Für die Haselmaus ist jedoch eine landesweite Gefährdung aufgrund der Seltenheit anzunehmen (Gefährdungskategorie 4).

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[64], gibt aber die korrekte Einstufung in der Anlage 1 wieder.

Umweltauswirkungen

Relevante Umweltauswirkungen auf die Art ergeben sich nicht, da im Betrachtungsraum keine Vorkommen existieren.

2.2.7.3.4.2.4 Sonstige Säugetiere

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1), verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[65], gibt aber die korrekten Einstufungen in der Anlage 1 wieder. Bezüglich des Luchses bezieht sich die Unterlage nicht auf den gegenwärtigen Stand der landesweiten Roten Liste[66]. Die Art gilt nicht wie in Anlage 1 angegeben als stark gefährdet (Gefährdungskategorie 2), sondern als ausgestorben beziehungsweise verschollen (Gefährdungskategorie 0), was sich mit dem Alter der Liste erklärt.

Umweltauswirkungen

Relevante Umweltauswirkungen auf die sonstigen Säugetiere lassen sich nicht erkennen, da die Arten im Wirkraum nicht vorkommen oder durch geeignete Maßnahmen (insbesondere Aufstellung von mittelsäugerdichten Wildschutzzäunen entlang der gesamten Trasse, vgl. Maßnahme 2.6 V, Unterlage 9, S. 33) vermieden werden.

2.2.7.3.4.2.5 Brutvögel

Die Unterlage 19.4.11 ersetzt aufgrund der flächendeckenden Neukartierung die älteren Erhebungen aus Unterlage 19.4.2.1. Deshalb bedarf es keiner ausführlichen Betrachtungen der nicht aktuellen bundes- und landesweiten Roten Liste-Einstufungen innerhalb der Unterlage 19.2.1. Aber auch die Tabelle 11, S. 23 ff. sowie die Tabelle 12 bis Tabelle 17, S. 36 ff., die Tabelle 19, S. 46 und die Tabelle 22 bis 29, S. 50 ff. der neuen Unterlage 19.4.11 sowie dazugehörige textliche Ausführungen berücksichtigen nicht die aktuelle landesweite Roten Liste[67]. Daher sind folgende Änderungen hinsichtlich der Einstufung beachtlich:

---

62 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

63 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

64 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

65 Meinig, H., Boye, P., Dähne, M., Hutterer, R., Lang, J. (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Säugetiere (Mammalia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (2): 73 S.; Bonn-Bad Godesberg.

66 Heckenroth, H. (1991): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Säugetierarten - Übersicht (1. Fassung, Stand 1.1.1991). – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 26: 161-164; Hannover.

67 Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover.

- Blässhuhn: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Flussregenpfeifer: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3, jetzt beides Vorwarnliste;
- Gartengrasmücke: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;
- Girlitz: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert landesweit Vorwarnliste, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;
- Grauschnäpper: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3, jetzt beides Vorwarnliste;
- Haussperling: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert landesweit Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Kernbeißer: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Rotmilan: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 2, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;
- Stockente: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert ungefährdet, jetzt beides Vorwarnliste;
- Teichhuhn: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert ungefährdet, jetzt beides Vorwarnliste;
- Teichrohrsänger: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert ungefährdet, jetzt beides Vorwarnliste;
- Waldkauz: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Waldschnepfe: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt ungefährdet.
- Die Nennung der landes- und bundeweiten Verbreitungen der Vogelarten beziehungsweise deren Bestandszahlen innerhalb der Formblätter der Unterlage 19.2 D erfolgen nicht nach den aktuellsten verfügbaren Daten aus den Roten Listen[68] [69]. Die Planfeststellungsbehörde hat sich aber vergewissert, dass sich daraus keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben. Die Tabelle 4-6, Seite 12 ff., der Unterlage 19.2 D berücksichtigt teilweise nicht die aktuellen bundesweiten Einstufungen und daneben auch nicht die aktuellen landesweiten. Zudem fehlen einzelne Angaben zum Schutzstatus. Es sind folgende Änderungen hinsichtlich der Einstufung beachtlich:

- Blässhuhn: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Flussregenpfeifer: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt Vorwarnliste;
- Gartengrasmücke: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Girlitz: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Graureiher: vormals landesweit als ungefährdet angeführt, jetzt aber Gefährdungskategorie 3;
- Grauschnäpper: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt Vorwarnliste;

[68] Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover.
[69] Ryslavy, T, Bauer, H.-G., Gerlach, B., Hüppop, O., Stahmer J., Südbeck, P., Sudfeldt, C. (2020): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands. 6. Fassung, 30. September 2020. – Berichte zum Vogelschutz 57: 13-112; Hilpoltstein.

- Habicht: vormals bundesweit als extrem selten geführt vermerkt, jetzt ungefährdet beziehungsweise landesweit als ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Haussperling: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Kernbeißer: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Mittelspecht: vormals Art des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie;
- Rohrweihe: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt Vorwarnliste;
- Rotmilan: vormals landesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Stockente: vormals landesweit ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Teichhuhn: vormals landesweit ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Teichrohrsänger: vormals landesweit ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Waldkauz: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet;
- Waldschnepfe: vormals landesweit Vorwarnliste, jetzt ungefährdet.

Die Aktualisierungen zu den landesweiten Einstufungen gelten für alle Teile der Unterlage 19.2 D (textliche Ausführungen sowie auch Formblätter).

Die Unterlage 19.4.12, welche die faunistischen Untersuchungen für den 2. und 3. Abschnitt der Bundesautobahn 39 umfasst, bezieht sich ebenfalls nicht auf die aktuellen bundes- und landesweiten Roten Liste[70] [71]. Auf detaillierte Korrekturen wird verzichtet, da die Unterlage nur sehr begrenzt für die hier vorlegten Antragsunterlagen herangezogen wurde und dafür die korrekte Einstufung nicht maßgeblich ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich aber vergewissert, dass sich aus diesen Defiziten in der Antragsunterlage keine entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Tabelle 2-9 (S. 30), Tabelle 2-13 (S. 47), Tabelle 2-15 (S. 57 f.) und Tabelle 2-18 (S. 72) der Unterlage 19.1 D berücksichtigen nicht die aktuelle landesweite Rote Liste[72]. Es sind folgende Änderungen hinsichtlich der Einstufung beachtlich:

- Blässhuhn: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Flussregenpfeifer: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3, jetzt beides Vorwarnliste;
- Gartengrasmücke: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;
- Gartenrotschwanz: vormals landesweit Vorwarnliste beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3, jetzt landesweit ungefährdet beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste;
- Girlitz: vormals landesweit Vorwarnliste beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;
- Grauschnäpper: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3, jetzt beides Vorwarnliste;
- Haussperling: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert landesweit Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Rotmilan: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 2, jetzt beides Gefährdungskategorie 3;

[70] Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover.
[71] Ryslavy, T, Bauer, H.-G., Gerlach, B., Hüppop, O., Stahmer J., Südbeck, P., Sudfeldt, C. (2020): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands. 6. Fassung, 30. September 2020. – Berichte zum Vogelschutz 57: 13-112; Hilpoltstein.
[72] Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover.

- Kernbeißer: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Teichhuhn: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert ungefährdet, jetzt beides Vorwarnliste;
- Waldkauz: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet;
- Waldschnepfe: vormals landesweit beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste, jetzt beides ungefährdet.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich trotz der Veränderungen des Gefährdungsstatus keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben. Zusätzliche Betroffenheiten oder Kompensationsbedarf entsteht nicht. Entsprechendes gilt auch für die Bewertung der Brutvogellebensräume. Änderungen in der Bewertung ergeben sich nicht.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) bezieht sich im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle landesweite Rote Liste[73] und Angaben zur verwendeten bundesweiten Roten Liste[74] finden sich dort nicht. Daraus ergeben sich folgende Abweichungen in Anlage 1:

- Ortolan: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 3 beziehungsweise landesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 2 beziehungsweise landesweit Gefährdungskategorie 1;
- Schwarzstorch: vormals landesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt Gefährdungskategorie 1;
- Brachvogel: vormals landesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt Gefährdungskategorie 1;
- Raubwürger: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 1.

Umweltauswirkungen

Es kommt zum Verlust von Revieren einiger Vogelarten durch bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Habitatstrukturen sowie betriebsbedingte Störungen. Betroffen sind:

- Feldlerche (*Alauda arvensis*): Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 83 ff. kommt es abweichend von den übrigen Antragsunterlagen zu betriebsbedingten Störwirkungen auf insgesamt fünf Revieren (graduelle Beeinträchtigung von gerundet zwei Revieren) sowie zum Verlust eines zusätzlichen Revieres aufgrund von Flächeninanspruchnahme. Somit kommt es insgesamt zu nachteiligen Auswirkungen auf drei (vollen) Revieren (vergleiche Unterlage 19.2 D, S. 85 sowie Unterlage 9.4, S. 18). Bei den insoweit abweichenden Angaben handelt es sich offensichtlich um Flüchtigkeitsfehler in der Unterlage im Rahmen der Überarbeitung. In der Unterlage 19.2 D ist deshalb auch eine Kompensation für den Verlust von drei Feldlerchenrevieren richtigerweise vorgesehen. Lebensraumverluste von Offenlandbrütern wie der Feldlerche durch vertikale Strukturen (optische Störeffekte) beziehungsweise Aufhebung des Offenlandcharakters in Folge der Aufforstung von Flächen beziehungsweise Anlage von Gehölzbeständen zur Kompensation sind nicht zu befürchten.
- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*): Ein Revier aufgrund von Flächeninanspruchnahme.
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*): Zwei Reviere aufgrund von Flächeninanspruchnahme.
- Gelbspötter (*Hippolais icterina*): Zwei Reviere aufgrund von Flächeninanspruchnahme.
- Goldammer (*Emberiza citrinella*): Acht Reviere aufgrund von Flächeninanspruchnahme.
- Mäusebussard (*Buteo buteo*): Ein Revier aufgrund von Flächeninanspruchnahme.

[73] Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover.
[74] Ryslavy, T, Bauer, H.-G., Gerlach, B., Hüppop, O., Stahmer J., Südbeck, P., Sudfeldt, C. (2020): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands. 6. Fassung, 30. September 2020. – Berichte zum Vogelschutz 57: 13-112; Hilpoltstein.

- Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*): Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 33 und S. 153 ff. sowie Unterlage 9.4, S. 20 betriebsbedingte Störwirkungen auf zwei Brutpaare (graduelle Beeinträchtigung von gerundet einem Revier) sowie Verlust eines zusätzlichen Revieres aufgrund von Flächeninanspruchnahme. Dementsprechend kommt es insgesamt zu nachteiligen Auswirkungen auf zwei Reviere.
- Sperber (Accipiter nisus): Ein Revier aufgrund von Flächeninanspruchnahme.
- Star (Sturnus vulgaris): Drei Reviere aufgrund von Flächeninanspruchnahme.

2.2.7.3.4.2.6 Rast- und Zugvögel

Bezüglich der zu korrigierenden Gefährdungseinstufungen nach den landes- und bundesweiten Roten Listen in Unterlage 19.4.11 wird auf den Abschnitt 2.2.7.3.4.2.5 (Brutvögel) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich trotz der Veränderungen des Schutzstatus keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben. Zusätzliche Umweltauswirkungen oder Kompensationsbedarf entstehen nicht.

Die Bewertung der Gastvogellebensräume ändert sich nicht.

Umweltauswirkungen

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die als Schutzgutbelang zu bewerten und in der Gesamtabwägung zu berücksichtigen wären, ergeben sich nicht.

2.2.7.3.4.2.7 Reptilien

Die Unterlage 19.4.4 D verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[75]. In der Tabelle 1, S. 4 mit den potenziell vorkommenden Arten bedarf es daher folgender Aktualisierung der Einstufung:

- Waldeidechse: vormals bundesweit ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Ringelnatter: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 3.

In der Unterlage 19.2 D (Formblatt) wird bezüglich der Einstufung des Erhaltungszustandes bei der Zauneidechse Bezug auf die Vollzugshinweise innerhalb der niedersächsischen Strategie zum Arten- und Biotopschutz genommen und nicht auf die maßgeblichen bundesweiten Angaben[76]. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich daraus keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) verweist im Literaturverzeichnis nicht auf die aktuelle bundesweite Rote Liste[77] und macht keine Angaben zur verwendeten landesweiten Roten Liste[78]. In Anlage 1 werden aber in beiden Fällen trotzdem die korrekten Einstufungen wiedergegeben.

Auswirkungen

In die UVP einzubeziehende Umweltauswirkungen ergeben sich für die Zauneidechse anlage- und baubedingt durch die Inanspruchnahme von relevanten Habitatstrukturen in trockenen,

[75] Rote-Liste-Gremium Amphibien und Reptilien (2020a): Rote Liste und Gesamtartenliste der Amphibien (Amphibia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (4): 86 S.; Bonn-Bad Godesberg.

[76] BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

[77] Rote-Liste-Gremium Amphibien und Reptilien (2020b): Rote Liste und Gesamtartenliste der Reptilien (Reptilia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (3): 64 S.; Bonn-Bad Godesberg.

[78] Podloucky, R., Fischer, C. (2013): Rote Liste und Gesamtartenliste der Amphibien und Reptilien in Niedersachsen und Bremen. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 33 (4): 121-168; Hannover.

ruderalisierten Randbereichen des Flugplatzes Lüneburg nordöstlich der bestehenden Bundesstraße 4, wo die von der Zauneidechse als Habitat genutzten trockenen ruderalen Säume baubedingt beansprucht und die mit Gehölzen bestandenen Böschungen der B 4, die zumindest randliche ebenfalls durch die Zauneidechse genutzt werden, überbaut werden.

2.2.7.3.4.2.8 Amphibien

Die Unterlage 19.4.4 D verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[79]. In der Tabelle 1-4, S. 6 f. mit den potenziell vorkommenden Arten bedarf es daher folgender Aktualisierung der Einstufung:

- Grasfrosch: vormals bundesweit ungefährdet, jetzt Vorwarnliste;
- Kammmolch: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Kreuzkröte: vormals bundesweit Vorwarnliste, jetzt Gefährdungskategorie 2.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine Angaben im Literaturverzeichnis zur verwendeten bundes- und landesweiten Roten Liste, gibt aber die korrekten Einstufungen[80] [81] in der Anlage 1 wieder.

Umweltauswirkungen

Nachteilige Auswirkungen betreffen Lebensräume mittlerer Bedeutung für Amphibien im Bereich des Neuen Forstes (Erdkröte, Teichfrosch), die über die Biotopfunktion abgebildet werden.

2.2.7.3.4.2.9 Libellen

Die Tabelle 5 der Unterlage 19.4.5.1 D verwendet nicht die aktuelle bundes- und landesweite Rote Liste[82] [83]. Es bedarf daher folgender Aktualisierung der Einstufung:

- *Ischnura pumilio*: vormals landesweit ungefährdet, jetzt landesweit beziehungsweise regionalisiert Gefährdungskategorie 3;
- *Sympetrum pedemontanum*: vormals landesweit ungefährdet, jetzt landesweit Gefährdungskategorie 3 beziehungsweise regionalisiert Vorwarnliste;

In den textlichen Ausführungen der Unterlage 19.1 D wird ebenfalls nicht Bezug auf die aktuellen Einstufungen genommen[84] [85]. *Calopteryx splendens* und *Platycnemis pennipes* werden als gefährdete Arten angeführt. Die Arten gelten aber sowohl bundes- als auch landesweit als ungefährdet.

---

79 Rote-Liste-Gremium Amphibien und Reptilien (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Amphibien (Amphibia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (4): 86 S.; Bonn-Bad Godesberg.

80 Rote-Liste-Gremium Amphibien und Reptilien (2020): Rote Liste und Gesamtartenliste der Amphibien (Amphibia) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (4): 86 S.; Bonn-Bad Godesberg.

81 Podloucky, R., Fischer, C. (2013): Rote Liste und Gesamtartenliste der Amphibien und Reptilien in Niedersachsen und Bremen. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 33 (4): 121-168; Hannover.

82 Ott, J., Conze, K.-J., Günther, A., Lohr, M., Mauersberger, R., Roland, H.-J., Suhling, F. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Libellen (Odonata) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 659-679; Bonn-Bad Godesberg.

83 Baumann, K., Kastner, F., Borkenstein, A., Burkart, W., Jödicke, R., Quante, U. (2020): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Libellen mit Gesamtartenverzeichnis. 3. Fassung, Stand 31.12.2020.– Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 40 (1): 3-37; Hannover.

84 Ott, J., Conze, K.-J., Günther, A., Lohr, M., Mauersberger, R., Roland, H.-J., Suhling, F. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Libellen (Odonata) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 659-679; Bonn-Bad Godesberg.

85 Baumann, K., Kastner, F., Borkenstein, A., Burkart, W., Jödicke, R., Quante, U. (2020): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Libellen mit Gesamtartenverzeichnis. 3. Fassung, Stand 31.12.2020.– Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 40 (1): 3-37; Hannover.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine Angaben im Literaturverzeichnis zur verwendeten bundesweiten Roten Liste und bezieht sich bei der landesweiten Einstufung nicht auf die aktuelle Fassung[86][87]. Aktualisierungsbedarf besteht für die landesweiten Einstufungen in der Anlage 1:

- *Calopteryx virgo*: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt ungefährdet;
- *Ophiogomphus cecilia*: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt ungefährdet;
- *Coenagrion ornatum*: vormals landesweit Gefährdungskategorie1, jetzt extrem selten.

Umweltauswirkungen

Entsprechend der Unterlage 19.1 D, S. 25, 36 f. und 52 kommt es zu nachteiligen Auswirkungen auf Lebensräume mit mittlerer Bedeutung für Libellen im Bereich des Raderbachs, der Niederung der Ilmenau und des Neuen Forstes, die über die Biotopfunktion abgebildet werden.

2.2.7.3.4.2.10 Fische und Rundmäuler

Die Tabelle 2, S. 13 der Unterlage 19.4.9 D verwendet nicht die aktuelle bundes- und landesweit Rote Liste[88] [89] [90]. Es bedarf daher folgender Aktualisierung der Einstufung:

- Aal: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 3 und landesweit ungefährdet, jetzt bundesweit und landesweit Gefährdungskategorie 2;
- Bachforelle: vormals bundesweit ungefährdet und landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 3 und landesweit Vorwarnliste;
- Bachschmerle: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt ungefährdet;
- Bitterling: vormals landesweit Gefährdungskategorie 1, jetzt landesweit Gefährdungskategorie 3;
- Flussneunauge: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 3 und landesweit Gefährdungskategorie 2; jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 2 und landesweit Gefährdungskategorie 3;
- Hasel: vormals landesweit ungefährdet; jetzt Vorwarnliste;
- Hecht: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt Vorwarnliste;
- Kaulbarsch: vormals bundesweit und landesweit ungefährdet; jetzt beides Vorwarnliste;
- Meerforelle: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 1; jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Moderlieschen: vormals bundesweit Vorwarnliste und landesweit potenziell gefährdet; jetzt bundesweit ungefährdet und landesweit Vorwarnliste;

---

86 Ott, J., Conze, K.-J., Günther, A., Lohr, M., Mauersberger, R., Roland, H.-J., Suhling, F. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Libellen (Odonata) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 659-679; Bonn-Bad Godesberg.

87 Baumann, K., Kastner, F., Borkenstein, A., Burkart, W., Jödicke, R., Quante, U. (2020): Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Libellen mit Gesamtartenverzeichnis. 3. Fassung, Stand 31.12.2020.– Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 40 (1): 3-37; Hannover.

88 Freyhof, J., Bowler, D., Broghammer, T., Friedrichs-Manthey, M., Heinze, S., Wolter, C. (2023): Rote Liste und Gesamtartenliste der sich im Süßwasser reproduzierenden Fische und Neunaugen (Pisces et Cyclostomata) Deutschlands – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (6): 63 S.; Bonn - Bad Godesberg.

89 Thiel, R., Winkler, H., Böttcher, U., Dänhardt, A., Fricke, R., George, M.; Kloppmann, M., Schaarschmidt, T., Ubl, C., Vorberg, R. (2013): Rote Liste und Gesamtartenliste der etablierten Fische und Neunaugen (Elasmobranchii, Actinopterygii & Petromyzontida) der marinen Gewässer Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (2): 11–76; Bonn - Bad Godesberg.

90 LAVES - Dezernat Binnenfischerei (2023): Rote Liste der Süßwasserfische (Pisces), Rundmäuler (Cyclostomata) und Krebse (Decapoda) Niedersachsens. 3. Fassung 2023. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 42 (2): 81-132; Hannover.

- Mühlenkoppe: vormals landesweit Gefährdungskategorie 2, jetzt Vorwarnliste;
- Querder (nicht näher bestimmte Bach- oder Flussneunaugen): vormals bundesweit ungefährdet und landesweit beide Arten Gefährdungskategorie 2; jetzt zumindest Flussneunauge bundesweit Gefährdungskategorie 2 sowie landesweit Bachneunauge Vorwarnliste und Flussneunauge Gefährdungskategorie 3;
- Rapfen: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt ungefährdet;
- Schleie: vormals landesweit ungefährdet, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Ukelei: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt ungefährdet;
- Äsche: vormals landesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt Gefährdungskategorie 2.

In der Tabelle 2-12, S. 45 der Unterlage 19.1 D wird nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[91] verwendet. Es ergeben sich folgender Änderungen hinsichtlich der Einstufung:

- Bachforelle: vormals bundesweit ungefährdet, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Flussneunauge: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 2;
- Meerforelle: vormals bundesweit ungefährdet, jetzt Gefährdungskategorie 3;
- Querder (nicht näher bestimmte Bach- oder Flussneunaugen): vormals bundesweit Flussneunauge Gefährdungskategorie 3; jetzt bundesweit Gefährdungskategorie 2.

Änderungen aus der nicht in der Tabelle 2-12, S. 45 der Unterlage 19.1 D verwendeten aktuellen landesweiten Roten Liste[92] ergeben sich hingegen nicht.

Umweltauswirkungen

Mögliche erhebliche Umweltauswirkungen auf die Artengruppen im Bereich der Ilmenau werden durch geeignete Maßnahmen (vgl. die entsprechende Tabelle unter 2.2.7.5) vermieden. Andere Gewässer sind weder bau-, anlage- oder betriebsbedingt bezüglich der Fisch- und Rundmäuler-Fauna durch das Vorhaben betroffen.

2.2.7.3.4.2.11 Muscheln und Schnecken

Die Unterlage 19.4.10 macht keine Angaben zur bundesweiten Roten Liste[93]. In Bezug auf die Gefährdungseinstufung von Muscheln ist folgendes zu ergänzen:

- Sphaerium ovale: bundesweit Daten unzureichend;
- Pisidium amnicum: bundesweit Gefährdungskategorie 2;
- Pisidium supinum: bundesweit Gefährdungskategorie 3;
- Dreissena polymorpha: bundesweit nicht bewertet.

Bei den Schnecken sind folgende Ergänzungen zu beachten:

[91] Freyhof, J., Bowler, D., Broghammer, T., Friedrichs-Manthey, M., Heinze, S., Wolter, C. (2023): Rote Liste und Gesamtartenliste der sich im Süßwasser reproduzierenden Fische und Neunaugen (Pisces et Cyclostomata) Deutschlands – Naturschutz und Biologische Vielfalt 170 (6): 63 S.; Bonn - Bad Godesberg.

[92] LAVES - Dezernat Binnenfischerei (2023): Rote Liste der Süßwasserfische (Pisces), Rundmäuler (Cyclostomata) und Krebse (Decapoda) Niedersachsens. 3. Fassung 2023. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 42 (2): 81-132; Hannover.

[93] Jungbluth, J., Knorre, D. v. (2011): Rote Liste und Gesamtartenliste der Binnenmollusken (Schnecken und Muscheln: Gastropoda et Bivalvia) Deutschlands (6., überarbeitete Fassung, Stand Februar 2010). – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (3): 647-708; Bonn-Bad Godesberg.

- Theodoxus fluviatilis: bundesweit Gefährdungskategorie 2;
- Stagnicola palustris: bundesweit Daten unzureichend;
- Bithynia laechii: bundesweit Gefährdungskategorie 2;
- Potamopyrgus antipodarum: bundesweit nicht bewertet;
- Valvata cristata: Gefährdung unbekannten Ausmaßes;
- Valvata piscinalis: bundesweit Vorwarnliste;
- Physa fontinalis: bundesweit Gefährdungskategorie 3;
- Planorbis carinatus: bundesweit Gefährdungskategorie 2;
- Anisus vortex: bundesweit Vorwarnliste.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) bezieht sich im Literaturverzeichnis nicht auf den aktuellen Stand der bundesweiten Roten Liste, gibt aber die aktuellen Einstufungen[94] in der Anlage 1 wieder.

Auswirkungen

Mögliche erhebliche Umweltauswirkungen auf die Artengruppen im Bereich der Ilmenau werden durch geeignete Maßnahmen (vgl. die entsprechende Tabelle unter 2.2.6.5) vermieden. Andere Gewässer sind weder bau-, anlage- oder betriebsbedingt bezüglich der Muscheln und Schnecken durch das Vorhaben betroffen.

2.2.7.3.4.2.12Tag- und Nachtfalter

In Tab. 2, S. 29 der Unterlage 19.4.5.1 D ist der Tagfalter *Coenonympha pamphilus* als im Sinne des § 7 BNatSchG besonders geschützt zu ergänzen, in Tabelle 3, S. 30 der Unterlage 19.4.5.1 D der Nachtfalter *Arctia caja*.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine aktuellen Angaben im Literaturverzeichnis zur verwendeten bundesweiten Roten Liste, gibt aber die aktuellen Einstufungen[95] in der Anlage 1 wieder. Allerdings wird *Zygaena trifolii* unter den Tagfaltern geführt, obwohl es sich um einen Nachfalter[96] handelt.

Umweltauswirkungen

Es kommt zu nachteiligen Auswirkungen auf Waldbestände als Lebensraum mit mittlerer Bedeutung für Nachtfalter, auch für den gefährdeten Traubenkirschenspanner (*Calospilos sylvata*), im Bereich des Lüner Holzes und Neuen Forstes, die über die Biotopfunktion abgebildet werden. Durch die Wiederherstellung der Waldrandbereiche mit geeigneten Gehölzen als Nahrungspflanzen wird das Maß der Belastung reduziert.

2.2.7.3.4.2.13Holzkäfer

Die Tabelle 4, S. 31 der Unterlage 19.4.5.1 D verwendet nicht die aktuelle bundesweite Rote Liste[97]

---

[94] Jungbluth, J., Knorre, D. v. (2011): Rote Liste und Gesamtartenliste der Binnenmollusken (Schnecken und Muscheln: Gastropoda et Bivalvia) Deutschlands (6., überarbeitete Fassung, Stand Februar 2010). – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (3): 647-708; Bonn-Bad Godesberg.

[95] Jungbluth, J., Knorre, D. v. (2011): Rote Liste und Gesamtartenliste der Binnenmollusken (Schnecken und Muscheln: Gastropoda et Bivalvia) Deutschlands (6., überarbeitete Fassung, Stand Februar 2010). – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (3): 647-708; Bonn-Bad Godesberg.

[96] Rennwald, E., Sobczyk, T., Hofmann, A. (2011): Rote Liste und Gesamtartenliste der Spinnerartigen Falter (Lepidoptera: Bombyces, Sphinges s.l.) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (3): 243–283; Bonn-Bad Godesberg.

[97] Schmidl, J., Bense, U., Bussler, H., Fuchs, H., Lange, F., Möller, G. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der „Teredilia“ und Heteromera (Coleoptera: Bostrichoidea: Lyctidae, Bostrichidae, Anobiidae, Ptinidae; Tenebrionidea) Deutschlands. –

[98] [99] [100] [101] [102]. Es ergibt sich daher folgende Aktualisierung:

- *Megatoma undata*: vormals bundesweit Gefährdungskategorie 3, jetzt bundesweit ungefährdet.

Die Unterlage 19.2 D, S. 7 in Tabelle 4-1 zitiert nicht die aktuelle Rote Liste[103]. Abweichungen zur dortigen Aufzählung ergeben sich aber lediglich für den Hirschkäfer, der dort bundesweit als ungefährdet angegeben ist. Die Art wird in der aktuellen Roten Liste mit der Gefährdungskategorie 2 geführt. Außerdem wird nicht in der Tabelle angeführt, dass es sich bei dem Eremiten um eine streng geschützte Art und bei dem Hirschkäfer um eine besonders geschützte Art handelt

Das Formblatt zum Hirschkäfer in der Unterlage 19.2 D, S. 1 bezieht sich auf eine veraltete Quelle. Die Einstufung des Erhaltungszustandes entspricht aber trotzdem der maßgeblichen bundesweiten Angabe.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine Angaben im Literaturverzeichnis zur verwendeten bundesweiten Roten Liste, gibt aber die aktuellen Einstufungen[104] in der Anlage 1 richtig wieder. Im Fall des Hirschkäfers erfolgt in der Anlage 1 allerdings die Angabe zur bundesweiten Einstufung fälschlicherweise bei der landesweiten Einstufung.

Umweltauswirkungen

Die Unterlagen 19.1. D, 19.2 D, 9.3 D, 9.4 D berücksichtigen nicht die Ergebnisse der nachträglichen Untersuchungen aus den Jahren 2022/2023 (vgl. Begutachtung von Bäumen in Lüneburg im Rahmen der Planung für die A 39 (PFA 1) auf europäisch geschützte Holzkäferarten – Faunistische Untersuchungen vom 6.3.2023), nach denen in den zu fällenden potenziellen Habitatbäumen keine europäisch geschützten Totholzkäfer vorhanden sind. Das gilt entsprechend der Unterlage 19.4.14 explizit auch für den Eremiten. Entgegen den Ausführungen in den Antragsunterlagen muss daher nicht vorsorglich von anlagebedingten für die UVP relevanten Umweltauswirkungen auf bedeutende Habitatstrukturen der Art ausgegangen werden. Die Durchführung der Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Unterpunkt Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer)) sowie der Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Sicherung von Altholzbäumen) ist vor diesem Hintergrund verzichtbar. Umweltauswirkungen (bau-, anlage-, betriebsbedingt) auf diese Artengruppe sind letztlich nicht zu erkennen.

2.2.7.3.4.2.14 Sonstige Arten

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine Angaben im Literaturverzeichnis

---

Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 165-186; Bonn-Bad Godesberg.

98 Bense, U., Bussler, H., Möller, G., Schmidl, J. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Bockkäfer (Coleoptera: Cerambycidae) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 269-290; Bonn-Bad Godesberg.

99 Esser, J. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der „Clavicornia“ (Coleoptera: Cucujoidea) Deutschlands. — Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 127-161; Bonn-Bad Godesberg.

100 Schmidl, J., Wurst, C., Bussler, H. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der „Diversicornia“ (Coleoptera) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 99-124; Bonn-Bad Godesberg.

101 Bussler, H., Bense, U. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Borkenkäfer, Kernkäfer und Breitrüssler (Coleoptera: Scolytidae, Platypodidae, Anthribidae) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 415-432; Bonn-Bad Godesberg.

102 Schmidl, J., Bussler, H., Hofmann, G., Esser, J. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Kurzflüglerartigen, Stutzkäferartigen, landbewohnenden Kolbenwasserkäfer und Ufer-Kugelkäfer (Coleoptera: Polyphaga: Staphylinoidea, Histeroidea, Hydrophiloidea partim; Myxophaga: Sphaeriusidae) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 31-95; Bonn-Bad Godesberg.

103 Schaffrath, U. (2021): Rote Liste und Gesamtartenliste der Blatthornkäfer (Coleoptera: Scarabaeoidea) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (5): 189-266; Bonn-Bad Godesberg.

104 BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

zur verwendeten bundesweiten Roten Liste der Laufkäfer, gibt aber die aktuellen Einstufungen[105] in der Anlage 1 richtig wieder.

Die Unterlage 19.5.1, Teil A (einschließlich Anlage 1) macht keine Angaben im Literaturverzeichnis zur verwendeten bundesweiten Roten Liste der Heuschrecken, gibt mit einer Ausnahme aber die aktuellen Einstufungen[106] in der Anlage 1 wieder. Für *Chorthippus montanus* wird bundesweit die Gefährdungskategorie 3 angegeben. Die Art wird aber bundesweit auf der Vorwarnliste geführt.

Relevante Umweltauswirkungen (bau-, anlage-, betriebsbedingt) für Laufkäfer oder Heuschrecken können ausgeschlossen werden.

2.2.7.3.4.3 Pflanzen und biologische Vielfalt

Bau- und anlagebedingt kommt es zu folgenden Biotopverlusten beziehungsweise -schädigungen:

- Bodensaurer Eichenmischwald (Biotoptypen WQL, WQL/WQT, WQN, WQT) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung): 0,72 ha,
- (Traubenkirschen-) Erlen- und Eschen-Auwald der Talniederungen (Biotoptypen WET, WET/WAR) (Wertstufe IV - von besonderer bis allgemeiner Bedeutung): 0,85 ha,
- bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflands (Biotoptyp WLM) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung): 1,76 ha,
- Weiden-Auwald (Weichholzaue) (Biotoptypen WWA, WWS) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung): 0,14 ha,
- Birken- und Zitterpappel-Pionierwald (Biotoptyp WPB) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 1,96 ha,
- Fichtenforst, Kieferforst (Biotoptypen WZF, WZK) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 5,37 ha,
- sonstige Gehölzbestände (Biotoptypen BFR, BRS, BRU, BZE, HBA, HBE, HBE/BZE, HPG, HSE) (Wertstufe IV - besondere bis allgemeine Bedeutung bis Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 25,35 ha,
- mesophiles Grünland (Biotoptypen GMF/HBE; GMS; GMS/GMA) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 1,56 ha,
- halbruderale Gras- und Staudenflur beziehungsweise Ruderalflur (Biotoptypen UHF , UHF/UHB, UHM, UHM/UHT, UHT, UHT/HBE, UHT/RSZ, URF, URT) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 17,71 ha,
- sonstiger Sandtrockenrasen (Biotoptyp RSZ, RSZ/UHT, URT) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung bis Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 0,15 ha,
- Fließgewässer (Biotoptypen FGR, FMF) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 0,15 ha,
- Verlandungsbereich nährstoffreicher Stillgewässer mit Röhricht (Biotoptypen VER, URF)

[105] Schmidt, J., Trautner, J., Müller-Motzfeld, G. (2016): Rote Liste und Gesamtartenliste der Laufkäfer (Coleoptera: Carabidae) Deutschlands. - Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (4): 139–204; Bonn-Bad Godesberg.

[106] Maas, S., Detzel, P., Staudt, A. (2011): Rote Liste und Gesamtartenliste der Heuschrecken (Saltatoria) Deutschlands. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 70 (3): 577–606; Bonn-Bad Godesberg.

(Wertstufe V – von besonderer Bedeutung): 0,16 ha,

- siedlungstypische Strukturen (Biotoptypen OFL/OVW, ONZ, OVE) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 1,00 ha.

Die vorgenannten Wertstufen treffen auch bei Berücksichtigung der aktuellen Roten Liste der Biotoptypen Niedersachsens aus dem Jahr 2024 zu (siehe Unterlage 19.7).

Soweit in Einwendungen beanstandet wird, der nördlich der Ilmenau gelegene Auwald sei nicht als prioritärer FFH-Lebensraumtyp 91E0 eingeordnet worden, obwohl die Krautschicht und Gehölzarten unabhängig vom hohen Pappelanteil über typische Ausprägungen verfügen würden, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Eine Zuordnung dieser Bestände erfolgt weder zum Lebensraumtyp 91E0 noch zum Lebensraumtyp 91F0, weil die Baumschicht keine einzige der folgenden heimischen Baumart aufweist, die für Auwälder charakteristisch wäre: Populus x canadensis, Alnus incana, Betula pubescens; Strauchschicht: Rubus fruticosus, Rubus idaeus, Crataegus monogyna, Acer pseudoplatanus, Acer campestre, Alnus glutinosa; Krautschicht: Urtica dioica, Aegopodium podagraria, Glechoma hederacea, Alliaria petiolata, Dactylis glomerata, Geum urbanum, Lamium album, Arrhenatherum elatius, Humulus lupulus, Anthriscus sylvestris, Veronica hederifolia, Galium aparine, Cirsium vulgare, Geranium robertianum. Populus x canadensis und Alnus incana sind nicht einmal im Naturraum heimisch, sodass eine Zuordnung zum Lebensraumtyp 91E0 oder 91F0 nach den einschlägigen Kartiervorgaben der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz (NLWKN) (Drachenfels, 2014 und 2021[107]) und des Bundesamtes für Naturschutz (Ssymank, 2021 und 2023[108]) wie auch der Europäischen Kommission (Interpretation Manual 2013) auszuschließen ist.

Darüber hinaus werden Biotope der Wertstufe II (von allgemeiner bis geringer Bedeutung) und der Wertstufe I (von geringer Bedeutung) in Anspruch genommen. Dazu gehören Lärchenforst, Hybridpappelforst, Äcker, naturferne Stillgewässer sowie Siedlungs- und Verkehrsflächen. Die vorgenannten Wertstufen treffen auch bei Berücksichtigung der aktuellen Roten Liste der Biotoptypen Niedersachsens aus dem Jahr 2024 zu, wobei Siedlungs- und Verkehrsflächen nun einer zusätzlichen Wertstufe 0 (sehr geringe oder keine Bedeutung) zuzurechnen sind (siehe Unterlage 19.7).

Es sind nach Angaben der Antragsunterlagen keine Wuchsorte von Pflanzenarten der niedersächsischen Roten Liste (Einstufung für das Tiefland) beziehungsweise Vorwarnliste sowie im Sinne von § 7 BNatSchG besonders geschützte Pflanzen vom Vorhaben betroffen. Tatsächlich wächst nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde am Rande der Fahrbahn der bestehenden Bundesstraße aber wiederholt die ungefährdete, aber besonders geschützte Art Dänisches Löffelkraut (*Cochlearia danica*), die an fast allen größeren Straßen und Autobahnen zu finden

[107] Drachenfels, O. v. (2014): Hinweise zur Definition und Kartierung der Lebensraumtypen von Anh. I der FFH-Richtlinie in Niedersachsen auf der Grundlage des Interpretation Manuals der Europäischen Kommission (Version EUR 27 vom April 2007). Stand Februar 2014 – Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, 80 S.; Hannover. Drachenfels, O. v. (2021): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen unter besonderer Berücksichtigung der gesetzlich geschützten Biotope sowie der Lebensraumtypen von Anhang I der FFH-Richtlinie. Stand März 2021. – Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen A/4: 336 S.; Hannover.

[108] Ssymank, A., Ellwanger, G., Ersfeld, M., Ferner, J., Lehrke, S., Müller, C., Raths, U., Röhling, M., Vischer-Leopold, M. (2021): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 – BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Band 2.1: Lebensraumtypen der Meere und Küsten, der Binnengewässer sowie der Heiden und Gebüsche. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 172 (2.1): 795 S.; Bonn-Bad Godesberg; Ssymank, A., Ellwanger, G., Ersfeld, M., Ferner, J., Idilbi, I., Lehrke, S., Müller, C., Raths, U., Röhling, M., Vischer-Leopold, M. (2023): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000 – BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Band 2.2: Lebensraumtypen des Grünlandes, der Moore, Sümpfe und Quellen, der Felsen und Schutthalden, der Gletscher sowie der Wälder. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 172 (2.2): 898 S.; Bonn-Bad Godesberg.

ist. [109]

Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen sind in Form des Spritzwasserbereiches bis in 10 m Entfernung zur Fahrbahn vorhanden. Da dieser Bereich bereits als bau- oder anlagebedingter Funktionsverlust beziehungsweise Funktionsverminderung erfasst wird, entstehen hierdurch keine zusätzlichen für die UVP relevanten Auswirkungen durch trassennahe Schadstoffeinträge auf das Schutzgut. Außerdem sind erhöhte Stickstoffimmissionen und damit verbundene Belastungen von empfindlichen Vegetationsbeständen zu erwarten. Betroffen sind*:*

- Offenland (Biotoptypen GFS, RSZ): insgesamt 2,17 ha,
- Wald (Biotoptypen WLM, WQL, WQN, WQT, WVP): insgesamt 29,79 ha.

Im Fall der Uferstaudenfluren (Biotoptyp UFT, Wertstufe IV - von besonderer bis allgemeiner Bedeutung) an der Ilmenau kommt es unterhalb des Brückenbauwerkes an der vorhandenen Bundesstraße 4 auf 0,01 ha zu Veränderungen der Standortbedingungen durch zusätzliche Verschattung. Auch die Ilmenau als sonstiger stark ausgebauter Fluss (Biotoptyp FZS, Wertstufe III - von allgemeiner Bedeutung) ist dort in einem Umfang von 0,04 ha von zusätzlicher Verschattung betroffen.

Entwässerungen durch Maßnahmen zur Wasserhaltung oder durch den Baubetrieb und die damit möglicherweise einher gehenden Veränderungen des Grundwassers können zu Schäden grundwasserbeeinflusster Vegetationsbestände führen. Generell ist angesichts der zeitlichen Begrenzung und der vorliegenden Grundwasserverhältnisse davon auszugehen, dass es zu keinem Vegetationsumbau kommt.

Abweichend zu den Aussagen in der Unterlage 19.1 D, S. 113, kommt es vorhabenbedingt zu einer dauerhaften Umwandlung von 11,38 ha Wald im Sinne des § 2 NWaldLG[110]. Zusätzlich kommt es zu einer temporären Waldumwandlung auf 3,21 ha.

Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie werden bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen oder durch den Eintrag von eutrophierendem Stickstoff betriebsbedingt in ihrer Funktion gemindert. Zudem kommt es anlagebedingt zu Veränderungen der Standortbedingungen durch zusätzliche Verschattung unter dem Brückenbauwerk über die Ilmenau. Betroffen sind die Lebensraumtypen 9110 (Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*), 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*), 91E0 (Auen-Wälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*)), 91D0 (Moorwälder) und 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) innerhalb und außerhalb von FFH-Gebieten.

Nachteilige Auswirkungen auf nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope ergeben sich aufgrund der direkten bau- und anlagebedingten Inanspruchnahme. Zudem werden einige Vegetationsbestände durch den Eintrag von eutrophierendem Stickstoff betriebsbedingt in ihrer Funktion gemindert. Außerdem kommt es zu Veränderungen der Standortbedingungen durch zusätzliche Verschattung unter dem Brückenbauwerk über die Ilmenau. Betroffen sind ausgeprägte Wälder, Grünländer, Sandtrockenrasen, feuchte Hochstaudenfluren, Ruderalfluren und Verlandungsbereiche von Stillgewässern.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnatur-

[109] Kaiser, T. (2022): Bedeutung des Straßenbegleitgrüns für die heimische Flora sowie für die Ausbreitung gebietsfremder Pflanzenarten. – Natur und Landschaft 97 (9/10): 436-442; Stuttgart.

[110] NWaldLG – Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21. März 2002 (Nds. GVBl. S. 112), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Mai 2022 (Nds. GVBl. S. 315). Das Literaturverzeichnis der Unterlage 19.1.1 enthält keine entsprechenden Angaben bzw. die Unterlage nimmt insgesamt keinen Bezug auf die anzuwendende Rechtsnorm.

schutzgesetz sowie weiterer Gesetze zum Naturschutzrecht vom 11. November 2020 entfallen die nach § 22 Abs. 4 NAGBNatSchG pauschal geschützten Landschaftsbestandteile mit Ausnahme von Wallhecken. Die vorliegenden Unterlagen berücksichtigen diesen Sachverhalt. Zu berücksichtigende Umweltauswirkungen ergeben sich daraus aber nicht.

2.2.7.3.4.4 Boden

Nach den Angaben in der Unterlage 19.1 D, einschließlich Anhang, werden für das Vorhaben überwiegend vorbelastete Böden in Anspruch genommen, jedoch im Offenland bei Hagen großflächig auch unbelastete Böden.

Innerhalb der Unterlage 9.3 D finden sich keine zugeordneten auslösenden Konflikte für die Betroffenheit von Böden mit allgemeiner Bedeutung. Dies liegt an den aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzutreffenden Aussagen in der Unterlage 19.1 D, wonach Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen von allgemeiner Bedeutung nicht zu berücksichtigen seien. In der Unterlage 9.3 D, S. 1 ff. sind die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen allgemeiner Bedeutung indes richtigerweise bilanziert und in den rechnerischen Kompensationsbedarf eingestellt worden. Nach den dort gemachten Angaben (Unterlage 9.3 D, S. 35 ff.) handelt es sich offensichtlich um Böden von allgemeiner Bedeutung, da Böden mit besonderen Standorteigenschaften nicht betroffen sind (vergleiche Unterlage 19.1 D). Entsprechendes gilt auch für die Ausführung in Unterlage 9.4 D, S. 2 sowie der Anlage 2 der Unterlage 01 D, S. 39.

Auch die Beeinträchtigung von Böden mit allgemeiner Bedeutung erfüllt nach den einschlägigen Hinweisen der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz den Eingriffstatbestand und wird von der Planfeststellungsbehörde daher auch als Umweltauswirkung gewertet, die im Rahmen der UVP zu bewerten ist.

Nach den Aussagen in der Unterlage 19.1 D, S. 104 sind auf den jetzigen Straßennebenflächen der Bundesstraße 4 keine natürlichen Bodenfunktionen anzunehmen. Dementsprechend sind bei „der vorliegenden Planung […] Beeinträchtigungen von Böden außerhalb der Versiegelung, also Flächeninanspruchnahmen durch Straßenböschungen im Bereich von Biotoptypen der Wertstufe I und II nur für die Ackerflächen im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes (Bezugsraum Offenland um Lüneburg) berücksichtigt worden […].“ Eine Ausweisung planungsrelevanter Konflikte findet sich in den Antragsunterlagen nicht. Hierzu ist festzustellen, dass auch sonstige Beeinträchtigungen von Böden (Überformung, Bodenumlagerung beziehungsweise Abgrabung) mit allgemeiner Bedeutung abseits von bereits stark überprägten Bereichen im Rahmen der UVP als Umweltauswirkung zu bewerten sind. Da bei sonstigen Beeinträchtigungen von Böden eine Mehrfachkompensation mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Arten und Lebensgemeinschaften zulässig ist, sind die vorgesehenen Maßnahmen (vgl. die entsprechende Tabelle unter 2.2.6.5) trotzdem ausreichend.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden betreffen entsprechend der Unterlage 9.3 D nach Berechnung der Planfeststellungsbehörde die folgenden bau- und anlagebedingten Aspekte (vergleiche auch Unterlage 19.1 D):

- Vollversiegelung von Böden: 18,43 ha Böden von allgemeiner Bedeutung,
- Teilversiegelung von Böden: 6,92 ha von allgemeiner Bedeutung,
- Flächeninanspruchnahme von Böden mit allgemeiner Bedeutung: 15,65 ha.

Bei den abweichenden Angaben in der Anlage 2 der Unterlage 01 D, S. 35 f. handelt es sich offensichtlich um Flüchtigkeitsfehler.

Zudem betreffen die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut

Boden die folgenden Aspekte:

- Baubedingte Veränderung und Beeinträchtigung der Bodenstruktur durch Verdichtung, Beseitigung und Beeinträchtigung der oberen belebten Bodenschicht durch den Baubetrieb,

- Eintrag fahrzeugspezifischer Schadstoffe beziehungsweise Gefahr der Verunreinigung von Böden bei Lagerung toxischer Stoffe (Schmier- und Treibstoffe) im Zuge des Baubetriebes.

Betriebsbedingte Schadstoffimmissionen sind in Form des Spritzwasserbereiches bis in 10 m Entfernung zur Fahrbahn vorhanden. Da dieser Bereich bereits als bau- oder anlagebedingter Funktionsverlust beziehungsweise Funktionsverminderung erfasst wird, entstehen hierdurch keine zusätzlichen für die UVP relevanten Auswirkungen durch trassennahe Schadstoffeinträge auf das Schutzgut. Darüber hinaus ergeben sich in Bezug auf betriebsbedingte stoffliche Belastungen von Böden gegenüber dem gegenwärtigen Zustand keine Änderungen.

Entsprechend den Angaben in der Unterlage 19.1 D, S. 106 (vergleiche auch Unterlage 9.4 D), aber entgegen den Ausführungen in der Unterlage 9.3 D, S. 53 kommt es durch das Vorhaben außerdem zu einer Entsiegelung von rund 7,13 ha.

Durch den Baubetrieb sind außerdem baubedingte Beeinträchtigung von Boden und Wasser durch Schadstoffeinträge möglich.

2.2.7.3.4.5 Wasser

In Bezug auf das Schutzgut Wasser ist das Vorhaben mit folgenden Umweltauswirkungen verbunden:

- Durch den Baubetrieb mögliche baubedingte Beeinträchtigung der Wasserqualität durch Schadstoffeinträge,
- Umgestaltung beziehungsweise Anpassung vorhandener Fließgewässer an die neuen Verhältnisse (Herstellung von Durchlässen, Neuprofilierung, Verlegung, Rückbau),
- Anlage und Betrieb neuer Entwässerungsmulden und Seitengräben, Sickerfläche und Retentionsbodenfilteranlagen und Rückhaltebecken mit Einleitungen in Gewässer,
- Inanspruchnahme von Gewässerteilen.

Es kommt zu keiner dauerhaft zusätzlichen Inanspruchnahme von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Ilmenau. Das planfestgestellte Vorhaben hat im Bereich der Ilmenau keinen relevanten Einfluss auf das Abflussgeschehen bei Hochwasser. Die bereits vorhandenen Kreuzungsbauwerke der Ilmenau und des Raderbaches werden lediglich ersetzt. Dadurch kommt es nicht zu Änderungen oder Unterbrechungen der bestehenden Vorflutverhältnisse.

Relevante Effekte auf die Grundwasserneubildung sind nicht zu erwarten.

Die Entwässerung erfolgt über Regenrückhaltebecken, Retentionsbodenfilter, Sickerflächen und -mulden sowie den breitflächigen Abfluss über hohe Böschungen. In Bezug auf betriebsbedingte stoffliche Belastungen von Oberflächen- und Grundwasser ergeben sich gegenüber dem gegenwärtigen Zustand keine nachteiligen Änderungen. Stattdessen ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem aktuellen Zustand zu erwarten, da keine Direkteinleitungen von anfallendem Oberflächenwasser in die Vorflut (Seitengräben zur Ilmenau, Ilmenau, Elbe-Seitenkanal) vorgesehen werden. Diese erfolgt zukünftig gedrosselt und vorgereinigt.

2.2.7.3.4.6 Luft

Die Grenzwerte der 39. BImSchV an der beurteilungsrelevanten Bebauung im Untersuchungsgebiet werden deutlich unterschritten. Durch den Lärmschutzdeckel werden im

Bereich Lüne-Moorfeld die verkehrsbedingten Immissionen im Vergleich zum Prognosefall überwiegend deutlich verringert. Konflikte mit den Grenzwerten bei der Entlüftung dieser Abdeckelung über die dafür vorgesehenen Portale an der nächst gelegenen Bebauung ergeben sich nicht.

2.2.7.3.4.7 Klima

Mit den beim Schutzgut Pflanzen beschriebenen Biotopverlusten gehen gleichzeitig Frischluft und Kaltluft produzierende Flächen verloren. Über die Biotopfunktion hinausgehende Umweltauswirkungen ergeben sich nicht.

Lokalklimatische Ausgleichsfunktion mit besonderer Bedeutung, insbesondere Frischluft-/Kaltluftleitbahnen beziehungsweise Frischluft-/Kaltluftsammelgebiete sind nicht vorhanden und dementsprechend auch nicht betroffen. Es kommt zu keinen relevanten Umweltauswirkungen.

2.2.7.3.4.8 Landschaft

Teile des Vorhabens werden innerhalb der Grenzen des „Landschaftsschutzgebietes des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001) realisiert. Die vorgelegten Unterlagen berücksichtigen nicht die vom Landkreis Lüneburg durchgeführte 1. Änderung der Verordnung vom 28.9.2020 über das Landschaftsschutzgebiet „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg" in den Gemeinden Brietlingen, Rullstorf und Scharnebeck in der Samtgemeinde Scharnebeck, Gemeinden Barum und Wittorf, in der Samtgemeinde Bardowick sowie Gemeinde Adendorf und Hansestadt Lüneburg (siehe unter anderem Unterlage 19.1.1 D, Blatt 1 sowie Unterlage 19.1.2 D, Blatt 1). Danach werden einige Bereiche der Niederung der Ilmenau (Bezugsraum 2) südlich der Brücke der vorhandenen Bundesstraße 4 zusätzlich als Bestandteil des Landschaftsschutz-gebietes dargestellt (vergleiche Anlage 1a sowie Anlage 1b, Detailkarte 13 von 15 der Schutzgebietsverordnung[111]).

Vorhabenbedingt kommt es zu nachteiligen Auswirkungen, die geeignet sind, die Landschaft zumindest vorübergehend zu verunstalten, die Natur zu schädigen oder den Naturgenuss zu beeinträchtigen. Das Vorhaben führt zur Veränderung oder Beseitigung naturbetonter Vegetationsbestände. Zudem kann es durch indirekte Wirkungen wie stickstoffbedingte Nährstoffeinträge sowie Lärm- und Störwirkungen zu nachteiligen Effekten kommen. Weitere nach nationalem Naturschutzrecht per Verordnung oder Satzung geschützte Flächen (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiet, Nationalparke, nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate und geschützte Landschaftsbestandteile) sind nicht vorhanden und somit auch nicht vom Vorhaben betroffen.

Bei der Bewertung der visuellen Veränderung oder technischen Überprägung des Landschaftsbildes sind die bestehenden Vorbelastungen vor allem durch die bestehende Bundesstraße 4, zu berücksichtigen. Nachteilige Effekte auf die Erholungsnutzung beziehungsweise -funktion insbesondere durch Lärmbelastungen und visuelle Störwirkungen treten nicht ein. Zusätzliche Zerschneidungseffekte ergeben sich nicht.

Durch geeignete Vorkehrungen (insbesondere Lärmschutzdeckel, landschaftsgerechte

[111] Landkreis Lüneburg (2023): Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg; Daten durch Abfrage und Einsicht im Geoportal des Landkreises Lüneburg: https://geoportal.lklg.net/geoportal/info.htm?mapX=594906.77076453&mapY=5903136.1989812&imgX=461&imgY=478&cmd=point&minx=591653.0101459&miny=5901160.1314735&maxx=600331.36083594&maxy=5906508.2532809&mapWidth=1230&mapHeight=758&cmd=point. Vergleiche auch NLWKN – Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz: "Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg", Kennzeichen: LSG LG 001 - Verordnungskarten 1. Änderung 2020; Daten durch Einsicht auf der Homepage: https://www.nlwkn.niedersachsen.de/natura2000/schutzgebiete_zur_umsetzung_von_natura_2000/landschaftsschutzgebiet-landschaftsschutzgebiet-des-landkreises-lueneburg-109638.html.

Eingrünung) wird das Maß der Belastung zusätzlich reduziert. Soweit in Einwendungen befürchtet wird, es komme durch den Wegfall des Lärmschutzwalles Richtung Adendorf zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, ist dies als unbegründet zurückzuweisen Zum einen entfällt mit dem Wall ein nur anthropogenes Landschaftselement, das nicht der naturräumlichen Eigenart entspricht, zum anderen wird die Trasse landschaftsgerecht eingegrünt; so sehen die Maßnahmen 4.1A, 4.2A, 4.3A und 4.4A die Anlage von Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen und Bauflächen auch im Streckenbereich in der Sichtbeziehung von Adendorf sowie wechselnde Gehölzstrukturen auf Lärmschutzwällen vor.

Mit den beim Schutzgut Pflanzen beschriebenen Biotopverlusten gehen gleichzeitig für das Landschaftsbild relevante Elemente verloren. Über die Biotopfunktion hinausgehende Umweltauswirkungen ergeben sich mit Auswirkungen auf das Landschaftsbild hieraus aber nicht (vergleiche Unterlage 19.1 D).

2.2.7.3.4.9 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Bekannte Baudenkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Nach den Angaben in der Unterlage 01 D, einschließlich Anlagen, werden historische Siedlungsstätten südlich der Bundesstraße 216 in Teilen überbaut. Es werden allerdings geeignete Vorkehrungen getroffen, die bau- und anlagebedingten Auswirkungen zu reduzieren (vgl. Nebenbestimmung 1.9.7(2)). Zudem ist die Vorhabenträgerin zur Beachtung von § 14 NDSchG verpflichtet. Hierdurch wird sichergestellt, dass es zu keinem Verlust archäologischer Fundstücke und somit zu keiner erheblichen Beeinträchtigung kommt.

Ergänzend zu den Angaben im Erläuterungsbericht (Unterlage 01 D, einschließlich Anlagen) sind Sachgüter in Form von land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen betroffen, die dauerhaft entzogen werden:

- Wald im Sinne des NWaldLG (forstwirtschaftliche Nutzfläche),
- landwirtschaftliche Nutzfläche (Acker und Grünland).

Indirekte Betroffenheiten von Waldflächen ergeben sich aus dem betriebsbedingten Eintrag von eutrophierenden Stickstoff sowie durch den Anschnitt einiger Bestände und der damit verbundenen Freistellung.

Die kulturhistorische Bedeutung des Lüner Holzes wird durch die randliche Betroffenheit der Waldbestände nicht beeinträchtigt. Eine zusätzliche Zerschneidung ergibt sich nicht. Vielmehr wird durch das kombinierte Querungsbauwerk über die Bundesautobahn 39 die Verbindung des bisher durch die Bundesstraße 4 abgetrennten nördlichen Teiles verbessert.

2.2.7.3.4.10 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Hinsichtlich der mit dem Bau des Vorhabens verbundenen Umweltauswirkungen bestehen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die sich auf Grund der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren auf das Gefüge der Umwelt ergeben. Nach § 2 UVPG sind auch die Wechselwirkungen zwischen den Umweltschutzgütern beachtlich. Die entscheidungserheblichen Wechselwirkungen werden bei dem jeweils betroffenen Schutzgut berücksichtigt. Diese wurden schutzgutbezogen im Einzelnen betrachtet. Entsprechende Aussagen erfolgen daher in den schutzgutbezogenen Kapiteln.

2.2.7.4 Europäischer Gebietsschutz und Artenschutz

Vorhabenbedingte erhebliche Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 im Bereich des FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ [DE DE-2628-331)] sind nicht zu besorgen. Erhebliche nachteilige Auswirkungen können durch geeignete Maßnahmen vermieden werden. Insofern kann auf die Einzelheiten unter 2.3.2.5.4 verwiesen werden. Zu artenschutzrechtlichen Aspekten wird auf 2.3.2.5.3 verwiesen.

2.2.7.5 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG

Gem. § 12 UVPG bewertet die zuständige Behörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG und nach Maßgabe der geltenden Gesetze.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomisierenden Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt[112]. Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht[113].

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt anhand der in Tabelle 1 wiedergegebenen Rahmenskala[114]. Dabei sind Auswirkungen, die dem Vorsorgebereich (Stufe I) zuzuordnen sind, nicht als erheblich anzusehen. Die Zuordnung zu den anderen Stufen (II bis IV) sind als erhebliche Umweltauswirkung anzusehen. In den Tabellen 2 bis 9 erfolgt für jedes vom Vorhaben betroffene Umweltschutzgut die Bewertung der im Abschnitt 2.2.7.3 beschriebenen nachteiligen Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG. Die Auswirkungen werden dabei nach ihrer Art unterschieden in baubedingte (B), anlagebedingte (A) sowie betriebsbedingte Auswirkungen (T).

[112] BVerwG, Urteil vom 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –; BVerwGE 122, 207 (211).
[113] Vgl. EuGH, Urteil vom 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929, Rn. 37-41, Kommission/Irland.
[114] Kaiser, Naturschutz u. Landschaftsplanung 2013, 98 ff.

Tabelle 8: *Rahmenskala für die Bewertung der Umweltauswirkungen.*

Stufe und Bezeichnung	Einstufungskriterien
IV Unzulässigkeits-bereich	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nicht überwindbar sind.
III Zulässigkeits-grenzbereich (optionale Unter-gliederung)	Rechtsverbindliche Grenzwerte für das betroffene Umweltschutzgut werden überschritten oder es findet eine Überschreitung anderer rechtlich normierter Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstiger Beeinträchtigungen statt, die nach den einschlägigen Rechtsnormen nur ausnahmsweise aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses oder des Allgemeinwohles beziehungsweise aufgrund anderer Abwägungen überwindbar sind. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Zulässigkeitsgrenzbereich untergliedert werden.
II Belastungsbereich (optionale Unter-gliederung)	Das betroffene Umweltschutzgut wird erheblich beeinträchtigt, so dass sich daraus nach den einschlägigen Rechtsnormen eine rechtliche Verpflichtung ableitet, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen. Die Beein-trächtigungen sind auch ohne ein überwiegendes öffentliches Interesse oder Allgemeinwohl bzw. anderer Abwägungen zulässig. In Abhängigkeit vom Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigung sowie der Bedeutung und Empfindlichkeit betroffener Schutzgutausprägungen kann der Belastungsbereich untergliedert werden.
I Vorsorgebereich	Die Beeinträchtigung des betroffenen Umweltschutzgutes erreicht nicht das Maß der Erheblichkeit, ist aber unter Vorsorgegesichtspunkten beachtlich, bei-spielsweise auch bei der Berücksichtigung von Vorkehrungen zur Vermeidung oder Verminderung der Beeinträchtigung. Aufgrund der geringen Schwere der Beeinträchtigung führt diese nicht zu einer rechtlich normierten Verpflichtung, geeignete Maßnahmen zur Kompensation zu ergreifen.

2.2.7.5.1 Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Menschen.

Tabelle 9: Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt; Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
---	III Zulässigkeits-grenzbereich	
Baubedingte Belastungen (B) - Baulärm - besonders baulärmempfindliche Wohngebiete (Moorfeld, eine Wohninsel im Gewerbegebiet Goseberg, Stadtteil Neu Hagen)	II Zulässigkeits-grenzbereich/ Belastungsbereich	Es ist davon auszugehen, dass die Werte der AVV Baulärm überwiegend eingehalten und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie sonstige Regelungen zu Lärmemissionen berücksichtigt werden. Trotz diverser Vorkehrungen zur Reduzierung der Lärmimmissionen muss entlang der Baustrecke in der Bauphase aber nicht nur vereinzelt mit Überschreitungen der teilgebietsbezogen abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle gerechnet werden (Wohngebiete Moorfeld, eine Wohninsel im Gewerbegebiet Goseberg, Stadtteil Neu Hagen). Hieran knüpft sich ein spezielles Bewältigungsprogramm, das die Durchführung von Passivmaßnahmen vor Baubeginn sowie das Angebot von Ersatzwohnquartieren umfasst. Der Belastungsbereich wird so partiell und temporär zwar auch überschritten, als unvermeidbare die Zumutbarkeitsgrenze überschreitende Baulärmeinwirkungen absehbar zu prognostizieren sind, die aber im Hinblick auf Ausmaß und Dauer nicht die absolute Zumutbarkeitsgrenze überschreiten, sondern auf dem Boden des vorgesehenen speziellen Lärmschutz- und Bewältigungs-programmes in der Überschreitung zwar schon dem Zulässigkeitsgrenzbereich, in der Rückführung des Schutzkonzeptes aber noch dem Belastungsbereich zuzuordnen sind.
Von der BAB 39, 1. Abschnitt ausgehende Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T) – Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV: - Landwehr, an der K 46 (IO 950 - 952, 954): 4 Wohngebäude mit Grenzwertüberschreitungen bis zu 6,0 dB(A) tags und 8,0 dB(A) nachts, – Goseburg (Immissionsorte 1 - 35): 2 Gebäude im Bereich der Lärmschutzwand mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht bis 3,3 dB(A) und 1 Wohnhaus sowie 2 gewerbliche Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag bis 4,2 dB(A), in der Nacht bis 7,3 dB(A),	II Belastungsbereich	Trotz der vorgesehenen aktiven Lärmmaßnahmen kommt es dauerhaft zu einer Überschreitung der rechtsverbindlichen Grenzwerte der 16. BImSchV. Es handelt sich um erhebliche Umweltauswirkungen, die weitere (passive) Schallschutzmaßnahmen auslösen. Diese tragen dazu bei, dass die Umweltauswirkungen im Belastungsbereich verbleiben.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
– Goseburg-Zeltberg (Immissionsorte 36 - 48): 5 Wohnblöcke mit Überschreitungen in der Nacht von 0,1 dB(A) bis 1,4 dB(A), – Industriegebiet Lüner Heide (Immissionsort 56a): 1 Gewerbeobjekt mit Überschreitungen von 1,4 bis 5,3 dB(A) in der Nacht – Erbstorfer Landstraße östlich der A 39 (Immissionsorte 440 - 457): an 12 Gebäuden sind Überschreitungen in der Nacht von 0,1 bis 3,2 dB(A) zu erwarten. – Schützenplatz / Wohngebiet Neu Hagen (Immissionsorte 700 - 811): 16 Gebäude mit Überschreitungen in der Nacht von 0,1 bis 3,6 dB(A)		
Baubedingte Belastungen (B) - Verkehrslärm	I Vorsorgebereich	Die Auswirkungen sind als nicht erheblich einzustufen. Zudem werden durch Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung (allgemeine und bautechnische Vermeidungsmaßnahmen) Belastungen begrenzt.
Baubedingte Belastungen (B) - Erschütterungen bei Ramm-, Abbruch- oder Gründungsarbeiten - Gefährdung der Bausubstanz beziehungsweise der anwohnenden Personen bei Bebauung im nahen Umfeld des Vorhabens	I Vorsorgebereich	Nachteilige Auswirkungen werden durch Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung (allgemeine Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere Monitoring-Konzepte) begrenzt. Immissionsschutzrechtlich einzuhaltende Grenz- und Richtwerte werden nicht überschritten.
Einschränkung der Erholungseignung des Wohnumfeldes und der freien Landschaft durch Zerschneidung von Wegebeziehungen beziehungsweise Änderung der Nutzbarkeit des Raumes (B, A)	I Vorsorgebereich	Erhebliche Umweltauswirkungen auf Erholungsräume sind nicht zu erwarten. Es kommt zu Unterbrechungen von für die Erholung genutzten Wegeverbindungen. Die Erholungsräume bleiben aber an das Straßen- und Wegenetz angeschlossen beziehungsweise werden entsprechend an die neuen örtlichen Gegebenheiten angepasst. Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten.
Schadstoffemissionen in Folge des Kraftfahrzeug-Verkehres und Luftverunreinigung von Siedlungs- und Erholungsbereiche (T)	I Vorsorgebereich	Konflikte mit den Regelungen der 39. BImSchV sind nicht zu erwarten. Die dortigen Grenzwerte werden deutlich unterschritten.
Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T), Verkehrsverlagerung im nachgeordneten Verkehrsnetz beziehungsweise Zunahme der Verkehrsstärke, Prognose 2030 – vorliegender 1. Abschnitt der BAB 39 - Ortslage Lüneburg - Neu Sülbeck	I Vorsorgebereich	Es wird überwiegend eine Zunahme der Verkehrsstärken und -belastung beziehungsweise der Emissionen prognostiziert. In Teilbereichen ist mit einer Überschreitung der als Orientierungswerte zu Grunde zu legenden Grenzwerte der 16. BImSchV zu rechnen. Es treten mehr als unerhebliche Änderungen des Verkehrslärms (Pegelzunahmen ≥ 0,2 dB(A)) in Teilbereichen auf. Die Zunahme wird als erheblich bewertet, zumal aufgrund deren Zumutbarkeit kein Erfordernis für Maßnahmen des aktiven oder passiven Schallschutzes für allein durch den hier betrachteten 1. Abschnitt der BAB 39 verursachte Lärmbelastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz besteht. Aus dem Gesamtvorhaben können sich aber Verpflichtungen zum Lärmschutz ergeben (siehe folgende Tabellenzeile).

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Lärmbelastung von Siedlungsbereichen (T), Verkehrsverlagerung im nachgeordneten Verkehrsnetz beziehungsweise Zunahme der Verkehrsstärke, Prognose 2030 - Gesamtvorhabens (Gesamtausbau)	I Vorsorgebereich (nach Realisierung des Gesamt-vorhabens II – Belastungs-bereich)	Es wird überwiegend eine Zunahme der Verkehrsstärken und -belastung beziehungsweise der Emissionen prognostiziert. Im weiten Teilen ist mit einer Überschreitung der rechtsverbindlichen Grenzwerte der 16. BImSchV zu rechnen. Es sind mehr als unerhebliche Änderungen des Verkehrslärms (Pegelzunahmen ≥ 0,2 dB(A)) zu erwarten. Die Belastungen werden sich allerdings erst im Zuge der Fertigstellung des Gesamtvorhabens ergeben. Die Auswirkungen gehen somit zwar nicht allein von dem 1. Abschnitt aus, sondern werden aus dem Gesamtvorhaben über diesen vermittelt. Damit sind aber grundsätzlich auch ergänzende Lärmschutzmaßnahmen in die Abwägung in dem Verfahren für den Streckenabschnitt einzubeziehen, durch den die Lärmwirkungen im nachgeordneten Netz vermittelt werden (Grundsatz der abschnittsbezogenen Betrachtung). Vgl. im Näheren unter 2.3.3.4.2.3 (Verkehrslärmzunahme im Bestandsnetz). Prognostizierte erstmalige oder spürbare Überschreitungen der zu Grunde gelegten Gesundheitsgefährdungsschwelle fallen in den Belastungsbereich und lösen in der Abwägung entsprechende Schutzansprüche aus

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen kommt, die dem Belastungsbereich zuzuordnen sind. Sie ergeben sich durch die Nichteinhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Umweltauswirkungen im Unzulässigkeitsbereich (absolute Zumutbarkeitsgrenze) ergeben sich nicht; baulärmbedingte Überschreitungen im Zulässigkeitsgrenzbereich ergeben sich eingebunden in ein spezifisches Schutz- und Bewältigungskonzept temporär. Soweit in Einwendungen angemerkt wird, das Schutzgut Menschen dürfe nicht den Belangen des Umweltschutzes untergeordnet werden, so ist dies schon deshalb nicht der Fall, weil jedes Schutzgut und die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens darauf individuell nach den jeweils geltenden Maßstäben bewertet werden.

2.2.7.5.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.

Tabelle 10: Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tab. 1.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe V bis II (B) - 3,21 ha Laub- und Nadelwald - anteilig bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflands	III Zulässigkeits-grenzbereich	Es handelt sich um eine temporäre Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, die nach § 8 Abs. 4 NWaldLG eine Ersatzaufforstung erfordert. Die Ersatzaufforstung erfolgt auf den temporären

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
(Biotoptyp WLM als Lebensraumtypen 9110) - anteilig Eichenmischwald unterschiedlicher Ausprägung (Biotoptypen WQT, WQL, WQL/WQT als Lebensraumtyp 9190) - anteilig Auwald (Biotoptyp WET, WET/WAR, WWS als Lebensraumtyp 91E0, gesetzlich geschützter Biotop) - anteilig Forste (Biotoptypen WXP/WE, WZF,WZK, WZL) - anteilig Birken- und Zitterpappel-Pionierwald (Biotoptyp WPB) - alle Lebensraumtyp des Anhang I der FFH-Richtlinie <u>außerhalb von FFH-Gebieten</u> - Wald im Sinne des NWaldLG		Umwandlungsflächen nach Abschluss der Bauphase. Die Waldumwandlung erfordert gemäß § 8 Abs. 3 NWaldLG Allgemeinwohlbelange, welche der Erhaltung der Waldfunktionen überwiegen. Soweit keine Vegetationsbestände von weniger als allgemeiner Bedeutung für das Schutzgut betroffen sind, handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 4.5 A (Anlage Waldrand) kompensiert wird. Da ein Ausgleich wegen der langen Entwicklungszeit nicht möglich ist, handelt es sich um eine Ersatzmaßnahme. Entgegen der Unterlage 9.3 D, S. 51, aber entsprechend der Unterlage 19.1 D, S. 106, Unterlage 01 D, S. 212 und Unterlage 9.4 D beträgt der Flächenumfang nicht 2,59 ha, sondern 3,21 ha. Soweit es zu erheblichen Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen kommt (Biotoptypen WET, WET/WAR, WWS), bedarf es einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraussetzt. Soweit Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie betroffen sind (Biotoptypen WLM, WQT, WQL, WQL/WQT, WET, WET/WAR, WWS), handelt es sich um Bestände außerhalb von FFH-Gebieten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von FFH-Gebieten gemäß § 34 BNatSchG ergeben sich dementsprechend nicht. Jedoch ist zur Enthaftung im Sinne von § 19 BNatSchG in Zusammenhang mit den Regelungen des USchadG eine Neuentwicklung von Flächen des Lebensraumtyps in mindestens gleichem Flächenumfang erforderlich (Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes der FFH-Richtlinie), was im Rahmen der Kompensation erfolgt. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Beeinträchtigungen von nach nationalem Naturschutzrecht per Satzung oder Verordnung geschützten Flächen (B, A) - „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001)	III Zulässigkeits-grenzbereich	Es kommt zu erheblichen Umweltauswirkungen im Umfeld der Ilmenau im „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001). Hierfür bedarf es eine Befreiung nach § 4 der Schutzgebietsverordnung. Eine Befreiung setzt überwiegende Gemeinwohlbelange voraus.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten der Gartengrasmücke (besonders geschützt), 2 Reviere	III Zulässigkeits-grenzbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und einer langen Entwicklungsdauer nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des §

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 5.1 A_{FCS} -Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland; Maßnahme 6.1 E_{FCS} Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 6.2 A_{FCS} - Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten des Gelbspötters (besonders geschützt), 2 Reviere	III Zulässigkeits-grenzbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und einer langen Entwicklungsdauer nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 6.1 E_{FCS} Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 6.2 A_{FCS} - Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten der Goldammer (besonders geschützt), 8 Reviere	III Zulässigkeits-grenzbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und einer langen Entwicklungsdauer nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 5.1 A_{FCS} Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland; 7.1 A_{FSC} (Anlage Heide); Maßnahme 7.2 A_{FCS}, Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 10 $A_{FCS,}$ Anlage von Blühflächen). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten des Sperber (streng geschützt), 1 Revier	III Zulässigkeits-grenzbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und einer langen Entwicklungsdauer nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 5.1 A_{FCS} -Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können sowie Verdrängung störempfindlicher Tierarten durch Schall- und Lichtemissionen - Vögel (B, A, T) – Lebensstätten der Nachtigall (besonders geschützt), 2 Reviere	III Zulässigkeits-grenzbereich	Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 33 und S. 153ff sowie Unterlage 9.4, S. 20 betriebsbedingt Störwirkungen auf zwei Brutpaare (graduelle Beeinträchtigung von gerundet 1 Revier) sowie zum Verlust eines zusätzlichen Revieres aufgrund von Flächeninanspruchnahme. Dementsprechend kommt es insgesamt zu nachteiligen Auswirkungen auf zwei Revieren. Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und einer langen Entwicklungsdauer nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 9 $A_{FCS,}$ Anlage Weichholzauwald mit ergänzenden Nebenbestimmungen). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können sowie Verdrängung störempfindlicher Tierarten durch Schall- und Lichtemissionen - Vögel (B, A, T) – Lebensstätten der Feldlerche (besonders geschützt), 3 Reviere	III Zulässigkeits-grenzbereich	Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 83ff kommt es abweichend von den Angaben in den übrigen Antragsunterlagen zu betriebsbedingten Störwirkungen auf insgesamt fünf Reviere (graduelle Beeinträchtigung von gerundet 2 Revieren) sowie zum Verlust eines zusätzlichen Revieres aufgrund von Flächeninanspruchnahme. Dementsprechend kommt es insgesamt zu nachteiligen Auswirkungen auf drei Reviere (vergleiche Unterlage 19.2 D, S. 85 sowie Unterlage 9.4, S. 18). Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund fehlender Aufwertbarkeit von Flächen nicht möglich sind, ergibt sich ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Es sind funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands vorgesehen (Maßnahme 10 $A_{FCS,}$ Anlage von Blühflächen). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind gegeben, da keine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen erkennbar ist. Die Ausnahme setzt allerdings zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraus.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe V bis II (A) - 11,38 ha Laub- und Nadelwald - anteilig bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflands (Biotoptyp WLM als Lebensraumtypen 9110) - anteilig Eichenmischwald unterschiedlicher Ausprägung (Biotoptypen WQT, WQL, WQL/WQT, WQN als Lebensraumtyp 9190 sowie WQN gesetzlich geschützter Biotop) - anteilig Auwald (Biotoptyp WET, WET/WAR, WWS, WWA als Lebensraumtyp 91E0, gesetzlich geschützter Biotop) - anteilig Forste (Biotoptypen WXP/WE, WZF,WZK, WZL) - anteilig Birken- und Zitterpappel-Pionierwald (Biotoptyp WPB) - alle Lebensraumtyp des Anhang I der FFH-Richtlinie <u>außerhalb von FFH-Gebieten</u> - Wald im Sinne des NWaldLG	III Zulässigkeits-grenzbereich	Es handelt sich um eine Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, die ersetzbar im Sinne von § 8 Abs. 4 NWaldLG ist. Die Genehmigung erfordert gemäß § 8 Abs. 3 NWaldLG Allgemeinwohlbelange, welche der Erhaltung der Waldfunktionen überwiegen. Die erforderliche Ersatzaufforstung nach NWaldLG erfolgen durch die nachfolgend genannten Maßnahmen. Soweit keine Vegetationsbestände von weniger als allgemeiner Bedeutung für das Schutzgut betroffen sind, handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Da ein Ausgleich wegen der langen Entwicklungszeit nicht möglich ist, handelt es sich um Ersatzmaßnahmen. Das gilt abweichend zu den Antragsunterlagen auch für die Maßnahme 7.2 A_{FCS} (Anlage lichter Laubwaldrand) und Maßnahme 9 A_{FCS} (Anlage von Weichholzauwald). Ergänzend dazu erfolgt die Kompensation durch die Maßnahme 6.1 E_{FCS} (Anlage naturnaher feuchter Laubwald,), Maßnahme 7.3 E (Anlage naturnaher Laubwald) und Maßnahme 8 E (Anlage naturnaher Laubwald). Soweit es zu erheblichen Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen kommt (Biotoptypen WQN, WET, WET/WAR, WWS, WWA), bedarf einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, die

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses voraussetzt. Soweit Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie betroffen sind (Biotoptypen WLM, WQT, WQL, WQL/WQT, WQN, WET, WET/WAR, WWS, WWA), handelt es sich um Bestände außerhalb von FFH-Gebieten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von FFH-Gebieten gemäß § 34 BNatSchG ergeben sich daher nicht. Jedoch ist zur Enthaftung im Sinne von § 19 BNatSchG in Zusammenhang mit den Regelungen des USchadG eine Neuentwicklung von Flächen des Lebensraumtyps in mindestens gleichem Flächenumfang erforderlich (Berücksichtigung des Verschlechterungsverbotes der FFH-Richtlinie), was im Rahmen der Kompensation erfolgt. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Beeinträchtigung der Biotopfunktion durch betriebsbedingter Eintrag von Stickstoff, Vegetationsbestände der Wertstufe IV (T) - 0,28 ha sonstiges nährstoffreiches Feuchtgrünland (Biotoptyp GFS), gesetzlich geschützter Biotop	III Zulässigkeits-grenzbereich	Im Hinblick auf das auch hier bestehende Erfordernis einer Befreiung von den Verboten des Biotopschutzes sind die dargestellten Auswirkungen als erheblich anzusehen.
Beeinträchtigung der Biotopfunktion durch betriebsbedingten Eintrag von Stickstoff, Vegetationsbestände der Wertstufe V bis IV (T) - 29,79 ha Wald (Gesamtsumme) - anteilig bodensaurer Eichenmischwald nasser Standorte (Biotoptyp WQN als Lebensraumtyp 9190, gesetzlich geschützter Biotop - anteilig Pfeifengras-Birken- und -Kiefern-Moorwald (Biotoptyp WVP/WB als Lebensraumtyp 91D0, gesetzlich geschützter Biotop - alle Lebensraumtyp des Anhang I der FFH-Richtlinie <u>außerhalb von FFH-Gebieten</u> - Wald im Sinne des NWaldLG	III Zulässigkeits-grenzbereich für gesetzlich geschützte Biotope, ansonsten II Belastungsbereich	Die Auswirkungen auf den betroffenen Flächen sind als erheblich anzusehen, weil es sich hierbei um Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie handelt, denen auch außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes besondere Bedeutung beizumessen ist. Es handelt sich allerdings lediglich um graduelle Beeinträchtigungen. Der Flächenumfang der einzelnen Lebensraumtypen wird nicht verringert. Gleichwohl ist dies in Bezug auf die Biotoptypen WQN und WVP/WB als Schädigung von nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen anzusehen. Mangels Ausgleichsmöglichkeit bedarf es einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, woraus die nebenstehende Bewertung abzuleiten ist.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe III (B, A) - 1,56 ha mesophiles Grünland (Biotoptypen GMF/HBE; GMS; GMS/GMA) – gesetzlich geschützte Biotope	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 5.2 A_{FCS} (Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland) ausgeglichen wird. Erhebliche Beeinträchtigung eines nach § 24 NNatSchG gesetzlich geschützten Biotops. Von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, da die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile oder Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe V bis III (B, A)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
- 0,15 ha sonstiger Sandtrockenrasen (Biotoptyp RSZ, RSZ/UHT, URT) – gesetzlich geschützte Biotope		Maßnahmen 7.1 A_{FCS} (Anlage Heide) ausgeglichen wird. Erhebliche Beeinträchtigung eines nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops. Von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, da die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile oder Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe V (B, A) - 0,16 ha Verlandungsbereich nährstoffreicher Stillgewässer mit Röhricht (Biotoptypen VER, URF)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 6.2 A_{FCS} (Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte) ausgeglichen wird. Erhebliche Beeinträchtigung eines nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops. Von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, da die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile oder Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe IV bis III (B, A) - 25,35 ha sonstige Gehölzbestande (Biotoptypen BFR, BRS, BRU, BZE, HBA, HBE, HBE/BZE, HPG, HSE)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 4.1 A (Anlage straßenbegleitender Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen), 4.2 A (Anlage wechselnder Gehölzstrukturen auf Lärm-schutzwällen), 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen), 6.1 E_{FCS} (Anlage feuchter naturnaher Laubwald) kompensiert wird. Es handelt es sich um Ersatzmaßnahmen. Das beruht auf einer nicht funktionsgleichen Kompensation. Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe III (B, A) - 17,71 ha halbruderale Gras- und Staudenfluren beziehungsweise Ruderalfluren (Biotoptypen UHF, UHF/UHB, UHM, UHM/UHT, UHT, UHT/HBE, UHT/RSZ, URF, URT) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 4.1 A (Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen), 4.2 A (Anlage wechselnder Gehölzstrukturen auf Lärmschutzwällen), 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen), 4.4 A (Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen), 5.1 A_{FCS} (Anlage Baum-Strauchhecke), 5.2 A_{FCS} (Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland), 6.1 E_{FCS} (Anlage feuchter naturnaher Laubwald), 6.2 A_{FCS} (Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte) kompensiert wird. Es handelt sich teilweise um Ersatzmaßnahmen. Das beruht auf einer nicht funktionsgleichen Kompensation. Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe III (B, A) - 0,15 ha Fließgewässer (Biotoptypen FGR, FMF)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 4.7 A (Naturnahe Gestaltung Raderbach) ausgeglichen wird. Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Verlust von Vegetationsbeständen der Wertstufe III (B, A) - siedlungstypische Strukturen (Biotoptypen OFL/OVW, ONZ, OVE) (Wertstufe III – von allgemeiner Bedeutung): 1,00 ha	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG durch die Maßnahmen 4.1 A (Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen), 4.2 A (Anlage wechselnder Gehölzstrukturen auf Lärmschutzwällen), 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen), 4.4 A (Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen), 5.1 A_{FCS} (Anlage Baum-Strauchhecke), 5.2 A_{FCS} (Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland) kompensiert wird. Es handelt es sich teilweise um Ersatzmaßnahmen. Das beruht auf einer nicht funktionsgleichen Kompensation. Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Reptilien durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) - Zauneidechse (streng geschützt) - trockene, ruderalisierte Randbereiche des Flugplatzes Lüneburg nordöstlich der B 4	II Belastungsbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. für die ein Ausgleich erfolgt. Aufgrund eines Einwandes erfolgte 2023 eine ergänzende Betrachtung möglicher nachteiliger Auswirkungen auf Zauneidechsen im Bereich der Abfahrspur zur Landesstraße 221 durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16). Es wird eingestanden, dass ein Vorkommen der Art in diesem Bereich nicht auszuschließen ist und geeignete Schutzvorkehrungen zu ergreifen sind. Eine Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses bestimmt diese zusätzlichen Maßnahmen. Individuenverluste können durch die Maßnahmen 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes und insbesondere Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen, einschließlich Nebenbestimmung) soweit vermieden werden, dass kein erhöhtes Lebensrisiko verbleibt. Die im Rahmen der Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen, einschließlich Nebenbestimmung) festgestellten Vorkommen werden im Bereich der Maßnahme 12.1 A_{CEF} (Anlage strukturreicher Säume und Staudenfluren) ausgesetzt. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, da eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme 12.1 A_{CEF} (Anlage strukturreicher Säume und Staudenfluren) vorgesehen ist und somit die ökologische Funktion der

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt ist. Ergänzend zu der Unterlage 19.2 D, aber entsprechend den übrigen Antragsunterlagen ist die im Umfeld der genannten Maßnahme vorgesehene Anlage strukturreicher Säume und Staudenfluren auf Bauflächen (Maßnahmen 12.2 A) geeignet, sich ergänzend positiv auf die Art auszuwirken. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Die Flächeninanspruchnahme potenzieller Lebensstätten im Bereich der Abfahrspur zur Landesstraße 221 ist im Vergleich zu den dort vorhandenen Habitatflächen sehr gering. Die Lebensstätten bleiben daher dort im räumlichen Zusammenhang erhalten, so dass die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht einschlägig sind.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Fledermäuse durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) - Fledermäuse (streng geschützt) - Fledermausfunktionsräume mit hoher Bedeutung (Jagdgebiete, Gebiete mit potenziellen Quartieren, Leitstrukturen, Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen) - der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	II Belastungsbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die kompensiert wird. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Das Maß der Belastungen wird zusätzlich durch Nebenbestimmungen reduziert. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Zielgerichtete auf die betroffenen Biotope und Arten ausgerichtete Maßnahmen sind vorgesehen. Damit werden die nachteiligen Auswirkungen auf die Habitatfunktion der Arten kompensiert. Im Umfeld des Vorhabens sind ausreichend Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die teilweise den Charakter vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen haben. Bei den übrigen Maßnahmen überbrücken Fledermauskästen-Ausbringungen die Zeit, bis die Maßnahmen ihre Funktion als Lebensstätte erfüllen. Insbesondere handelt es sich um die Maßnahme 4.1 A (Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen); Maßnahme 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen); Maßnahme 4.4 A (Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen); Maßnahme 4.5 A Anlage Waldrand; Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung). Zudem tragen Maßnahmen im Umfeld des Vorhabens auch zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen der Artengruppe bei (insbesondere Maßnahme 6.1 E_{FCS}, Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 7.2 A_{FCS}, Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 7.3 E, Anlage naturnaher Laubwald;

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Maßnahme 8 E, Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 9 A_{FCS}, Anlage Weichholzauwald) Zusätzlich werden Belastungen mittels geeigneter Vermeidungsmaßnahmen reduziert. Es handelt sich um die Maßnahme 2.1 V_{FFH} (Talbrücke über die Ilmenau); Maßnahme 2.2 V_{FFH} (Faunapassage Lüner Holz); Maßnahme 2.3 V_{CEF} (Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst); Maßnahme 2.5 V_{CEF} (Anlage temporärer Kollisionsschutzzaun)[115]; Maßnahme 4.8 V_{CEF} (Anlage einer Baumreihe (auch entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 41 in Verbindung mit der Maßnahmen 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen)) sowie Nebenbestimmungen für den Bereich Großes Moor und gegenüberliegender Bereich nördlich von Moorfeld. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und daraus abgeleitet des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Die Verluste bestehender Nahrungshabitate stellen keine erhebliche Störung dar und die Funktion der Lebensstätten bleibt im räumlichen Zusammenhang durch das Ausbringen von Fledermauskästen bestehen. Es ist sichergestellt, dass Lebensraumkorridore und -komplexe nicht unterbrochen werden.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Fledermäuse durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) - Fledermäuse (streng geschützt) - potenzielle Lebensstätten (Brückenbauwerke) beziehungsweise Bäume mit Quartierpotenzial	II Belastungsbereich	Aufgrund eines Einwandes erfolgte 2023 eine ergänzende Betrachtung der Betroffenheit von Einzelbäumen durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16), in der eingestanden wird, dass es zur Inanspruchnahme von Höhlenbäumen mit Sommer- und Winterquartierpotenzial kommen kann. Mit den Ausführungen in Unterlage 19.4.6 liegt eine Zusage der Vorhabenträgerin vor, künstliche Quartiere für die vorhabenbedingte Beanspruchung im Sinne einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme vorzusehen. Der Planfeststellungsbeschluss enthält eine entsprechende Nebenbestimmung. Ergänzend zur Unterlage 19.1 D, auch in Verbindung mit den Unterlagen 9.3 D und 9.4 D handelt es sich bei dem funktionalen Verlust, um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgeglichen wird. Auch wenn kein Besatz im Rahmen von Erhebungen ermittelt wurde, ist nicht hinreichend belegt, dass keine Lebensstättenfunktion vorliegt, so dass vorsorglich nachteilige Auswirkungen anzunehmen sind. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Das Maß der Belastungen

[115] Es handelt sich nicht um die Maßnahme Nr. 2.6 V_{CEF} wie in Unterlage 19.2 D, S. 18, S. 19, S. 46 und S. 53, sondern richtigerweise, wie in den übrigen Antragsunterlagen angeführt, um die Maßnahme Nr. 2.5 V_{CEF}.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		wird zusätzlich durch Nebenbestimmungen reduziert. Veränderungen der Habitateigenschaften im Bereich der neuen Brückenbauwerke sind nicht zu erwarten. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Mögliche Veränderungen stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, da im Umfeld des Vorhabens durch Nebenbestimmungen ausreichend vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Zusätzlich werden Belastungen mittels geeigneter Vermeidungsmaßnahmen reduziert.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Brutvögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) - höhlen- oder nischenbewohnende Vögel (besonders oder streng geschützt)	II Belastungsbereich	Ergänzend zur Unterlage 19.1 D, auch in Verbindung mit den Unterlagen 9.3 D und 9.4 D handelt es sich bei dem funktionalen Verlust, um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgeglichen wird. Auch wenn kein Besatz im Rahmen von Erhebungen ermittelt wurde, ist eine potenzielle Lebensstätteneignung in den Höhlenbäumen nicht auszuschließen, so dass vorsorglich nachteilige Auswirkungen anzunehmen sind. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Das Maß der Belastungen wird zusätzlich durch Nebenbestimmungen reduziert. Veränderungen der Habitateigenschaften im Bereich der neuen Brückenbauwerke sind nicht zu erwarten. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich hier nicht. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, da im Umfeld des Vorhabens durch Nebenbestimmungen ausreichend vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.
Verlust von Habitaten, indirekte Beeinträchtigung umliegender Brutplätze durch Entwertung von Nahrungshabitaten, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) - Lebensstätten von sonstigen Höhlenbrüter, Gehölzbrüter, Bodenbrüter, Arten der Gewässer	II Belastungsbereich	Ergänzend zur Unterlage 19.1 D, auch in Verbindung mit den Unterlagen 9.3 D und 9.4 D, handelt es sich bei dem funktionalen Verlust, um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, der kompensiert wird. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
und Röhrichte, der offenen bis halboffenen Feldflur sowie Siedlungsbereiche (besonders geschützt, Auflistung siehe Unterlage 19.2 D) – weit verbreitete und ungefährdete Arten, Nahrungsflächen - der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten		planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Gezielte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (insbesondere die genannten funktionserhaltende Maßnahmen zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands), wie sie in Unterlage 19.2 D auf den entsprechenden Formblättern (artgruppenbezogene Betrachtungen) angeführt werden, begründen sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, sind aber artenschutzrechtlich nicht geboten. Die ökologische Funktion der potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt bei den weit verbreiteten Arten auch ohne die Maßnahmen gewahrt. Es ist davon auszugehen, dass die Brutvögel angesichts des hinreichenden Angebotes an Ausweichlebensräumen in der Umgebung kleinflächig ausweichen können. Zielgerichtete auf die betroffenen Biotope ausgerichtete Maßnahmen sind vorgesehen. Damit werden gleichzeitig die nachteiligen Auswirkungen auf die Habitatfunktion der genannten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG sind nicht zu besorgen.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten des Gartenrotschwanzes (besonders geschützt), 1 Revier	II Belastungsbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgeglichen wird. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Im Umfeld des Vorhabens sind ausreichend vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Nistplatzangebotes vorgesehen. Es handelt sich entgegen der Ausführungen in Unterlage 9.4 D, S. 3 und S. 19, aber entsprechend der übrigen Antragsunterlagen um die Maßnahme 4.10 A_{CEF} (Anlage von Nisthilfen für den Gartenrotschwanz mit ergänzender Nebenbestimmung). Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten des Mäusebussards (streng geschützt), 1 Revier	II Belastungsbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgeglichen wird. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Im Umfeld des Vorhabens sind ausreichend vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Nistplatzangebotes vorgesehen. Es handelt

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		sich um die Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Sicherung von Horstbäumen, inklusive Bewirtschaftungsauflagen innerhalb einer Horstschutzzone im Radius von 100 m mit ergänzender Nebenbestimmung). Aus diesem Grunde sind Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Vögel durch die Herstellung der baulichen Anlagen, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) – Lebensstätten des Stares (streng geschützt), 3 Reviere	II Belastungsbereich	Bei dem funktionalen Verlust handelt es sich um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die ausgeglichen wird. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung). Im Umfeld des Vorhabens sind ausreichend vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung eines ausreichenden Nistplatzangebotes vorgesehen. Es handelt sich entgegen der Ausführungen in Unterlage 19.2 D, S. 175 sowie 9.4 D, S. 21, aber entsprechend der übrigen Antragsunterlagen um die Maßnahme 4.9 A_{CEF} (Anlage von Nisthilfen für den Star mit ergänzender Nebenbestimmung). Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt.
Beeinträchtigung der Biotopfunktion durch Veränderung der Standortverhältnisse unterhalb von Brückenbauwerken (Verschattung), Vegetationsbestände der Wertstufe IV (A) - 0,01 ha Uferstaudenflur der Stromtäler (Biotoptyp UFT als Lebensraumtyp 6430), gesetzlich geschützter Biotop - Lebensraumtyp des Anhangs I der FFH-Richtlinie <u>innerhalb von FFH-Gebieten</u>	II Belastungsbereich	Nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt. Nachteilige Auswirkungen auf den charakteristischen Artenbestand von FFH-Lebensraumtypen sowie auf Arten des Anhanges II FFH-RL sind nicht zu befürchten. Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG kompensiert wird. Die Kompensation erfolgt durch die Maßnahme 3 A_{FFH} (Vernässung und Strukturanreicherung) und Maßnahme 6.2 A_{FCS} (Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte) überwiegend außerhalb des betroffenen Natura 2000-Gebietes. Auf die Wiederherstellung des Lebensraumtyps 6430 innerhalb des FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ [DE DE-2628-331)] kann verzichtet werden, da es sich lediglich um eine nicht erhebliche Beeinträchtigung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile handelt. Schädigung eines nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops. Von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, da die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Beeinträchtigung der Biotopfunktion durch Veränderung der Standortverhältnisse unterhalb von Brückenbauwerken (Verschattung), Vegetationsbestände der Wertstufe III (A) - 0,04 ha sonstiger stark ausgebauter Fluss (Biotoptyp FZS)	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Ergänzend zu Unterlage 9.3 D und Unterlage 9.4 D erfolgt die Kompensation durch die Maßnahme 4.7 A (Naturnahe Gestaltung Raderbach). Nach § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope, Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie oder pauschal geschützte Landschaftsbestandteile sind nicht betroffen.
Beeinträchtigung der Biotopfunktion durch betriebsbedingter Eintrag von Stickstoff, Vegetationsbestände der Wertstufe V bis IV (T) - 1,89 ha Sandtrockenrasen / Ruderalflur (Biotoptypen RSZ; RSZ/UHT), gesetzlich geschützter Biotop	II Belastungsbereich	Erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die nach § 15 BNatSchG kompensiert wird Ergänzend zu den Angaben in der Unterlage 9.3 D und Unterlage 9.4 D erfolgt die Kompensation durch die Maßnahmen 7.1 A_{FSC} (Anlage Heide). Zudem sonstige erhebliche Beeinträchtigung eines nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops. Von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, da die Beeinträchtigungen durch die vorgenannte Maßnahme ausgeglichen werden. Pauschal geschützte Landschaftsbestandteile oder Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.
Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (B) – baubedingt Sediment-/Schadstoffeinträge - Ilmenau innerhalb des FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331), einschließlich charakteristischer Artenbestand - signifikante wasserbewohnende Arten	I Vorsorgebereich	Nachteilige Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie sowie dessen Entwicklungspotenzial, den charakteristischen Artenbestand sowie auf Arten des Anhanges II sind nicht zu befürchten, da entsprechende Einträge vermieden werden. Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes sind somit auszuschließen, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.
Entwässerungen durch Maßnahmen zur Wasserhaltung beziehungsweise den Baubetrieb (B)	I Vorsorgebereich	Es ist davon auszugehen, dass die Vegetation während der Ausführung der Arbeiten allenfalls leicht beeinträchtigt wird, sich aber zeitnah soweit regenerieren kann, dass sie wieder dem Ausgangszustand entspricht. Gravierende Beeinträchtigungen der Vegetation sind nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist die Beeinträchtigung als nicht erheblich im Sinne von § 14 BNatSchG einzustufen. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor.
Flächeninanspruchnahme von Vegetationsbeständen mit weniger als allgemeiner Bedeutung (Wertstufe II, Wertstufe I und Wertstufe 0) (B, A)	I Vorsorgebereich	Aufgrund der untergeordneten Bedeutung der Flächen für das Schutzgut wird das Erheblichkeitsmaß im Sinne des § 14 BNatSchG nicht erreicht. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Gesetzlich geschützte Biotope, pauschal geschützte Landschaftsbestandteile oder Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Tag- und Nachfalter durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Tagfalter und Nachtfalter (einzelne Arten besonders geschützt), insbesondere Traubenkirschenspanner – (potenzieller) Lebensraum, insbesondere Lüner Holz und Neuer Forst – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten		dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes). Eingriffstatbestände nah § 14 BNatSchG liegen daher nicht vor. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen teilweise Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Amphibien durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Amphibien (besonders geschützt), insbesondere Erdkröte, Teichfrosch – (potenzieller) Lebensraum, insbesondere Neuer Forst – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes). Eingriffstatbestände nah § 14 BNatSchG liegen daher nicht vor. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Libellen durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Libellen (besonders geschützt), – (potenzieller) Lebensraum, insbesondere Raderbachs, der Niederung der Ilmenau und des Neuen Forst – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes, Maßnahme 1.7 V_{FFH} - Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Ilmenaubrücke, Maßnahme 2.4 V_{FFH} - Optimierte Entwässerung). Eingriffstatbestände nah § 14 BNatSchG liegen daher nicht vor. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Reptilien durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Reptilen, sonstige Arten beispielsweise Waldeidechse und Blindschleiche (besonders geschützt) – (potenzieller) Lebensraum – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes) und zusätzlich durch Nebenbestimmungen im Rahmen der Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen) reduziert werden. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Fische und Rundmäuler sowie Muscheln und Schnecken durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Fische und Rundmäuler, insbesondere Flussneunauge, Bachneunauge (potenziell), Groppe, Rapfen, Bitterling (teilweise besonders geschützt) – Muscheln – Schnecken – Ilmenau – maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Es kommt zu keiner Überbauung von Lebensräume für die Artengruppen im Bereich der Ilmenau. Dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen ergeben sich ebenfalls nicht. Das Gewässers bleibt erhalten und die Bereiche des Vorhabens stehen nach der Realisierung des Vorhabens in einer vergleichbaren Qualität zur Verfügung. Individuenverluste beziehungsweise ein erhöhtes Lebensrisiko ist nicht zu besorgen. Eine Verschlechterung des Nahrungsangebotes ergibt sich nicht. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes, Maßnahme 1.7 V_{FFH} - Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke, Maßnahme 2.4 V_{FFH} - Optimierte Entwässerung). Keine Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich auch nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Lebensstätten von besonders geschützten Arten sind nicht betroffen.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Fische und Rundmäuler durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Fische und Rundmäuler – potenzielle aquatische Lebensräume im Bereich von umzugestaltenden Oberflächengewässern (Raderbach) – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände oder Bereiche werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld, so dass Verluste keine erhebliche Störung darstellen. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes; Maßnahme 2.4 V_{FFH} -Optimierte Entwässerung) reduziert werden. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Lebensstätten von besonders geschützten Arten sind nicht betroffen
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Laufkäfer und Heuschrecken durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Laufkäfer (besonders geschützt) – Heuschrecken – sonstige Wirbellose – (potenzieller) Lebensraum – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Für die Artengruppe bedeutsame Vegetationsbestände oder Bereiche werden nicht in Anspruch genommen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Eine Verschlechterung ergibt sich insgesamt nicht. Es verbleiben ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben beziehungsweise in dessen Umfeld, so dass Verluste keine erhebliche Störung darstellen. Das Maß der Belastungen kann durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes) reduziert werden. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen in Bezug auf einige Laufkäfer Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden Totholzkäfer durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A)	I Vorsorgebereich	Entgegen der Unterlagen 19.1. D, 19.2 D, 9.3 D, 9.4 D, aber entsprechend der Unterlage 19.4.14 werden keine für die Artengruppe bedeutsamen Vegetationsbestände oder Bereiche in Anspruch genommen. Hinweise auf Vorkommen europäisch geschützter Totholzkäfer und insbesondere auf den

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
– Totholzkäfer (teilweise besonders oder streng geschützt) – insbesondere Eremit (streng geschützt, Art des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie) – potenzielle Habitatbäume		Eremiten liegen nicht vor. Eine Besiedelung im Bereich der potenziellen Habitatbäume im unmittelbaren Einwirkungsbereich des Vorhabens besteht nicht (Unterlage 19.4.14). Dementsprechend kommt es auch zu keinen Schädigungen. Artenschutzrechtliche Betroffenheiten bestehen somit nicht. Dementsprechend sind abweichend zu den Antragsunterlagen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG (Fangen, Töten, Verletzen) nicht zu besorgen. Die Durchführung der Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Unterpunkt Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer)) sowie der Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Sicherung von Altholzbäumen) ist verzichtbar. Da sich Auswirkungen auf die betreffende Art nicht ergeben, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten der im Gebiet vorkommenden sonstigen Säugetiere durch die Herstellung der baulichen Anlagen sowie Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können (B, A) – Biber (streng geschützt) – Fischotter, potenzielles Vorkommen (streng geschützt) – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten – maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Durch die Überbauung kommt es zum Verlust von (potenziellen) Teillebensräumen. Essenzielle Bereiche sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind nicht betroffen. Der Flächenentzug betrifft ausschließlich Bereiche, die keine maßgeblichen Habitatbestandteile darstellen. Qualitative Besonderheiten sind nicht betroffen. Die Lebensraumverluste stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Individuenverluste können durch Schutzvorkehrungen vermieden werden (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung). Der Großteil der betroffenen Lebensräume bleibt erhalten und die Bereiche des Vorhabens stehen nach der Realisierung des Vorhabens in einer vergleichbaren Qualität zur Verfügung. Geeignete Maßnahmen (Maßnahme 2.6 V, Wildschutzzaun; Talbrücke über die Ilmenau, BW 1-2, Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau, Maßnahme 1.4 V - Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes, Maßnahme 1.7 V_{FFH} - Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke, Maßnahme 2.4 V_{FFH} - Optimierte Entwässerung sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[116]) reduzieren das Maß der Belastungen. Ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor. Allenfalls nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG

[116] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung, in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich auch nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
Verlust von Habitaten, Indirekte Beeinträchtigung umliegender Brutplätze durch Entwertung von Nahrungshabitaten, Tötung von Individuen, die sich nicht durch Flucht entziehen können - Vögel (B, A) - (potenzielle) Lebensstätten Rast- und Gastvögel sowie Durchzüglern (besonders oder streng geschützt) – weit verbreitete Arten, Bereiche ohne besondere Bedeutung - (potenzielle) Nahrungsflächen	I Vorsorgebereich	Individuenverluste sind nicht zu besorgen. Ein Ausweichen der Tiere ist möglich. Bedeutsame Rasthabitate, qualitative Besonderheiten oder essenzielle Teillebensräume sind nicht betroffen. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen auch nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Lebensraumverluste von Vögeln durch Meideverhalten zu vertikalen Strukturen (optische Störeffekte) in Folge der Aufforstung von Flächen zur Kompensation (B, A) - Offenlandbrüter (zum Beispiel Feldlerche)	I Vorsorgebereich	Die Planfeststellungsbehörde hat sich ergänzend zur Unterlage 19.2 D vergewissert, dass im Bereich der vorgesehenen Aufforstungsflächen (Maßnahme 6.1 E_{FCS} - Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 7.2 A_{FCS} -Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 7.3 E - Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 8 E - Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 9 A_{FCS} - Anlage von Weichholzauwald) Lebensstättenverluste für Offenlandbrüter aufgrund der Ausprägungen und der Lage der Maßnahmenflächen sowie dem artspezifischen Verhalten durch die Kompensationsmaßnahmen nicht zu erwarten sind. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Vogelarten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor, da Lebensstättenverluste nicht zu besorgen sind.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) - Libellen (besonders geschützt) - Tagfalter und Nachtfalter (teilweise besonders geschützt) - Laufkäfer (teilweise besonders geschützt) - Totholzkäfer (teilweise besonders geschützt) - sonstige Wirbellose	I Vorsorgebereich	Über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Individuenverluste treten nicht ein. Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Das Maß der Belastungen kann zudem durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (unter anderem Talbrücke über die Ilmenau, Maßnahme 2.1 V_{CEF} und Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst, Maßnahme 2.3 V_{CEF}). Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Ferner verbleiben im Umfeld gleichermaßen geeignete Flächen beziehungsweise es verbleibt ein ausreichendes Restangebot an geeigneten Bereichen im Umfeld. Zudem verfügen die Arten über einen großen Aktionsradius. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Die nachteiligen Auswirkungen betreffen allenfalls Lebensstätten besonders geschützter Arten. Für die Zerstörung beziehungsweise die Beschädigung von Fortpflanzungs- oder

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Ruhestätten liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG schon deswegen kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffenden Arten nicht europarechtlich geschützt sind und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) - Ausbreitungskorridore von Reptilien (besonders und streng geschützt)	I Vorsorgebereich	Geeignete Maßnahmen (Maßnahme 1.8 V_{CEF} (Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten. Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Das Maß der Belastungen kann zudem durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (unter anderem Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst, Maßnahme 2.3 V_{CEF}). Ferner verbleiben im Umfeld gleichermaßen geeignete Flächen beziehungsweise es verbleibt ein ausreichendes Restangebot an geeigneten Bereichen im Umfeld. Zudem verfügen die Arten über einen großen Aktionsradius. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und somit des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Schutztatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Im vorliegenden Fall wären ohnehin nur nicht europäisch geschützte Arten betroffen. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) - Ausbreitungskorridore von Amphibien (besonders und streng geschützt)	I Vorsorgebereich	Über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste treten nicht ein. Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Das Maß der Belastungen kann zudem durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (unter anderem Talbrücke über die Ilmenau, Maßnahme 2.1 V_{CEF} und Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst, Maßnahme 2.3 V_{CEF}). Ferner verbleiben im Umfeld gleichermaßen geeignete Flächen beziehungsweise es verbleibt ein ausreichendes Restangebot an geeigneten Bereichen im Umfeld. Zudem verfügen die Arten über einen großen Aktionsradius. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und somit des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Schutztatbeständen des §

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		44 Abs. 1 BNatSchG. Im vorliegenden Fall wären ohnehin nur nicht europäisch geschützte Arten betroffen. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) – Totholzkäfer (teilweise besonders oder streng geschützt) – insbesondere Eremit (streng geschützt, Art des Anhangs II und IV der FFH-Richtlinie)	I Vorsorgebereich	Entgegen den Antragsunterlagen sind Individuenverluste im Zuge der Ausführung des Vorhabens nicht zu besorgen, da aktuell nachgewiesen wurde, dass entsprechende Vorkommen nicht bestehen. Die Durchführung der Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Unterpunkt Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer)) sowie der Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Sicherung von Altholzbäumen) ist daher verzichtbar. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) – Ausbreitungskorridore des Wolfes (streng geschützt) – Ausbreitungskorridore von sonstigen Säugern (verschiedene Klein- und Mittelsäuger)	I Vorsorgebereich	Geeignete Maßnahmen (Maßnahmen 2.6 V: Wildschutzzaun) sowie verschiedene Bauwerke (insbesondere Talbrücke über die Ilmenau, BW 1-2; aber auch Faunapassage Lüner Holz, BW 1-4 sowie Eisenbahnbrücken Neue Forst, BW 1-9 und BW 1-10) stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten und Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe nicht zusätzlich unterbrochen werden. Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Ferner verbleiben im Umfeld gleichermaßen geeignete Flächen beziehungsweise es verbleibt ein ausreichendes Restangebot an geeigneten Bereichen im Umfeld. Zudem verfügen die Arten über einen großen Aktionsradius. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und somit des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen überdies nicht den Schutztatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von	I Vorsorgebereich	Geeignete Maßnahmen (Maßnahme 2.6 V, Wildschutzzaun; Talbrücke über die Ilmenau, BW 1-2, Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[117])

[117] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung, in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) – Biber (streng geschützt) – Fischotter, potenzielles Vorkommen (streng geschützt) – Fließgewässer im Bereich von Brückenbauwerken (Verschattungswirkung) – maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)		stellen sicher, dass keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste eintreten und Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe nicht zusätzlich unterbrochen werden. Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Ferner verbleiben im Umfeld gleichermaßen geeignete Flächen beziehungsweise es verbleibt ein ausreichendes Restangebot an geeigneten Bereichen im Umfeld. Zudem verfügen die Arten über einen großen Aktionsradius. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und somit des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen zudem nicht den Schutztatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Allenfalls nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich auch nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb und die Herstellung baulichen Anlagen; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) – Ausbreitungskorridore von Fledermäusen (streng geschützt) – Flugrouten	I Vorsorgebereich	Es verbleiben keine über dem allgemeinen Lebensrisiko liegenden Gefahren in Bezug auf Kollisionen. Geeignete Maßnahmen (Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{FFH}, Faunapassage Lüner Holz); Maßnahme 2.3 V_{CEF}, Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst; Maßnahme 2.5 V_{CEF}, Anlage temporärer Kollisionsschutzzaun[118]; Maßnahme 4.8 V_{CEF}, Anlage einer Baumreihe (auch entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 41 in Verbindung mit der Maßnahmen 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen) sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[119]) stellen hinreichend sicher, dass das Kollisionsrisiko deutlich gemindert wird und Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe nicht zusätzlich unterbrochen werden. Verschlechterungen des Nahrungsangebotes und somit des Erhaltungszustandes der Populationen sind nicht zu befürchten. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Nahrungshabitate unterliegen zudem nicht den Schutztatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den

118 Es handelt sich nicht um die Maßnahme Nr. 2.6 V_{CEF} wie in Unterlage 19.2 D, S. 18, S. 19, S. 46 und S. 53, sondern richtigerweise, wie in den übrigen Antragsunterlagen angeführt, um die Maßnahme Nr. 2.5 V_{CEF}.

119 Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung, in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch den Baubetrieb im Rahmen des Umleitungskonzeptes; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B) – Im Bereich der für das Umleitungskonzept genutzten Straßen lebende Tiere	I Vorsorgebereich	Wie der Anlage 1 der Unterlage 21.6 zu entnehmen ist, löst die temporäre Mehrbelastung der Straßen während der Bau- und Umleitungsphase keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG aus. Vor diesem Hintergrund sind auch keine Eingriffstatbestände des § 14 BNatSchG einschlägig.
Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 - Beseitigung beziehungsweise Zerschneidung von Strukturelementen mit Trittstein-, Leitlinien- oder Ausbreitungsfunktion, Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen sowie Verletzung beziehungsweise Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen (B, A, T) - FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Das FFH-Gebiet liegt im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben. Beeinträchtigungen von charakteristischen Arten sowie von Arten des Anhanges II sind ausgeschlossen, da funktionale Beziehungen zu anderen Gebietsbestandteilen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden Individuenverluste treten nicht ein und Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Eine Erhöhung des Risikos gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes sind somit auszuschließen, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen (B, T) - Libellen (besonders geschützt) - Reptilien (besonders und streng geschützt) - Tagfalter und Nachtfalter (teilweise besonders geschützt) - Laufkäfer (teilweise besonders geschützt) - Totholzkäfer (teilweise besonders geschützt und streng geschützt) - sonstige Wirbellose	I Vorsorgebereich	Bei den Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Eine Erhöhung der Belastungen gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Die Artengruppen zeigen keine auffälligen Störempfindlichkeiten, so dass das Maß der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG nicht erreicht und damit auch kein Eingriff vorliegt. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote sind schon deswegen nicht einschlägig, weil es sich nach § 44 Abs. 5 BNatSchG um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt und keine europäisch geschützten Arten betroffen sind.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen - Amphibien (B, T) - Amphibien (besonders und streng geschützt)	I Vorsorgebereich	Bei den Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Geringfügige Lebensraumverlagerungen verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Die Artengruppen zeigen keine auffällige Störempfindlichkeit, sofern ihre Lebensstätten nicht direkt aufgesucht werden. Auswirkungen auf die zur Fortpflanzung essenzielle innerartliche Kommunikation der Artengruppe sind nicht zu befürchten. Die Lautäußerungen der Tiere weisen gegenüber dem Lärm deutlich abweichende Frequenzen auf. Zudem sind

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		diese in der Lage, ihr Gesangsverhalten beziehungsweise ihre Ruffrequenz der erhöhten Lärmbelastung anzupassen. Die innerartliche Kommunikation bleibt somit weiter möglich. Darüber hinaus nutzen Amphibien nachweislich auch deutlich belastete Bereiche im Umfeld von vielbefahrenen Straßen, was darauf hinweist, dass Verkehrslärm offenbar nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Lebensräume führt. Somit ist das Maß der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG nicht erreicht und es liegt kein Eingriff vor. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote sind schon deswegen nicht einschlägig, weil es sich nach § 44 Abs. 5 BNatSchG um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt und keine europäisch geschützten Arten betroffen sind.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen – Fische und Rundmäuler (B, T) – Fische und Rundmäuler, insbesondere Flussneunauge, Bachneunauge (potenziell), Groppe, Rapfen, Bitterling (teilweise besonders geschützt) – insbesondere Ilmenau, Raderbach und andere Oberflächengewässer im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens – maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Bei den gegebenenfalls auftretenden Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens (Rammarbeiten im Bereich der Brückenbauwerke) handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Qualitative Besonderheiten sind aber nicht betroffen. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Geringfügige Lebensraumverlagerungen verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Ferner verbleiben ausreichend Ausweichmöglichkeiten. Die Ausführung gilt auch für mögliche nachteilige baubedingte Auswirkungen durch Licht. Zusammenfassend sind die Störwirkungen als nicht erheblich anzusehen. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Allenfalls nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen auch nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG. Lebensstätten von besonders geschützten Arten sind nicht betroffen.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen - sonstige Säuger (B, T) - Wolf (streng geschützt) - potenzielle Vorkommen	I Vorsorgebereich	Aufgrund der hohen Mobilität der Art und der in der Umgebung vorhandenen Ausweichhabitate wird der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art sind liegen abseits des Wirkraumes des Vorhabens. Geringfügige Lebensraumverlagerungen in Folge der baubedingten Störwirkungen verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Zusammenfassend sind die Störwirkungen als nicht erheblich

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		anzusehen. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffende Art zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen auch nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen - sonstige Säugetiere (B, T) – Biber (streng geschützt) – Fischotter, potenzielles Vorkommen (streng geschützt) – Fließgewässer im Bereich von Brückenbauwerken (Verschattungswirkung) – maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331	I Vorsorgebereich	Bei den Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Geringfügige Lebensraumverlagerungen verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Geeignete Maßnahmen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung) stellen sicher, dass das Maß der Belastung reduziert wird. Zusammenfassend sind die Störwirkungen als nicht erheblich anzusehen. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen auch nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Beunruhigung störempfindlicher Tierarten während der Bauphase sowie durch den Kraftfahrzeug-Verkehr, Verdrängung durch Schall- und Lichtemissionen - Fledermäuse (B, T) – Fledermäuse (streng geschützt) – (potenzielle) Lebensstätten – Fledermausfunktionsräume mit hoher Bedeutung (Jagdgebiete, Gebiete mit potenziellen Quartieren, Leitstrukturen, Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen) – der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Bei den Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Geringfügige Lebensraumverlagerungen verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Dessen ungeachtet kann bei einigen Arten die Nahrungssuche durch Verlärmung im Nahbereich der Trasse beeinträchtigt werden. Unter Berücksichtigung der umfangreich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen verbleiben hinreichende Ausweichmöglichkeiten. Die Artengruppe zeigt keine auffällige Störempfindlichkeit, sofern ihre Quartiere nicht direkt aufgesucht werden. Durch geeignete Maßnahmen (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen; Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{FFH}, Faunapassage Lüner Holz); Maßnahme 2.3 V_{CEF}, Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst; Maßnahme 2.5 V_{CEF}, Anlage

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		temporärer Kollisionsschutzzaun[120]; Maßnahme 4.8 V_{CEF}, Anlage einer Baumreihe (auch entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 41 in Verbindung mit der Maßnahmen 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen) sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[121]) werden mögliche nachteilige Auswirkungen zusätzlich gemindert. Nahrungshabitate unterliegen nicht den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht erfüllt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen auch nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Verdrängung störempfindlicher Tierarten durch Schall- und Lichtemissionen - Vögel (B, T) - (potenzielle) Lebensstätten beziehungsweise Nahrungsflächen von sonstigen Brut-, Rast-, und Gastvögel sowie Durchzüglern (besonders oder streng geschützt) – weit verbreitete Arten	I Vorsorgebereich	Maßgebliche Störwirkung werden mittels ohnehin vorgesehener Vermeidungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen deutlich reduziert. Da nur weit verbreitete Arten und Rastflächen von geringer Bedeutung betroffen sind, ist ein Ausweichen der Tiere möglich. Das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist nicht zu besorgen. Aus dem gleichen Grund liegt auch kein Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG vor.
Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (B, T) – akustische und optische Störwirkungen - FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Bei den Störwirkungen im Rahmen der Ausführung des Vorhabens handelt es sich um eine vorübergehende Beeinträchtigung, die auf umgrenzte Flächen beschränkt ist. Der Bereich ist durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Eine Erhöhung der Belastungen gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Insgesamt können relevante Lärmimmissionen oder Beunruhigungseffekte auf den charakteristischen Artenbestand sowie auf Arten des Anhanges II ausgeschlossen werden. Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes durch Störwirkungen sind auszuschließen, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.
Beeinträchtigungen von Lebensstätten sowie Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch die Herstellung baulichen Anlagen (A) – Fische und Rundmäuler, insbesondere Flussneunauge, Bachneunauge (potenziell), Groppe, Rapfen, Bitterling (teilweise besonders geschützt) – Fließgewässer im Bereich von Brückenbauwerken (Verschattungswirkung) – Ilmenau	I Vorsorgebereich	Unterhalb einzelner Brückenbauwerke kommt es zu einer Erhöhung der Verschattung. Aufgrund der Dimensionierung ist allerdings nicht zu erwarten, dass es zu relevanten nachteiligen Effekten beziehungsweise zu einer Veränderung der Habitatbedingungen kommt. Das Maß der Belastungen kann zudem durch Schutzvorkehrungen reduziert werden (unter anderem Talbrücke über die Ilmenau, Maßnahme 2.1 V_{CEF}). Qualitative Besonderheiten sind nicht betroffen. Die Auswirkungen stellen den Fortbestand der Arten nicht in Frage. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Geringfügige Lebensraumverlagerungen

120 Es handelt sich nicht um die Maßnahme Nr. 2.6 V_{CEF} wie in Unterlage 19.2 D, S. 18, S. 19, S. 46 und S. 53, sondern richtigerweise, wie in den übrigen Antragsunterlagen angeführt, um die Maßnahme Nr. 2.5 V_{CEF}.

121 Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung, in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
– maßgebliche Arten des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)		verschlechtern nicht den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Ferner verbleiben ausreichend Ausweichmöglichkeiten. Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich beeinträchtigt. Aus den vorgenannten Gründen handelt es sich nicht um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG. Nicht erhebliche Beeinträchtigungen eines Erhaltungszieles des FFH-Gebietes. Kumulative Wirkungen ergeben sich nicht, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Erhaltungszieles gemäß § 34 BNatSchG auszugehen ist und eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.
Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen durch die Straßentrasse; Verletzung oder Tötung von Tieren durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen - Vögel (A, T) - kollisionsgefährdete Arten (besonders oder streng geschützt) - sonstige Arten (besonders oder streng geschützt), nicht kollisionsgefährdet	I Vorsorgebereich	Es verbleiben keine über dem allgemeinen Lebensrisiko liegenden Gefahren in Bezug auf Kollisionen. Das ist einerseits auf die bestehenden Vorbelastungen zurückzuführen. Andererseits kommt ein Meideverhalten der Arten aufgrund der verkehrsbedingten und visuellen Störwirkungen hinzu, was kollisionsmindernd wirkt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, auch unter Berücksichtigung der Ausarbeitung von GARNIEL & MIERWALD (2010)[122] sowie BERNOTAT & DIERSCHKE (2021)[123], dass das verbleibende Kollisionsrisiko dem allgemeinen Lebensrisiko an anderen Verkehrswegen entspricht. Mittels ohnehin im Nahbereich der Trasse vorgesehene Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen, die im vorliegenden Fall als Vermeidungsmaßnahme einzustufen sind wird das Maß der Belastung deutlich gemindert. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da keine maßgeblichen Auswirkungen auf die betreffenden Arten zu befürchten sind, erfüllen die Beeinträchtigungen nicht den Eingriffstatbestand im Sinne von § 14 BNatSchG.
Verlust von Wuchsorten geschützter Pflanzenarten im Straßenbegleitgrün (A, T) - Dänisches Löffelkraut (*Cochlearia danica*) (besonders geschützt, ungefähdet)	I Vorsorgebereich	Das Dänische Löffelkraut ist eine häufige Pflanze des Straßenbegleitgrüns größerer Straßen und Autobahnen. Der Verlust einiger Vorkommen beeinträchtigt daher nicht den lokalen Bestand und ist nicht erheblich im Sinne des § 14 BNatSchG, zumal zu erwarten ist, dass sich die Art sehr schnell auch wieder im Straßenbegleitgrün der neuen Autobahn einfinden wird. Für die Zerstörung der Wuchsorte liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, da die betreffende Art nicht europarechtlich geschützt ist und es sich um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt.

[122] Garniel, A., Mierwald, U. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. – 115 S.; Bergisch Gladbach.

[123] Bernotat, D., Dierschke, V. (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen – Teil II.2: Arbeitshilfe zur Bewertung der Kollisionsgefährdung von Vögeln an Straßen, 4. Fassung, Stand 31.08.2021. – Bundesamt für Naturschutz, 117 S.; Leipzig.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (T) – betriebsbedingte Stickstoffimmissionen, Zusatzbelastungen durch den Straßenverkehr - FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)	I Vorsorgebereich	Der Bereich ist durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Eine Erhöhung der Belastungen gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Nachteilige Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie, den charakteristischen Artenbestand sowie auf Arten des Anhanges II sind daher nicht zu besorgen. Die benachbart vorkommenden FFH-Lebensraumtypen 6430 und 91E0 gelten im Übrigen in Überschwemmungsgebieten wie im vorliegenden Fall als unempfindlich gegenüber Stickstoffeinträgen[124]. Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes sind somit auszuschließen, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.
Beeinträchtigungen von Bestandteilen des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 (T) – betriebsbedingte Belastung von Oberflächengewässer - Ilmenau innerhalb des FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) einschließlich charakteristischer Artenbestand - signifikante wasserbewohnende Arten	I Vorsorgebereich	Nachteilige Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie sowie dessen Entwicklungspotenzial, den charakteristischen Artenbestand sowie auf Arten des Anhanges II sind nicht zu befürchten. Eine Erhöhung der Belastungen gegenüber der bestehenden Situation ist nicht erkennbar. Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes sind somit auszuschließen, so dass eine Unzulässigkeit nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorliegt.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu zahlreichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kommt, von denen mehrere dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Sie ergeben sich unter anderem durch die Umwandlung von Wald und der Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, sowie durch die Inanspruchnahme von Teilen eines Landschaftsschutzgebietes.

[124] FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2019): Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen – H PSE – Stickstoffleitfaden Straße. – 75 S.; Köln.

2.2.7.5.3 Boden

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Boden.

Tabelle 11: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
---	III Zulässigkeits-grenzbereich	---
Neuversiegelung von bisher unversiegelten Böden (A) - 18,43 ha Böden mit allgemeiner Bedeutung	II Belastungsbereich	Entsprechend der Unterlage 9.4 D, S. 8 ff. ist die Betroffenheit von Böden allgemeiner Bedeutung nicht als Konflikt ausgewiesen, wird aber zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt. Es handelt sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit den einschlägigen Leitfäden der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt wird. Die Kompensation erfolgt durch Entsiegelung von Flächen (Maßnahme 4.6 A) sowie weitere Maßnahmen zur Stärkung der Bodenfunktionen (5.1 A_{FCS} - Anlage Baum-Strauchhecke, 5.2 A_{FCS} - Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland, 6.1 E_{FCS} - Anlage naturnaher feuchter Laubwald, 7.1 A_{FCS} - Anlage Heide, 7.2 A_{FCS} - Anlage lichter Laubwaldrand, 7.3 E - Anlage naturnaher Laubwald, 9 A_{FCS} - Anlage Weichholzauwald, 10 A_{FCS} - Anlage Blühflächen). Im Fall der Maßnahmen 5.1 A_{FCS}, 5.2 A_{FCS}, 7.1 A_{FCS}, 7.2 A_{FCS} und 9 A_{FCS} handelt es sich um Ersatzmaßnahmen in Bezug auf den Boden.
Teilversiegelung von bisher unversiegelten Böden (A) - 6,92 ha Böden mit allgemeiner Bedeutung	II Belastungsbereich	Entsprechend der Unterlage 9.4 D, S. 8 ff. ist die Betroffenheit von Böden allgemeiner Bedeutung nicht als Konflikt ausgewiesen, wird aber zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt. Es handelt sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit den einschlägigen Leitfäden der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt wird. Die Kompensation erfolgt durch Entsiegelung von Flächen (Maßnahme 4.6 A) sowie weitere Maßnahmen zur Stärkung der Bodenfunktionen (5.1 A_{FCS} - Anlage Baum-Strauchhecke, 5.2 A_{FCS} - Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland, 6.1 E_{FCS} - Anlage naturnaher feuchter Laubwald, 7.1 A_{FCS} - Anlage Heide, 7.2 A_{FCS} - Anlage lichter Laubwaldrand, 7.3 E - Anlage naturnaher Laubwald, 9 A_{FCS} - Anlage Weichholzauwald, 10 A_{FCS} - Anlage Blühflächen). Im Fall der

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Maßnahmen 5.1 A_{FCS}, 5.2 A_{FCS}, 7.1 A_{FCS}, 7.2 A_{FCS} und 9 A_{FCS} handelt es sich um Ersatzmaßnahmen in Bezug auf den Boden.
Flächeninanspruchnahme von Böden (A) - 15,65 ha Böden mit allgemeiner Bedeutung	II Belastungsbereich	Entsprechend der Unterlage 9.4 D, S. 8 ff. ist die Betroffenheit von Böden allgemeiner Bedeutung nicht als Konflikt ausgewiesen, wird aber zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt. Es handelt es sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit den einschlägigen Leitfäden der niedersächsischen Fachbehörde für Naturschutz um eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG, die im Sinne von § 15 BNatSchG ausgeglichen oder ersetzt wird. Die Kompensation erfolgt durch Maßnahmen zur Stärkung der Bodenfunktionen (5.1 A_{FCS} - Anlage Baum-Strauchhecke, 5.2 A_{FCS} - Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland, 6.1 E_{FCS} - Anlage naturnaher feuchter Laubwald, 7.1 A_{FCS} - Anlage Heide, 7.2 A_{FCS} - Anlage lichter Laubwaldrand, 7.3 E - Anlage naturnaher Laubwald, 9 A_{FCS} - Anlage Weichholzauwald, 10 A_{FCS} - Anlage Blühflächen).
Baubedingte Veränderung und Beeinträchtigung der Bodenstruktur durch Verdichtung, Beseitigung und Beeinträchtigung der oberen belebten Bodenschicht durch den Baubetrieb (B)	I Vorsorgebereich	Erhebliche Bodenbelastungen werden durch geeignete Maßnahmen (Maßnahmen 1.1 V, 1.2 V, 1.3 V) vermieden, so dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG kommt. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor.
Eintrag fahrzeugspezifischer Schadstoffe beziehungsweise Gefahr der Verunreinigung von Böden bei Lagerung toxischer Stoffe (Schmier- und Treibstoffe) im Zuge des Baubetriebs (B)	I Vorsorgebereich	Bodenbelastungen werden durch geeignete Vorkehrungen und den sachgerechten Umgang mit Betriebsmitteln vermieden, so dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG kommt. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor.
Entwässerung grundwassergeprägter Böden beziehungsweise Umgestaltung des Bodenwasserhaushaltes mit möglicher Veränderung der Bodeneigenschaften durch Maßnahmen zur Wasserhaltung beziehungsweise den Baubetrieb (B)	I Vorsorgebereich	Es sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG ergeben sich somit nicht.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden kommt, die dem Belastungs- oder Vorsorgebereich zuzurechnen sind. Umweltbeeinträchtigungen im Unzulässigkeits- oder Zulässigkeitsgrenzbereich sind nicht zu besorgen.

2.2.7.5.4 Wasser

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Wasser.

Tabelle 12: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
---	III Zulässigkeits-grenzbereich	---
---	II Belastungsbereich	---
Verschmutzungen des Grund- und Oberflächenwassers durch Betriebsmittel der Baumaschinen und -fahrzeuge im Bereich baubedingt beanspruchter Flächen (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (Maßnahme 1.4 V, Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes; Maßnahme 1.7 VFFH, Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke) und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG zu besorgen. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf das Grundwasser oder Oberflächengewässer ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Belastung des Grund- oder Oberflächenwassers durch baubedingte Substrat- und Schadstoffeinträge (B)	I Vorsorgebereich	Unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (Maßnahme 1.4 V, Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes; Maßnahme 1.7 VFFH, Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke) und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu im Sinne von § 14 BNatSchG zu besorgen. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf das Grundwasser oder Oberflächengewässer ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Temporäre Veränderung des Wasserhaushalts durch Wasserhaltung beziehungsweise den Baubetriebes (B)	I Vorsorgebereich	Es sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 BNatSchG ergeben sich nicht.
Beeinträchtigung der Abflussregulations- und Retentionsraumfunktion (B, A) - gesetzliches Überschwemmungsgebiet der Ilmenau	I Vorsorgebereich	Es erfolgen keine relevanten Veränderungen innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Ilmenau. Es kommt zu keinem Retentionsraumverlust und der Hochwasserabfluss sowie die Hochwasserrückhaltung werden nicht beeinträchtigt. Ein Konflikt mit den Vorgaben des § 77 WHG besteht somit nicht. Eine erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut im Sinne von § 14 BNatSchG ist

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		damit gleichzeitig nicht gegeben. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf den Oberflächenwasserkörper ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Umgestaltung beziehungsweise Anpassen vorhandener Fließgewässer an die neuen Verhältnisse (Herstellung beziehungsweise Anpassung von Durchlässen beziehungsweise Brückenbauwerken, Neuprofilierung, Verlegung, Rückbau) (B, A) - Gräben ohne Namen - Raderbach	I Vorsorgebereich	Belastungen werden durch geeignete Vorkehrungen (bautechnische Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 1.4 V, Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes; Maßnahme 1.7 V_{FFH}, Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke) vermieden. Es handelt sich um den Ausbau von Gewässern im Sinne von § 67 WHG, der nach § 68 Abs. 3 WHG zugelassen werden kann, da angesichts der kurzen Ausbaustrecken beziehungsweise des naturfernen Charakters der Gewässer eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit nicht zu befürchten ist. Der Ausbau beeinträchtigt nicht die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 44 WHG (§ 107 NWG). Mit Ausnahme einzelner Gewässer handelt es sich nicht um Wasserkörper, die den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie unterliegen. Bei den Oberflächenwasserkörper „Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen)“ und „Raderbach“ ist davon auszugehen, dass den qualitativen und quantitativen Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie genüge getan ist. Mit dem geplanten Vorhaben wird folglich weder das gute ökologische Potenzial dieser Oberflächengewässer noch der gute chemische Zustand beeinträchtigt. Auch werden keine Entwicklungsgebote vereitelt. Somit ist ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Anlage neuer Gräben, Mulden und Versickerungsflächen (A)	I Vorsorgebereich	Es handelt sich zum Teil um den Ausbau von Gewässern im Sinne von § 67 WHG, der nach § 68 Abs. 3 WHG zugelassen werden kann, da eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit nicht zu befürchten ist.
Reduzierung von Versickerungsflächen durch vollständige oder teilweise Versiegelung von Böden (A)	I Vorsorgebereich	Ein Verlust des Oberflächenwassers für das Gebietswassersystem und negative Auswirkungen insbesondere auf die Hydromorphologie der betroffenen Vorfluter sind aufgrund des vorgesehenen Entwässerungskonzeptes nicht gegeben. Eine Verminderung des Wasserdargebots für das Wassersystem und damit auch für die betroffenen Grundwasserkörper ist ausgeschlossen (Unterlage 21.3 D). Belastungen werden durch geeignete Maßnahmen reduziert (insbesondere Maßnahme 1.2 V, Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen und Maßnahme 1.3 V, Schutzmaßnahme gegen

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		Bodenverdichtung im Bereich von Baustraßen / -flächen verdichtungsempfindlichen Böden). Daher ist die Beeinträchtigung nicht als erheblich im Sinne von § 14 BNatSchG einzustufen. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf das Grundwasser ist mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Veränderung der Temperatur- und Lichtverhältnisse durch Gewässerquerungen oder Brückenbauwerke, Verschattung (A)	I Vorsorgebereich	Maßgebliche nachteilige Effekte sind nicht zu erwarten. Das Maß der Belastungen wird zusätzlich durch Vorkehrungen reduziert (bautechnische Vorkehrungen, Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau). Es ist somit keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG gegeben. Bei einzelnen Fließgewässern handelt es sich um Wasserkörper, die den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie unterliegen. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf die Fließgewässer sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Inanspruchnahme vorhandener Stillgewässer (A) - Teich - Verlandungsbereich eines naturnahen Stillgewässers	I Vorsorgebereich	Die Maßnahme stellt einen Ausbau im Sinne des § 67 WHG dar. Den Grundsätzen für den Gewässerausbau gemäß § 67 WHG wird wegen der Geringfügigkeit der Auswirkungen entsprochen. Der Ausbau beeinträchtigt nicht die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 44 WHG (§ 107 NWG). Die vom Vorhaben betroffenen Stillgewässer unterliegen nicht den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie, weil deren Größe unter 0,5 km² liegt.
mögliche betriebsbedingte Schadstoffbelastungen des Grundwassers sowie von Oberflächengewässern (T)	I Vorsorgebereich	Maßgebliche nachteilige Effekte sind nicht zu erwarten und das Maß der Belastungen wird durch Vorkehrungen reduziert. Einleitungen erfolgen gedrosselt und vorgereinigt (bautechnische Vorkehrungen, 2.4 V_{FFH}, Optimierte Entwässerung). Eine signifikante Zunahme der Schadstoffimmissionen gegenüber der gegenwärtigen Situation ist nicht zu erwarten. Aus den genannten Gründen wird das Maß der Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG nicht erreicht. Damit liegt kein kompensationspflichtiger Eingriff vor. Mit Ausnahme einzelner Gewässer handelt es sich nicht um Wasserkörper, die den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie unterliegen. Bei den Oberflächenwasserkörpern „Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen)“ und „Raderbach“ ist davon auszugehen, dass den qualitativen und quantitativen Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie genüge getan ist. Mit dem geplanten Vorhaben wird folglich weder das gute ökologische Potenzial dieser Oberflächengewässer noch der gute chemische Zustand beeinträchtigt. Entsprechendes gilt

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
		auch für die Grundwasserkörper „Ilmenau Lockergestein rechts“ und „Ilmenau Lockergestein links“. Auch werden keine Entwicklungsgebote vereitelt. Somit ist ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie mit dem Vorhaben nicht verbunden.
Mögliche hydraulische Belastung von Fließgewässern (T)	I Vorsorgebereich	Maßgebliche nachteilige Effekte sind nicht zu erwarten und das Maß der Belastungen wird durch Vorkehrungen reduziert (bautechnische Vorkehrungen, 2.4 V_{FFH}, Optimierte Entwässerung). Es ist somit keine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne von § 14 BNatSchG gegeben. Bei einzelnen Fließgewässern handelt es sich um Wasserkörper, die den Schutzbestimmungen der Wasserrahmenrichtlinie unterliegen. Ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot oder mögliche Entwicklungsgebote im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf die Fließgewässer sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu geringfügigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser kommt, die alle im Vorsorgebereich liegen. Insbesondere Umweltbeeinträchtigungen im Unzulässigkeits- oder Zulässigkeitsgrenzbereich sind nicht zu besorgen.

2.2.7.5.5 Luft

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Luft.

Tabelle 13: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
-	III Zulässigkeits-grenzbereich	
-	II Belastungsbereich	
- Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Luftschadstoffe im Umfeld beziehungsweise Veränderung der Luftqualität durch Schadstoffeinträge (T)	I Vorsorgebereich	Konflikte mit den Regelungen der 39. BImSchV sind nicht zu erwarten. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten (vergleiche Unterlage 17.2 D)

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu geringfügigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft kommt, die alle im Vorsorgebereich liegen. Insbesondere Umweltbeeinträchtigungen im Unzulässigkeits- oder Zulässigkeitsgrenzbereich sind nicht zu besorgen.

2.2.7.5.6 Klima

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Klima.

Tabelle 14: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
---	III Zulässigkeits-grenzbereich	---
---	II Belastungsbereich	---
Veränderung des Kleinklimas durch die Beseitigung von Vegetationsbeständen (B, A, T) - Verlust von Frischluft- (Waldflächen) und Kaltluftproduktionsflächen (Offenlandflächen) - der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	I Vorsorgebereich	Es kommt zum geringfügigen Verlust von entsprechenden Flächen. Lokalklimatische Ausgleichsfunktion mit besonderer Bedeutung sind nicht betroffen. Es handelt sich um keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 14 BNatSchG.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es zu keinen Beeinträchtigungen des Schutzguts Klima kommt, die über den Vorsorgebereich hinaus gehen. Insbesondere Umweltbeeinträchtigungen im Unzulässigkeits- oder Zulässigkeitsgrenzbereich sind nicht zu besorgen.

2.2.7.5.7 Landschaft

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Planfeststellungsbehörde auf das Schutzgut Landschaft.

Tabelle 15: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
Beeinträchtigungen von nach nationalem Naturschutzrecht per Satzung oder Verordnung geschützten Flächen (B, A) - „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001)	III Zulässigkeits-grenzbereich	Ergänzend zu den Angaben in den Antragsunterlagen kommt es zu Beeinträchtigungen im Umfeld der Ilmenau im „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001), die eine Befreiung nach § 4 der Schutzgebietsverordnung erfordern. Eine solche Befreiung ist möglich, da überwiegende Gemeinwohlbelange bestehen.
Verlust von Landschaftsbildelementen (vor allem Gehölze) (B, A) der Umfang der Beeinträchtigung deckt sich mit dem für das Schutzgut Pflanzen ermittelten	II Belastungsbereich	Es handelt sich um Eingriffe nach § 14 BNatSchG, die kompensiert werden. Durch die landschaftsgerechte Neugestaltung und weitere Kompensationsmaßnahmen, werden der naturräumlichen Eigenart entsprechende Landschaftsbildelemente entwickelt. Das Maß der Belastung wird zudem durch geeignete Maßnahmen reduziert (insbesondere Lärmschutzdeckel Lüne-Moorfeld, Eingrünung der Trasse).
technische Überprägung des Landschafsbildes und visuelle Zerschneidung (A, T)	I Vorsorgebereich	Erhebliche Beeinträchtigungen sind aufgrund der starken Vorbelastung durch die bestehende Umgehungsstraße nicht zu erwarten, da es zu keiner zusätzlichen visuellen Veränderung oder technischen Überprägung des Landschaftsbildes kommt. Die Erheblichkeit im Sinne von § 14 BNatSchG wird nicht erreicht.
Schadstoffemissionen in Folge des Kraftfahrzeug-Verkehres und Luftverunreinigung von Erholungsbereichen (T)	I Vorsorgebereich	Konflikte mit den Regelungen der 39. BImSchV sind nicht zu erwarten.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben nur zu wenigen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft kommt, die dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzurechnen sind. Diese ergeben sich aus der Betroffenheit des „Landschaftsschutzgebietes des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001), die eine Befreiung nach Maßgabe des § 67 BNatSchG aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls bedürfen.

Soweit eingewandt wird, in Verbindung mit anderer Planungen Dritter seien zusätzliche Zerschneidungseffekte zu berücksichtigen, ist darauf hinweisen, dass geeignete Maßnahmen vorgesehen sind (vgl. insbesondere Unterlage 9.3, Maßnahmenkomplex 2), um Zerschneidungswirkungen so weit zu mindern, dass es vorhabenbedingt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommt.

2.2.7.5.8 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bewertung der Planfeststellungsbehörde zu den nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter.

Tabelle 16: Bewertung der nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter.

Art der Auswirkung: (B) = baubedingt, (A) = anlagebedingt, (T) = betriebsbedingt. Bewertung der Auswirkungen: Stufen IV bis I gemäß Tabelle unter 2.2.7.5.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
---	IV Unzulässigkeits-bereich	---
Dauerhafter Entzug von forstwirtschaftlicher Nutzfläche (A) - rund 11,38 ha Wald im Sinne des NWaldLG	III Zulässigkeits-grenzbereich	Es handelt sich um eine Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, die ersetzbar im Sinne von § 8 Abs. 4 NWaldLG ist. Die Umwandlungsgenehmigung erfordert gemäß § 8 Abs. 3 NWaldLG Allgemeinwohlbelange, welche der Erhaltung der Waldfunktionen überwiegen.
Temporärer Entzug von forstwirtschaftlicher Nutzfläche (A) - rund 3,21 ha Wald im Sinne des NWaldLG	III Zulässigkeits-grenzbereich	Es handelt sich um eine temporäre Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, die nach § 8 Abs. 4 NWaldLG eine Ersatzaufforstung erfordert. Die Ersatzaufforstung erfolgt auf den temporären Umwandlungsflächen nach Abschluss der Bauphase. Die Waldumwandlung erfordert gemäß § 8 Abs. 3 NWaldLG Allgemeinwohlbelange, welche der Erhaltung der Waldfunktionen überwiegen.
Entzug von Sachgütern (A) - ein Gebäude der Schlieffenkaserne - ein sonstiges Gebäude - 9 Wirtschaftsgebäude	III Zulässigkeits-grenzbereich	Im Rahmen des Vorhabens ist der Abbruch beziehungsweise Rückbau vorgesehen. Die betroffenen Sachgüter stehen nicht weiter zur Verfügung. Die Eigentumsrechte können nur durch übergeordnete Allgemeinwohlbelange oder freiwillige Bereitschaft der Betroffenen überwunden werden.
---	II Belastungsbereich	---.
Bekannte Bau- und Bodendenkmäler sind vom Vorhaben nicht betroffen (B, A)	I Vorsorgebereich	Beeinträchtigung von unbekannten Bodendenkmälern können nicht vollständig ausgeschlossen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass durch Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne von § 6 NDSchG vermieden werden. Zudem ist die Vorhabenträgerin zur Beachtung von § 14 NDSchG verpflichtet. Hierdurch wird sichergestellt, dass es zu keinem Verlust archäologischer Fundstücke und somit zu keiner erheblichen Beeinträchtigung kommt.
Veränderung der Standortbedingungen durch Waldanschnitt (B, A)	I Vorsorgebereich	Es handelt sich nicht um eine ersatzaufforstungspflichtige Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, da der Waldstatus nicht verloren geht.
Beeinträchtigung von der Ver- und Entsorgung dienenden Anlagen beziehungsweise Flächen, Leitungen sowie sonstiger Sachgüter (B, A)	I Vorsorgebereich	Vom Vorhaben betroffene Sachgüter stehen weiter zur Verfügung. Gegebenenfalls werden Bestandteile den neuen Verhältnissen angepasst.
Bedeutsame historische Kulturlandschaften - Lüner Holz (B, A)	I Vorsorgebereich	Relevante Beeinträchtigung der historischen Kulturlandschaft ergeben sich aufgrund der nur randlichen Betroffenheit nicht.
Beeinträchtigung von Straßen- und Wegeverbindungen (A)	I Vorsorgebereich	Vom Vorhaben betroffene Sachgüter stehen weiter zur Verfügung. Gegebenenfalls werden einzelne Bestandteile den neuen Verhältnissen angepasst.

Auswirkungen	Bewertung der Auswirkungen	Erläuterungen zur Bewertung der Umweltauswirkungen
Entzug landwirtschaftlicher Nutzflächen (A) - landwirtschaftlich genutzte Fläche (Acker, Grünland)	I Vorsorgebereich	Gesetzliche oder untergesetzliche Regelungen sehen keinen Ausgleich für die Verluste landwirtschaftlicher Nutzflächen vor. Auf agrarstrukturelle Belange wird im Rahmen der Kompensationsplanung gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG Rücksicht genommen, indem landwirtschaftliche Flächen nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden und vorrangig eine Kompensation durch Entsiegelung angestrebt wird.
Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge (T) - verschiedene Waldbestände	I Vorsorgebereich	Es handelt sich nicht um eine ersatzaufforstungspflichtige Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, da der Waldstatus nicht verloren geht.

Die Bewertung nach § 12 UVPG zeigt, dass es durch das Vorhaben zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter kommt, die dem Zulässigkeitsgrenzbereich zuzuordnen sind. Sie ergeben sich (anlagebedingt) durch die Umwandlung von Wald. Zudem ergeben sich diese aus dem dauerhaften Entzug von Sachgütern (Eigentumsrechte).

2.2.7.5.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Tabellarisch lassen sich die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbezogenen Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 17: Medienübergreifende Gesamtbewertung.

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 12 UVPG		
	baubedingt	anlagebedingt	betriebsbedingt
Menschen	(+)	+	(+)
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	(-)	(-)	(-)
Boden	+	(+)	+
Wasser	+	+	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+
Landschaft	(-)	(-)	+
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	(-)	(-)	+

+	Auswirkungen nicht erheblich (keine Betroffenheit oder ausschließlich Vorsorgebereich)	(-)	Auswirkungen erheblich (Zulässigkeitsgrenzbereich)
(+)	Auswirkungen erheblich (Belastungsbereich)	-	Auswirkungen erheblich (Unzulässigkeitsbereich)

Das Vorhaben hat erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft und Sachgüter (Zulässigkeitsgrenzbereich). Nachteile,

die durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können (Belastungsbereich), betreffen zusätzlich das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit, bei dem die bauzeitlichen Einwirkungen im Vordergrund stehen, und das Schutzgut Boden, wobei sich mindernd auswirkt, dass die Trasse in einem großen Teilstreckenbereich auf der vorhandenen B 4 verläuft.

2.2.7.5.10 Naturschutzfachliches Kompensationskonzept

Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept berücksichtigt zunächst, dass ein wesentlicher Teil der Beeinträchtigungen auf den Straßennebenflächen der vorhandenen B 4 entstehen. Relevante Konflikte sind die Verluste von nutzbaren Habitatstrukturen der wertgebenden Vogel- und Fledermausarten. Das sind im Bereich der Ilmenauniederung sowie des Lüner Holzes und der Neuen Forst vorrangig Gehölze und Waldsäume. Im Offenland sind dies Ackerflächen, die insbesondere von der Feldlerche genutzt werden, sowie Saumstrukturen und Waldränder u.a. als Lebensraum von Heidelerche, Nachtigall, Neuntöter, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Baumpieper.

Durch das Vorhaben gehen insbesondere die straßenbegleitenden Gehölz- und Ruderalstrukturen parallel zur B 4 verloren. Der Hauptkonflikt entsteht durch den anlage- und baubedingten Verlust von bodensaurem Buchen- und Eichenmischwald (LRT 9110, LRT 9190) im Lüner Holz und der Neuen Forst. Betroffen sind hauptsächlich alte Bestände (> 100 Jahre). Darüber hinaus gehen im Bereich der Ilmenau Erlen- und Eschenauwald (LRT 91E0), Weidengebüsche und bodensaure Eichenmischwälder nasser Standorte (LRT 9190) verloren.

Die bedeutenden Tier-Artengruppen im Stadtgebiet von Lüneburg sind Fledermäuse und Vögel. Die Ilmenauniederung wird als bedeutende Flugroute und Hauptjagdgebiet verschiedener Fledermausarten (u. a. Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus) mit hoher Individuen Dichte genutzt. Gleiches gilt für das Lüner Holz, welches insbesondere nördlich der B 4 auch Wochenstuben (insbesondere des Großen Abendseglers) aufweist. Im Bereich der Neuen Forst befinden sich ebenfalls Flugrouten und Jagdgebiete, jedoch von insgesamt geringerer Bedeutung. Entlang der Apfelallee zwischen Hagen und der B 216 sind Flugrouten und Jagdgebiete mehrerer Fledermausarten nachgewiesen. Die zahlreichen alten Eichen der Allee haben ein hohes Potential an Baumquartieren. Planungsrelevante Vogelarten sind im Offenland um Lüneburg u.a. Feldlerche, Goldammer, Gartengrasmücke Heidelerche und Baumpieper. An der Ilmenau wurden neben der Nachtigall, z.B. Brutpaare von Blässhuhn, Teichrohrsänger, Grauschnäpper und Star nachgewiesen. In den Waldbereichen des Lüner Holz und Neue Forst sind Grün- und Schwarzspecht, neben Arten wie Waldlaubsänger, Kernbeißer und Gartengrasmücke wertgebend. Im südlichen Stadtgebiet im Übergang zum Offenland bei Hagen bestehen Brutnachweise der Heidelerche, des Neuntöters, des Baumpiepers, der Gartengrasmücke, des Gelbspötters, der Goldammer, des Stars und Haussperling sowie der Feldlerche. Im Gewerbegebiet Bilmer Berg I wurde die Haubenlerche (vom Aussterben bedroht, RL 1) nachgewiesen.

Die Verluste der straßenbegleitenden Gehölzstrukturen werden durch vergleichbare oder optimierte Vegetationsstrukturen, die auf den Böschungen und Lärmschutzwällen der zukünftigen A 39 neu angelegt werden, kompensiert. Die darüberhinausgehenden Beeinträchtigungen orientieren sich an den betroffenen Bezugsräumen Ilmenau und Ilmenauniederung, Lüner Holz und Neue Forst sowie Offenland um Lüneburg. Dabei ist der Bezugsraum Ilmenau geprägt von einem Mosaik gewässerbegleitender Vegetationsstrukturen aus Schilf-Landröhricht und Uferstaudenfluren sowie Weidengebüschen und Erlen- und Eschenauwald, die u. a. eine hohe Bedeutung als Jagdgebiet für Fledermäuse haben und Lebensraum der artenschutzrechtlich relevanten Nachtigall ist. Im Bereich der Brücke über die Ilmenau soll die Durchgängigkeit der Niederung durch Vernässung und Strukturanreicherung optimiert werden. Hierbei werden mit einer neu angelegten Flutmulde auch die Entwicklungsvoraussetzungen für die vom Vorhaben in geringem Umfang betroffenen feuchten Hochstaudenfluren (LRT 6430) geschaffen. Mit den Maßnahmen wird insgesamt die Vernetzungsfunktion im FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ gestärkt.

Für die funktional gleichartige Kompensation, die aufgrund der Flächenverfügbarkeit nur teilweise in der Ilmenauniederung und in einiger Entfernung vom Eingriffsort (ca. 10 km) nordwestlich von Handorf durch die Entwicklung eines Weichholzauwaldes umsetzbar ist, wurde als weiterer Maßnahmenraum ein Niedermoorstandort westlich von Mechtersen gewählt, auf dem ein

strukturreicher Feuchtlebensraum entwickelt wird. Der Weichholzauwald mit seinem dichten Waldrand bei Handorf dient dabei insbesondere als populationsstabilisierende Maßnahme für die Nachtigall. Im Bereich Mechtersen werden mit einem Komplex Sumpfwald und feuchten Hochstaudenfluren bzw. Röhrichten hochwertige Biotope und Habitatstrukturen für die wertgebenden Vögel und Fledermäuse geschaffen.

Die Verluste der alten bodensauren Buchen- (LRT 9110) und Eichenmischwälder (LRT 9190) im Bezugsraum Lüner Holz und Neue Forst sollen durch Waldergänzungsflächen ebenfalls im Raum Mechtersen-Vögelsen erfolgen. Zur weiteren Vernetzung bestehender Wälder ist die Anlage von naturnahen Eichenmischwäldern und von bodensauren Buchenwäldern vorgesehen. Die Anlage und Entwicklung von Auwald, Buchen- und Eichenmischwäldern dient gleichzeitig als Ersatzaufforstung im Sinne des niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) [125].

Die Beeinträchtigungen im Bezugsraum Offenland um Lüneburg lassen sich stellvertretend an den Vogelarten Feldlerche, Heidelerche und Neuntöter festmachen, die insbesondere im südlichen Abschnitt durch die freie Trassierung der A 39 betroffen sind. Für Feldlerche und Heidelerche stehen bei Hagen keine Maßnahmenflächen zur Strukturanreicherung im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung. Als populationsstabilisierende Maßnahmen für die Feldlerche sind westlich Kirchgellersen Blühflächen zur Strukturanreicherung der Agrarlandschaft vorgesehen. Für die Heidelerche werden südlich von Mechtersen im Anschluss an vorhandene Heideflächen weitere Heiden entwickelt sowie ein lockerer Hutewald ähnlicher Waldsaum angelegt. Dem Neuntöter wird eine Dornenhecke mit angrenzendem Extensivgrünland bei Radbruch als Bruthabitat angeboten.

Etwaige Beeinträchtigungen der Flugrouten und Jagdgebiete der verschiedenen Fledermausarten werden ebenso wie der Wanderkorridor des Fischotters und der gewässerbewohnenden Arten durch die Dimensionierung und Ausstattung der Querungsbauwerke (Ilmenaubrücke, Faunapassage im Lüner Holz und Eisenbahnbrücken in der Neuen Forst) vermieden. Die Flugroute bei Hagen wird durch Leitpflanzungen umgelenkt. Für den Verlust von Brutplätzen des Haussperlings werden Nisthilfen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen angeboten. Nachtigall, Feldlerche, Heidelerche, Neuntöter, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Baumpieper sind vom Verbotstatbestand der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten betroffen. Im Bereich der Ilmenau-Brücke werden zwei Reviere der Nachtigall baubedingt in Anspruch genommen, drei Feldlerchenreviere gehen im Offenland bei Hagen sowie ein weiteres im Bereich Lüneburg-Nord voraussichtlich verloren. Heidelerche, Neuntöter und Baumpieper sind mit je einem Revier an der geplanten Anschlussstelle der B 216 durch die bauliche Inanspruchnahme des Lebensraumes betroffen. Die Gartengrasmücke wird westlich der Ilmenau im nördlich der B 4 angrenzenden Auwald (1 BP) und zwischen der Ilmenaubrücke und der AS B 209 (2 BP) sowie nördlich von Moorfeld im Bereich des an die B 4 grenzenden Siedlungsgehölzes (1 BP) und im Bereich von Neu Hagen westlich der A 39 (3 BP) mit insgesamt 7 Revieren anlage- und baubedingt (Bauflächen, Böschungen und Wirtschaftswege) betroffen. Für die Goldammer gehen in den Böschungsbereichen der Anschlussstelle Lüneburg-Nord (5 BP) und nördlich von Moorfeld im Bereich der an die B 4 grenzenden Böschung (1 BP) sowie in den Randbereichen der straßenbegleitenden Gehölze der B 216 (5 BP) und eines Wirtschaftsweges am Bauende (2 BP) insgesamt für 13 Reviere anlage- und baubedingt Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren. Ein Revier des Gelbspötters wird baubedingt im Bereich zwischen der AS B 4 und AS B 216 in Anspruch genommen.

Für die betroffenen Arten sind mit Ausnahme des Baumpiepers populationsstärkende Maßnahmen geplant.

[125] NWaldLG – Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21. März 2002 (Nds. GVBl. S. 112), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Mai 2022 (Nds. GVBl. S. 315).

Durch die Anlage von Blühflächen für die Feldlerche, einer Heide und eines lichten Laubwaldrandes für die Heidelerche und die Goldammer bzw. eines dichten Waldrandes feuchter Standorte und vorgelagerter extensiver Nahrungshabitate für den Gelbspötter, die Goldammer und die Gartengrasmücke und eines Weichholzauwaldes für die Nachtigall sowie einer Dornenhecke mit angrenzendem Extensivgrünland für den Neuntöter, die Gartengrasmücke und die Goldammer werden bei Mechtersen, nördlich von Handorf sowie bei Radbruch Lebensräume in ausreichendem Umfang aufgewertet bzw. geschaffen, sodass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum nicht verschlechtert. Für den Baumpieper kann aufgrund der derzeit günstigen Bestandssituation auch ohne weitere Maßnahmen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Naturraum ausgeschlossen werden. Darüber hinaus wirken sich die für die Heidelerche vorgesehenen Maßnahmen auch förderlich für den Baumpieper aus.

Für die Querung der Ilmenau und Niederung, die Teil des FFH-Gebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ ist, sind umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen. Von den zahlreichen Erhaltungszielen des gesamten FFH-Gebiets sind im Vorhabenbereich die Lebensraumtypen 3260 „Flüsse der planaren bis montanen Stufe“ und 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“ sowie die Arten Rapfen, Groppe, Bitterling, Flussneunauge und Bachneunauge nachgewiesen worden. Darüber hinaus wird das Vorkommen des Fischotters angenommen. Flächenbeanspruchungen durch Brückenpfeiler und Bauflächen werden ebenso wie direkte Einleitungen der Fahrbahnentwässerung vermieden. Das Brückenbauwerk ist einerseits ausreichend dimensioniert, um die Durchgängigkeit der Niederung zu gewährleisten. Andererseits werden mit der Erweiterung des Brückenbauwerks ca.130 m² des LRT 6430 und ca. 390 m² des LRT 3260 (zusätzlich) überspannt, was zu einer etwas erhöhten Verschattung des LRT 3260 als Lebensraum der Fischarten führt, wobei ein Lichtspalt zwischen den Brückenteilen hier entgegenwirkt.

Insgesamt können aufgrund der sehr geringen zusätzlichen Betroffenheiten des FFH-Gebietes erhebliche Beeinträchtigungen in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden.

2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Der Plan ist mit den unter 1.2 dieses Beschlusses beschriebenen Teilmaßnahmen und mit den unter 1.9 festgelegten Inhalts- und Nebenbestimmungen festzustellen, weil er nach den Zielen des einschlägigen Fachplanungsgesetzes – hier des FStrG - gerechtfertigt ist (hierzu im Folgenden 2.3.1), die gesetzlichen Voraussetzungen für alle von ihm gem. § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG eingeschlossenen Gestattungen vorliegen und er auch sonst gegen kein gesetzliches Ver- oder Gebot verstößt (hierzu im Folgenden 2.3.2), und die Abwägung aller relevanten Belange ergibt, dass überwiegende öffentliche Interessen für seine Feststellung in der durch diesen Beschluss definierten Form sprechen (hierzu im Folgenden 2.3.3).

2.3.1 Planrechtfertigung

Für den beantragten Bauabschnitt 1 der A 39 und die mit ihm verbundenen Maßnahmen ist die für jede Fachplanung erforderliche Planrechtfertigung gegeben. Eine planerische Ermessensentscheidung trägt ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst, sondern ist im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter rechtfertigungsbedürftig.[126] Eine Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der von dem einschlägigen Fachgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht und in den Fällen, in denen sich das Vorhaben – wie hier – nicht ohne die Inanspruchnahme von Grundeigentum Privater verwirklichen lässt, die mit dem Vorhaben

[126] BVerwG, Urteil vom 11.07.2001 – 11 C 14/00 –, juris Rn. 34.

verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden[127], die Maßnahme unter diesem Blickwinkel, also objektiv, erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist.[128]

Diese Erforderlichkeit der geplanten Maßnahme(n) ergibt sich aus folgenden Gründen:

2.3.1.1 Bedarf als solcher

Gemessen an den Zielsetzungen des FStrG als das hier maßgebliche Fachplanungsgesetz besteht für das Vorhaben ein entsprechender Bedarf. Denn die A 39 ist im Bereich von Lüneburg bis Wolfsburg mit dem 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004[129] im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als laufendes und fest disponiertes Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft und im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter der lfd. Nr. 701 der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG[130] im vordringlichen Bedarf fortgeschrieben worden.

Das zu Grunde liegende Gesamtverkehrskonzept wurde zunächst mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 04.10.2004 (5. FStrAbÄndG[131]), in Kraft getreten am 16.10.2004, in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Der aktuelle Bedarfsplan des 6. Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG[132]) vom 23.12.2016 schreibt dieses Gesamtkonzept fort. Darin ist die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg unter lfd. Nr. 701 (NI A 039 AS Lüneburg-N (B 216) AS Weyhausen (B 188) N4 vordringlicher Bedarf) der Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG weiterhin in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Zwar wird die Verbindungstrasse mit der Bezeichnung „A 039 AS Lüneburg-N (**B** 216) - AS Weyhausen (B 188)“ im Bedarfsplan dargestellt. Bei der Angabe der Verknüpfung an der Anschlussstelle Lüneburg-Nord handelt es sich ausweislich des Erlasses des BMVI jedoch um ein offensichtliches Schreibversehen[133] insofern, als es dort im Klammerzusatz nicht B 216, sondern **L** 216 heißen muss. Die vorhandene Anschlussstelle Lüneburg-N(Nord) schließt nämlich an die dortige Landesstraße L 216 an, während die Bundesstraße B 216 die B 4 im östlichen Stadtgebiet von Lüneburg in Ost-West-Richtung quert und eine Verknüpfung hier fernliegend ist. Für die B 190n ist auf niedersächsischer Seite im aktuellen Bedarfsplan unter lfd. Nr. 762 und 763 ein weiterer Bedarf mit Planungsrecht für einen 2-spurigen, auf Sachsen-Anhaltinischer Seite unter lfd. Nr. 1253 für einen 3-spurigen Neubau festgestellt. Der 4-spurige Neubau der A 14 in der Nord-Südausrichtung zwischen der A 24 und der AS Dahlenworsleben nördlich von Magdeburg ist im aktuellen Bedarfsplan ebenfalls als laufendes Vorhaben fest disponiert bzw. mit vordringlichem Bedarf eingestuft.

Daneben vollzieht die geplante A 39 gemäß der Karte 5.4 des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vom 11.12.2013[134] den im transeuropäischen Verkehrsnetz – Allgemeines Netz – vorgesehenen Lückenschluss zwischen Wolfsburg und Hamburg.

Der Verknüpfungspunkt für die A 39 im Raum Wolfsburg ist dabei mit dem Anschluss an die bisher nordwestlich von Wolfsburg bei Weyhausen/Tappenbeck endende A 39 (AS Weyhausen – B 188) durch den Bedarfsplan festgelegt. Im Raum Lüneburg wird die A 39 nach dem insoweit zu Grunde

---

127 Nds. OVG, Urteil vom 22.02.2012, – 7 KS 71/10 –, juris Rn. 25.
128 BVerwG, Urteil vom 25.02.2014 – 7 B 24/13 –, juris Rn. 9; BVerwG, Urteil vom 26.04.2007 – 4 C 12/05 –, juris Rn. 45; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, juris Rn. 182; BVerwG, Urteil vom 08.07.1998 – 11 A 53/97 –, juris Rn. 24; BVerwG, Urteil vom 11.07.2001 – 11 C 14/00 –; BVerwG, Urteil vom 19.05.2005 – 4 VR 2000/05 –, juris Rn. 17.
129 BGBl. 2014 I S. 2574.
130 Der Bundesverkehrswegeplan 2030 hat als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes nach dem Sechsten Änderungsgesetz vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354) zum Fernstraßenausbaugesetz am 31.12.2016 Gesetzeskraft erlangt.
131 BGBl. 2004 I S. 2574.
132 BGBl. 2016 I S. 3354.
133 So ausdrücklich auch Erlass BMVI vom 09.08.2019, Az. StB 10/7112.1/3-3165520.
134 ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1-128.

gelegten Planungskonzept des Bedarfsplans mit der bestehenden A 39, ehemals A 250, Lüneburg – Hamburg verknüpft.

Der hier planfestgestellte 1. Bauabschnitt ist somit integraler Bestandteil des in seinen Verknüpfungspunkten zwischen Lüneburg-Nord und der Anschlussstelle Weyhausen (B 188) bei Wolfsburg bestimmten Bedarfsplanprojektes; er vermittelt im Wesentlichen über die Bestandstrasse der B 4 den Lückenschluss im Autobahnnetz zwischen der im Norden von Lüneburg an der Anschlussstelle Lüneburg-Nord (**L** 216) endenden vorhandenen Autobahn Maschen – Lüneburg (ehemals A 250) und der geplanten Verknüpfung der von Süden kommenden Autobahn A 39 mit der B 216 östlich von Lüneburg.

Soweit in Einwendungen vorgetragen wird, das oben unter 2.1.1 beschriebene Gesamtkonzept zur Erschließung des nordostdeutschen Raums (A 14, A 39, B 190n) sei, nachdem die B 190n in dem aktuellen Bedarfsplan in den weiteren Bedarf herabgestuft wurde, überholt und mit der Folge nicht mehr tragfähig, dass die gleichwohl gesetzlich fortgeschriebene Bedarfsplanfestlegung evident sachwidrig zu erkennen sei, kann dem unabhängig von der gesetzlichen Bindungswirkung[135] des Bedarfsplans nicht gefolgt werden.

Der aufgrund von Prognosen über Verkehrsströme erstellte Bedarfsplan gibt nicht nur an, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf überhaupt besteht, sondern er konkretisiert zugleich die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, indem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges „zusammenhängendes Verkehrsnetz“ für „einen weiträumigen Verkehr“ darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird[136]. Der Bedarfsplan legt damit das zusammenhängende Verkehrsnetz nicht nur linienmäßig, sondern auch in Bezug auf die Kapazität der Straßen etwa in Gestaltung eines vier- oder auch sechsstreifigen Aus- oder Neubaus näher fest[137]. Dabei mögen die einzelnen Bedarfsplanprojekte in einem mehr oder weniger engen konzeptionellen Zusammenhang mit der Folge stehen, dass sowohl der Bedarfsplan als Ganzes oder auch mehrere aufeinander abgestimmte Einzelprojekte des Bedarfsplans Bestandteil eines übergreifenden Konzeptes sind. Einer solchen Gesamtkonzeption liegt aber jeweils durchgehend die Vorstellung zu Grunde, dass die gesetzliche Bedarfsfestlegung jeweils projektbezogen aus dem Bedarfsplan rechtlich selbständig für die jeweiligen unter einer Nummer im Bedarfsplan abgegrenzten Einzelprojekte und damit gerade nicht in rechtlicher Abhängigkeit eines Anschlussprojektes begründet wird; die gesetzliche Bedarfsfestlegung für die einzelnen Projekte des Bedarfsplans erfolgt vielmehr ohne Ansehen anderer, auch anknüpfender Bedarfsplanvorhaben. Die Herabstufung der B 190n aus dem vordringlichen in den weiteren Bedarf des aktuellen Bedarfsplans berührt daher die gesetzliche Bedarfsfestlegung der A 39 nicht.

Daneben erfüllt der im Wesentlichen auf der Bestandstrasse der B 4 im Stadtgebiet von Lüneburg verlaufende Planungsabschnitt 1, für den alle im Bestand der B 4 vorhandenen Anschlussstellen an das innerstädtische Straßennetz erhalten bleiben, auch die Teilfunktion einer innerstädtischen Hauptentlastungsstraße.

Im Gegensatz zur Ansicht der Einwender ist die Planfeststellungsbehörde in Übereinstimmung mit der Zielsetzung des § 1 Abs 1 FStrG mithin der Ansicht, dass der verzögerte Ausbau der B 190n den Bedarf, das regionale Verkehrsnetz zu entlasten, Verkehrsströme über die neue Fernautobahnverbindung zu bündeln, nicht entfallen lässt, sondern gegebenenfalls sogar steigert.

2.3.1.2 Dimensionierung

Nähere Voraussetzung für eine solchermaßen bedarfsgerechte Planung ist allerdings, wie

[135] BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 – 4 C 4/94 –, juris LS 2.
[136] BVerwG, Urteil vom 26.03.1998 – 4 A 7/97 –, juris Rn. 12.
[137] BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 19/94 –, juris Rn. 44.

wiederholt auch in Einwendungen allerdings in Abrede gestellt wird, dass die Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes auch zur Aufnahme eines entsprechend leistungsfähigen Autobahnquerschnittes geeignet ist. (Hierzu sogleich im Einzelnen)

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg nach der verbindlichen Festlegung der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) als 4-streifiger Autobahnneubau das Autobahnnetz zwischen Lüneburg Nord (Anschlussstelle L 216) und Wolfsburg (Anschlussstelle Weyhausen B 188) schließen soll.

Mit der durch das BVerwG in ständiger Rechtsprechung geklärten Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG sind damit die Netzverknüpfung und die Dimensionierung für die Linienbestimmung und die Planfeststellung vorgegeben, während alle anderen Aspekte der weiteren Konkretisierung in den nachfolgenden Planungsstufen bedürfen[138] .

Für die Dimensionierung des Autobahnneubau zwischen Lüneburg und Wolfsburg ist mithin das Planungsziel einer durchgehenden an den vorhandenen Bestand der A 39 bei Lüneburg Nord anknüpfenden Autobahnverbindung maßgeblich.

Als großräumige (kontinentale) Straßenverbindung nach RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) ist die A 39 dabei in die Straßenkategorie AS 0 (Verbindung von Oberzentren) einzustufen, woraus sich die Wahl der Entwurfsklasse EKA 1 A mit der Folge ergibt, dass sich die Grenz- und Mindestwerte für die straßenbautechnischen Entwurfselemente auf eine Geschwindigkeit von 130 km/h beziehen.

Für den Neubau der A 39 im ersten Bauabschnitt innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg auf der Bestandstrasse der B 4 stellt sich deshalb die Frage, ob mit den gewählten und mit Rücksicht auf die Bestandsbebauung maximal zu verwirklichenden Entwurfselementen, soweit von den zu Grunde zu legenden Parametern der Entwurfsklasse EKA 1 A abgewichen wird, dass hiervon das die Planrechtfertigung tragende Planungsziel einer großräumigen Straßenverbindung von Oberzentren insoweit berührt wird, als ein in der Abwägung wesentliches Planungsziel als verfehlt betrachtet werden müsste.

Im Ergebnis erweist sich die B 4 Bestandstrasse innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg aber zur Aufnahme einer Autobahnplanung aus den nachstehenden Erwägungen als ausreichend geeignet, so dass der planfestgestellte Abschnitt von dem im Bedarfsplan zu Grunde gelegten Planungsziel einer Fernautobahnverbindung getragen wird und die gesetzliche Bedarfsfestlegung für das Vorhaben streitet.

In dem für diesen Zusammenhang zu Grunde gelegten rechtlichen Ausgangspunkt hat das Bundesverwaltungsgericht in der Entscheidung zur Leverkusener Rheinbrücke rechtsgrundsätzlich geklärt, dass sich die Verfehlung eines Planungsziels, dem in der Abwägung herausragende Bedeutung beigemessen wird, als Abwägungsfehler der gewählten Linie (Variante) darstellt.[139] . Erforderliche Abweichungen von den Entwurfselementen der EKA 1 A insofern, als hinsichtlich der Kuppen- und Wannenhalbmesser nur die Entwurfselemente der EKA 1 B eingehalten werden konnten, hat das Bundesverwaltungsgericht in der Abwägung indes unbeanstandet gelassen.[140] Der Entscheidung ist weiter zu entnehmen, dass mit der dort für die Planung zu Grunde gelegten Straßenkategorie und Entwurfsklasse gemäß Nr. 3.3 RAA zwar unter anderem die Grenz- und Richtwerte für die Entwurfselemente festgelegt werden. Diese böten nach ihrem eigenen

[138] BVerwG, Urteil vom 08.01.2014 – 9 A 4/13 –; BVerwGE 149, 31 (32).
[139] BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, Rn. 151: in dem dort entschiedenen Fall war für die gewählte Variante bestimmend, dass mit ihr die Fortführung der Straße sowohl in Hoch- auch als in Tieflage offengehalten werden sollte.
[140] Ebenda Rn. 154.

Regelungsgehalt gemäß Nr. 1.2 Abs. 2, 3 RAA jedoch keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben an, sondern enthielten einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll. Ein Abweichen von den für die EKA 1 A vorgesehenen Parametern bedeute daher weder eine Herabstufung der Entwurfsklasse, noch setzte sie eine solche voraus. Ist vorliegend die gewählte Linie und Vorzugstrasse auf der vorhandenen Trasse der B 4 zu einem Teil durch das Planungsziel bestimmt, eine neue durchgehende an den vorhandenen Bestand der A 39 im Norden von Lüneburg anknüpfende Fernverbindung innerhalb des zusammenhängenden Autobahnnetzes zu schaffen, und weicht die gewählte Linie und Vorzugstrasse dabei teilweise von den Entwurfselementen der anzuwendenden Entwurfsklasse 1 A ab, so steht dies – die vorstehende Rechtsprechung zu Grunde gelegt – nicht im Konflikt mit dem Planungsziel. Ausgehend davon, dass die Grenz- und Richtwerte für die Entwurfselemente der anzuwendenden Entwurfsklassen einen Ermessensspielraum beinhalten, hält die Planfeststellungsbehörde die gewählte Linie und Vorzugstrasse auch nicht mit der Folge für generell ungeeignet oder autobahnuntauglich, wie es in Einwendungsschreiben wiederholt heißt, dass bereits mit dem technischen Entwurf das primäre Ziel einer Autobahnfernverbindung verfehlt würde. Ein solches Abweichen von den für die festgestellte Planung zu Grunde zu legenden Entwurfsparametern, das den gesetzlichen Planungsauftrag berührte oder in dem Sinne verfehlte, dass die verbindliche gesetzliche Bedarfsfestlegung nicht mehr für das konkret beantragte Vorhaben zum Tragen käme, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht bereits dann anzunehmen, wenn nicht durchgehend die Mindestentwurfsparameter der bestimmten Entwurfsklasse, sondern in einzelnen Parametern die Mindestentwurfselemente anderer Autobahnentwurfsklassen, z.B. die Mindestentwurfselemente einer Stadtautobahn (Entwurfsklasse 3) verwirklicht werden sollen. Ein Verfehlen des gesetzlichen Planungsauftrages, aus dem die Planung ihre Rechtfertigung bezieht, wäre erst dann festzustellen, wenn die konkret beantragte Planung nicht mehr den für einen Autobahnneubau anzuwendenden Entwurfsparametern entspräche oder ein vollständiger Entwurfsklassenwechsel zu vollziehen wäre, der mit der Verbindungsfunktionsstufe nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) nicht vereinbar wäre.

Dies ist für die konkret beantragte Planung auch im Hinblick auf das bereits unter 2.1.1 beschriebene Geschwindigkeitsprofil des Abschnitts, das konzeptioneller Teil der Planung ist, aber gerade nicht festzustellen. Auch soweit das Geschwindigkeitsprofil aus den geringeren Radien, die auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes nur zu verwirklichen sind, und daraus folgend den geringeren Haltesichtweiten resultiert, verwirklicht die Planung die Mindestentwurfselemente der EKA 3 (Stadtautobahn), so dass die beantragte Planung als Ganzes damit den in der RAA vorgegebenen Entwurfselementen entspricht. In Nr. 3.4 RAA ist insoweit zwar vorgegeben, dass Autobahnen der EKA 1 so geplant werden sollen, dass in der Regel keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist und die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h zur Anwendung kommt. Hiervon sind im Einzelfall jedoch begründete Abweichungen möglich. Dies ist durch die geringeren Haltesichtweiten trassierungsbedingt im Zuge der vorhandenen B 4 sowie durch die dichte Folge von Anschlussstellen innerhalb von Lüneburg der Fall. So wird ebenfalls nach Nr. 3.4 RAA der Berechnung der Grenzwerte für die Entwurfselemente (Abschnitt 5) von Stadtautobahnen (EKA 3) die Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h bei Nässe zugrunde gelegt. Die RAA weist in Nr. 3.4 ausdrücklich darauf hin, dass Autobahnen der EKA 3 dadurch gekennzeichnet sind, dass auf ihnen die zulässige Geschwindigkeit durchgängig begrenzt ist und bei einer größeren Trassierung mit entsprechenden Haltesichtweiten die Geschwindigkeit, die in der Regel 80 km/h beträgt, ausnahmsweise auch 100 km/h betragen kann. Die RAA sieht aber ausdrücklich auch bei einer weiteren Trassierung, die eine Geschwindigkeit von 100 km/h (ausnahmsweise) zuließe, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h aufgrund schmalerer Fahrstreifenbreite und ausdrücklich auch wegen der „dichten Folge von Anschlussstellen und damit verbundener Orientierungsprobleme hinsichtlich der Wegweisung sowie der Vielzahl von Verflechtungsvorgängen“ als möglich und zweckmäßig vor.

Entspricht die beantragte Planung somit nur teilweise den Entwurfselementen einer Fernautobahn der EKA 1A, im Übrigen aber in Anpassung an die vorhandene Bestandstrasse der B 4 den Entwurfscharakteristika einer Stadtautobahn (EKA 3), so sind zwar Abstriche von der Planungszielverwirklichung einer Fernautobahn für den Abschnitt, nicht aber ein (gänzliches) Verfehlen des Planungsauftrages festzustellen. Dabei ist auch festzustellen, dass das Planungsziel einer durchgehenden Autobahnverbindung innerhalb des zusammenhängenden weiträumigen Autobahnnetzes mit der beantragten Linie erreicht wird.

Danach wird die konkret festgestellte Planung von der gesetzlichen Bedarfsplanfestlegung und dem Planungsziel des Neubaus einer Autobahn der kontinentalen Verbindungsstufe zwischen Oberzentren getragen, auch wenn mit dem teilweisen Unterschreiten der für eine Autobahn der Entwurfsklasse 1 A anzuwendenden Entwurfsparameter (Mindestradien) auf einer weitgehenden Teilstrecke des Abschnitts etwa ab der Ilmenau Querung (bis Bauende) zu gewichtende Abstriche von der Planungszielverwirklichung einer Fernautobahn zu konstatieren sind.

Die festgestellte Planung verfehlt auch mit der auf der Grundlage der Entwurfsklasse 1 A gewählten Querschnittsgestaltung nicht die mit der gewählten Trasse, wie oben bereits dargelegt, innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg miteinander zu verbindenden Planungsziele einerseits des Autobahnlückenschlusses und andererseits das Planungsziel einer leistungsfähigen Hauptentlastungsstraße für den Lüneburger Raum. Der gewählte Querschnitt ist ausreichend leistungsfähig, sowohl die Fernverkehre, insbesondere die erhöhten Schwerlastanteile aufzunehmen und in dem dann geschlossenen Autobahnnetz durch den Stadtabschnitt von Lüneburg zu ziehen, als auch die örtlichen und regionalen Verkehre abzuwickeln. Die Querschnittsgestaltung ist dabei in besonderer Weise funktional auf die genannten Planungsziele abgestimmt und mit einem Entwurfsklassenwechsel nicht verbunden.

Nicht zu beanstanden ist dabei auch, dass nach der Verbindungsfunktionsstufe einer Fernautobahnverbindung von Oberzentren für die Wahl des Querschnitts und für die Querschnittsgestaltung auch im Hinblick auf die beengten Trassierungsparameter innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg die Entwurfsklasse EKA 1 A zu Grunde gelegt wurde, auch wenn der Abschnitt innerhalb des Stadtgebietes auch die typischen Verbindungsfunktionen einer Stadtautobahn (EKA 3) erfüllt bzw. erfüllen muss. Nach Ziffer 3.2 RAA **sind** Fernautobahnen außerhalb <u>und</u> innerhalb bebauter Gebiete nach der Entwurfsklasse EKA 1 A zu entwerfen, wobei ein Wechsel der Entwurfsklasse grundsätzlich nicht, allenfalls für Überregionalautobahnen bei Änderung ihrer Lage zu bebauten Gebieten nur in Autobahnknotenpunkten vorgenommen werden darf. Gleichwohl können Stadtautobahnen, die ebenfalls nach Ziffer 3.2 RAA weitgehend durch bebautes städtisches Gebiet führen und regelmäßig (funktionaler) Bestandteil des städtischen Hauptstraßennetzes sind, ausdrücklich in das Netz der Überregional- und auch Fernautobahnen integriert werden. Aus diesem Regelungsgefüge der RAA selbst wird zum einen bestätigt, dass ein Nebeneinander oder die Verbindung weiträumiger Verkehrsfunktionen einer Fernautobahn mit den typischen Funktionen einer Stadtautobahn für das örtliche und regionale Straßennetz, wie in dem hier planfestgestellten Abschnitt vorgesehen, von den Entwurfsrichtlinien gedeckt ist. Zum anderen ist erkennbar, dass in einem solchen Fall die Entwurfsklassenelemente der weiträumigeren Verbindungsfunktionsstufe, hier der Fernautobahn (EKA 1 A). führend zu Grunde zu legen sind.

Dabei ist nach der prognostizierten Verkehrsstärke von 64.300 Kfz/24h auf dem am stärksten belasteten Teilstreckenabschnitt auf der Grundlage der EKA 1 A der Einsatzbereich des RQ 31 für einen vierstreifigen Neubau, als auch schon der RQ 36 für einen sechsstreifigen Neubau eröffnet; im Vergleich dazu wäre nach der zu Grunde zu legenden Verkehrsstärke auf der Grundlage der EKA 3 sowohl der Einsatzbereich des RQ 25 als zweibahniger (vierstreifiger) als auch der Einsatzbereich des RQ 31,5 als sechsstreifiger Querschnitt eröffnet. Von der gesetzlichen Bedarfsplanfestlegung einer Fernautobahnverbindung ist hiervon allerdings nur ein vierstreifiger Neubau gerechtfertigt. Im Vergleich der Entwurfscharakteristika für die Querschnittsaufteilung

zwischen den Entwurfsklassen EKA 1 A und 3 ist zugleich augenfällig, dass im Hinblick auf die hiervon berührten Verkehrssicherheitsbelange der zweibahnige RQ 25 der EKA 3 wegen der geringeren Fahrstreifenbreite und der geringeren Breite des Sicherheitsstreifens (2,00 m) im Ansatz nicht geeignet wäre, die prognostizierten Fernverkehre leistungsfähig durch den Stadtabschnitt zu leiten und zugleich die städtischen und regionalen Hauptverkehrsströme innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg abzuwickeln. Eine solche auf einen Entwurfsklassenwechsel zielende Lösung würde somit zugleich erkennbar auf ein erhebliches Verfehlen eines wesentlichen Planungszieles in dem oben beschriebenen Sinn hinauslaufen. Gleiches würde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für den sechsstreifigen RQ 31,5 der EKA 3 selbst dann festzustellen sein, wenn sich ein durchgängig sechsstreifiger Ausbau auf dieser Grundlage als hinreichend leistungsfähig darstellte. Selbst wenn eine solche Lösung insoweit unter die gesetzlichen Bedarfsplanfestlegung eines 4-streifigen Neubaus fiele und die Erweiterung um eine dritte Fahrspur unter dem Gesichtspunkt einer notwendigen Anpassung im Bestand im Hinblick auf die innerstädtischen Verkehrsfunktionen des Abschnitts abstrakt Rechtfertigung finden könnte, bliebe der RQ 31,5 der EKA 3 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die hiervon berührten Verkehrssicherheitsbelange so weit hinter den Qualitätsanforderungen der zu erfüllenden Fernverkehrsfunktion zurück, dass auch mit einem solchen Entwurfsklassenwechsel in gleicher Weise ein Verfehlen eines wesentlichen Planungszieles, hier für die Fernverkehrsfunktion festzustellen wäre. Entscheidend hierfür in der Beurteilung für die Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit sind die reduzierten Fahrstreifenbreiten der mittleren und linken Fahrspuren (3,25 m) sowie die geringe Breite des Sicherheitsstreifens (2,00 m), der bei Halt eines Pkw auf dem Standstreifen schon nicht mehr das gefahrlose Öffnen der Fahrertür ermöglichte und bei einem Halt eines Lkw auf dem Standstreifen sofort zu einer Verengung der Fahrspur führte. Ein Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit im Hinblick auf Fahrstreifenbreiten kann zwar nicht durch Simulationen abgebildet werden. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde führen reduzierte Fahrbahnbreiten insbesondere in Verbindung mit einer Vielzahl von Verflechtungsvorgängen in Anschlussstellenbereichen aber zu deutlichen Reduzierungen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, da davon ausgegangen werden muss, dass, ausgelöst auch durch das subjektive Empfinden der Verkehrsteilnehmer, bei engeren Fahrspuren und seitlich einmündenden Verkehr es zu unnötigen Bremsmanövern kommt. Die hierdurch ausgelösten Behinderungen im Verkehrsablauf stellen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nur eine erhebliche Qualitätseinbuße für die Fernverkehrsfunktion des Autobahnabschnitts, sondern auch ein nicht hinzunehmendes Gefährdungspotential mit der Folge dar, dass auch bei einem solchermaßen vollzogenen Entwurfsklassenwechsel insoweit von einem Verfehlen eines wesentlichen Planungszieles auszugehen gewesen wäre.

Demgegenüber stellt sich die gewählte Querschnittsgestaltung auf der Grundlage des RQ 31 der EKA 1 A, wie oben unter 2.1.1 dargestellt, als bedarfsgerecht sowie hinreichend leistungs- und zukunftsfähig dar. Der auf der Grundlage der EKA 1 A gewählte modifizierte RQ 31 sieht jeweils Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m, eine Standstreifenbreite von jeweils 2,50 m sowie bedarfsgerecht angeordnete Verflechtungsstreifen auf der Richtungsfahrbahn Norden zwischen den Anschlussstellen B 4 und L 216 und auf der Richtungsfahrbahn Süden zwischen den Anschlussstellen L 216 und Bleckeder Landstraße von je 3,75 m Breite vor. Die beidseitige Anordnung der Verflechtungsstreifen zwischen der L 216 und der Erbstorfer Landstraße folgt dabei mit Blick auf die Verkehrsflussqualität vor dem Hintergrund der durch die Anschlussstellen ausgelösten Verflechtungsvorgänge. Die weitere Anordnung der Verflechtungsstreifen in Fahrtrichtung Norden zwischen der B 4 und der Erbstorfer Landstraße sowie in Fahrtrichtung Süden zwischen der Erbstorfer Landstraße und der Bleckeder Landstraße resultiert bereits aus der Dichte der Anschlussstellen in diesem Bereich, d.h. aus den geringen Knotenpunktabständen. Dabei sind die Fahrstreifenbreiten (3,50 m) und insbesondere die Breite der Verflechtungsstreifen (3,75 m) in Beziehung zum Sicherheitsstreifen (2,50 m) zwar im Hinblick auf die beengten Trassierungsparameter innerhalb der Bebauungslagen des Abschnitts geringer ausgebildet als nach dem RQ 31 (EKA 1 A) vorgesehen (Bild 3, RAA); erhebliche Verkehrssicherheitsbelange sind

nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Verkehrsablauf hiermit jedoch nicht verbunden. Die durchgehenden Verflechtungsstreifen lassen in Verbindung mit dem ermittelten Geschwindigkeitsprofil des Streckenabschnitts vielmehr einen ungestörten Verkehrsablauf erwarten. Die gewählten abgestimmten Breiten der Richtungsfahrstreifen, der Verflechtungsstreifen und der Standstreifen lassen aus der subjektiven Sicht der Verkehrsteilnehmer ausgelöste Bremsmanöver innerhalb des Geschwindigkeitsprofils des Streckenabschnitts, das konzeptioneller Bestandteil der Planung ist, nicht erwarten. Die Leistungsfähigkeit des solchermaßen modifizierten Querschnitts wird auf dem Neubauabschnitt in der hierzu durchgeführten Untersuchung (Unterlage 21.1 Anhang 5.1, Ergebnisübersicht, S. 5) auf den freien Strecken mit den Stufen B, C und im Bereich zwischen AS Bleckeder Landstraße und AS B 4 mit der Stufe D, im Bereich der Knotenpunkte mit mindestens D (=ausreichend) nachgewiesen. Eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit (Stufe E) ergibt sich auf Basis der Verkehrsprognose 2030 allein an der Einfahrt AS L 216 (Lüneburg Nord) in die bestehende (4-streifige) A 39 (FR Nord - Hamburg), was dahin zu verstehen ist, dass bei Eintritt der Prognoseverkehrszahlen zwar eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Abschnitts, nicht aber mehr für diesen Teilknotenpunkt gegeben wäre, also mit dem Autobahnlückenschluss und der Prognose 2030 sogleich ein Ausbaubedarf angezeigt wird, der jedoch nicht im aktuellen Bedarfsplan abgebildet ist. Da unzumutbare Verkehrsverhältnisse mit der Verwirklichung des hier planfestgestellten Abschnitts und der Gesamtrealisierung des Bedarfsplanprojektes zwischen Lüneburg und Wolfsburg hiermit aber nicht angezeigt werden (hierzu noch unten unter 2.3.1.4), berührt dieser Umstand die Planrechtfertigung und die Zulassung des Abschnitts insgesamt jedoch nicht.

Die konkret festgestellte Planung des ersten Bauabschnitts wird hiernach in der gewählten Linie auch mit den dargestellten eingeschränkten Trassierungsparametern der EKA 1 A, dem daraus resultierenden eingeschränkten Geschwindigkeitsprofil, das konzeptioneller Bestandteil der Planung ist, und mit den bedarfsgerecht angeordneten Verflechtungsstreifen durch die Bedarfsplanfestlegung einer durchgehenden Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg, mit der in zulässiger Weise im Sinne eines Planungsziels die Funktionen einer Hauptentlastungsstraße für das Stadtgebiet von Lüneburg verbunden wurde, derart getragen, dass die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Belange, insbesondere Eigentumsbelange in der Abwägung (dazu unten unter 2.3.3.13) zu überwinden.

Das mit der neuen Autobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg in dem planfestgestellten ersten Bauabschnitt verbundene Planungsziel, innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg im Interesse der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des nachgeordneten städtischen und regionalen Verkehrsnetzes auch örtlichen und regionalen Verkehrsbeziehungen zu dienen, rechtfertigt dabei im Übrigen den Erhalt aller im Bestand der B 4 vorhandenen oben unter 2.1.1.3.3 beschriebenen Anschlussstellen, die insbesondere im Interesse der Leistungsfähigkeit des städtischen Straßennetzes notwendig sind, selbständig.

Auch die Dimensionierung der einzelnen Anschlussstellen hält sich innerhalb des Rahmens, der aus der zu Grunde zu legenden Entwurfsklasse vorgegeben und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen Knoten unter besonderer Berücksichtigung des Geschwindigkeitsprofils der Strecke vernünftigerweise geboten ist.

2.3.1.3 Kein Verstoß des Bundesbedarfsplans gegen höherrangiges Recht

Nach der Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde verstößt der aktuelle Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes wegen der Bedarfsfestlegung für die A 39 nach einer inzidenten vorzunehmenden Prüfung auch nicht gegen die Vorschriften nach Art. 6 der Richtlinie für die Strategische Umweltprüfung (Richtlinie 2001/42/EG), die im Gesetz über die

Umweltweltverträglichkeitsprüfung (UVPG, dort Teil 3 §§ 33 ff.) in deutsches Recht umgesetzt ist.

Insbesondere fehlt es an einer verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung auf der Ebene des Bundesverkehrswegeplans im Hinblick auf seine Zielausrichtungen (z.B. Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger) nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde nicht. Die Einstellung der A 39 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht etwa deshalb bereits evident sachwidrig, wenn dem Projekt zwar nur ein geringeres, aber die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit des Vorhabens noch bestätigendes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) durch den Bedarfsplangesetzgeber zu bescheinigen gewesen wäre.

Denn mit der Verwirklichung des Projektes verbindet der Bedarfsplangesetzgeber in Übereinstimmung mit der Einschätzung auf europäischer Ebene durch den EU-Verordnungsgeber eine maßgebliche Effizienzsteigerung der Verkehre gerade auch mit Blick auf die klimazielrelevanten Treibhausgasemissionen und die hiermit korrelierenden Ziele zu deren Reduzierung im Verkehrssektor.

So sind die Umweltauswirkungen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erstmalig durch eine Strategische Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet worden.

Ebenso spricht nach rechtlicher Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Aufnahme eines Verkehrsvorhabens in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), gleich ob als Bestandteil des Gesamtnetzes oder des Kernnetzes, auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 für dessen globale Klimazielverträglichkeit auf europäischer Ebene.

So heißt es bereits in der einleitenden Begründung des Vorschlages der Europäischen Kommission vom 17.05.2018, 2018/0138, für eine Verordnung über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die wirksame Vollendung des TEN-V-Netzes sei für das Funktionieren des Binnenmarktes, die Digitalisierung des Verkehrs sowie den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität von grundlegender Bedeutung.[141] Der Beitrag des TEN-V zu den globalen Zielen im Bereich des Klimaschutzes wird in dem Verordnungsvorschlag konkret dahin ausgedrückt, dass eine Reduzierung der externen Auswirkungen des Verkehrs mit Einsparungen in Höhe von 700 Mio. Euro, die aus der Reduzierung der Kohlendioxidemissionen, der Lärmminderung sowie der Verringerung der Luftverschmutzung, der Verkehrsüberlastung und der Zahl von Unfällen resultieren, erwartet wird. In Bezug auf Treibhausgasemissionen wird die Reduzierung der Kohlendioxidemissionen auf 2,686 Mio. t im Zeitraum 2018-2030 geschätzt. Gleichzeitig hält der Verordnungsvorschlag fest, dass solange nicht sämtliche Elemente des TEN-V-Netzes vollendet sind, das Netz weder ordnungsgemäß als Ganzes funktionieren, noch seine Vorzüge auf Unionsebene zum Tragen kommen könnten.

Diese Aussagen sprechen nach rechtlicher Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eher dafür, dass die Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netzes) auf europäischer Ebene als mit den globalen Zielen des Klimaschutzes verträglich eingestuft werden bzw. von der Verwirklichung des Gesamtnetzes ein positiver Beitrag zu den globalen Klimaschutzzielen der EU erwartet wird. Dabei ist auch augenfällig, dass der Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes und der Klimaschutzplan 2050 nach der Pariser Klimaschutzkonferenz 2015 ineinandergreifen, als das Kernnetz des TEN-V bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 vollendet sein sollen, der Aufbau des TEN-V mit einer maßgeblichen Reduzierung von Treibhausgasemissionen verbunden wird und

[141] Inzwischen ist das Richtlinienverfahren mit der Richtlinie (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 07.07.2021 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zum Abschluss gekommen und die an die Mitgliedstaaten gerichtete Richtlinie am 09.08.2021 in Kraft getreten. Zur Umsetzung dieser Richtlinie durch den Bundesgesetzgeber ist am 29.12.2023 das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes in Kraft getreten.

bis zum Jahr 2030 maßgebliche Zwischenziele zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bis zum Zieljahr 2050 zu erfüllen sind, die allerdings für den Verkehrssektor in der Bundesrepublik nach der aktuellen Trendaussage weit verfehlt werden.

Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat sich Deutschland das Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, um einen nationalen Beitrag zu leisten, die Erderwärmung global zu begrenzen. Als Zwischenziel sollen die Emissionen bis 2030 insgesamt um mindestens 55 Prozent gesenkt werden. Dabei wurden für einzelne Handlungsfelder (Sektoren) erstmals spezifische Zielkorridore (siehe nachstehende Tabelle) festgelegt:

Tabelle 18: Emissionen nach Sektoren

Handlungsfeld	1990	2014	2030	2030 Minderung
	(in Mio. t CO_2-Äq.)			
Energiewirtschaft	466	358	175–183	62–61 %
Gebäude	209	119	70–72	67–66 %
Verkehr	163	160	95–98	42-40 %
Industrie	283	181	140–143	51–49 %
Landwirtschaft	88	72	58–61	34–31 %
Teilsumme	**1209**	**890**	**538–557**	**56–54 %**
Sonstige	39	12	5	87 %
Gesamtsumme	**1248**	**902**	**543–562**	**56–55 %**

[Quelle: BMU]

Während in der tatsächlichen Entwicklung im Energiesektor die Emissionen zwischen 1990 und 2016 durch den Ausbau erneuerbarer Energien erheblich (von 466 Mio. t CO_2-Äq.[142] auf schätzungsweise 343 Mio. t CO_2-Äq.) reduziert werden konnten, sind die Emissionen im Verkehrssektor allerdings praktisch nicht gesunken und nach ersten Schätzungen 2016 sogar über das Niveau von 1990 gestiegen (163 Mio. t CO_2-Äq. 1990 und 166 Mio. t CO_2-Äq. 2016).

Damit ist, wie oben bereits eingeführt, nach der aktuellen Trendaussage ein Verfehlen des Klimaschutzziels im deutschen Verkehrssektor zwar zu konstatieren.

Dies berührt nach der Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht die Aufnahme des Projekts in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans für den Fernstraßenausbau, da ihm auf europäischer Ebene als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) durch die mit ihm verbundene Effizienzsteigerung ein positiver Beitrag zum Gelingen von globalen Klimaschutzzielen zugeschrieben werden darf bzw. zugeschrieben werden muss.

Entgegen der in vielfachen Einwendungen vertretenen Rechtsansicht entfällt anknüpfend an die vorstehenden Erwägungen die erforderliche Planrechtfertigung für das Vorhaben auch nicht deshalb, weil das Gesamtvorhaben der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg oder der Bedarfsplan des 6. FStrAbÄndG als Ganzes mit den Klimaschutzzielen des Pariser Abkommens, welche das Schutzgebot nach Art. 20a GG konkretisieren, nicht vereinbar wären, weshalb der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen auch der Unanwendbarkeit wenigstens im Sinne eines

[142] Emissionen anderer Treibhausgase als Kohlendioxid (CO_2) werden zur besseren Vergleichbarkeit entsprechend ihrem globalen Erwärmungspotenzial in CO_2-Äquivalente umgerechnet (CO_2 = 1) [Quelle: Umweltbundesamt].

Moratoriums unterfiele. Dementgegen ist mit den soweit zu beachtenden Hinweisen der höchstrichterlichen Rechtsprechung nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch in Ansehung der nationalen Klimaschutzziele zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen weiterhin von der Geltung und Bindungswirkung der Bedarfsplanfestlegungen des 6. FStrAbÄndG auszugehen. Das BVerwG hat in diesem Zusammenhang bereits mehrfach entschieden, dass im Rahmen von Zulassungsverfahren für Straßenbauvorhaben die Auswirkungen auf den Klimawandel und das globale Klima nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG i.d.F. vor dem 16.05.2017 sind .[143] In seiner Entscheidung vom 11.07.2019 zum 7. Planungsabschnitt der A 39 hat der 9. Senat des BVerwG[144] die strategische Umweltprüfung zum BVWP 2030 und den gesetzlichen Bedarfsplan als Gesamtplan jedoch inzidenter auf die Vereinbarkeit mit den Anforderungen der SUP-Richtlinie (RL 2001/42/EG) überprüft und die soweit erhobenen Beanstandungen zurückgewiesen. In diesem Zusammenhang hat der Senat auch die *Kritik, der BVWP 2030 stehe im Widerspruch zum Klimaschutzplan 2050, weil er mit einer für das Erreichen der Klimaziele zu geringen Reduzierung von Treibhausgasemissionen verbunden sei*, inhaltlich zurückgewiesen.[145]

Mit der weiteren Entscheidung zum Klimaschutz vom 04.05.2022[146] hat das BVerwG den Anwendungsbereich und die Reichweite der Bestimmungen nach § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz in mehreren Leitsätzen im Kontext geklärt. Danach führt das Inkrafttreten (18.12.2019) des Bundes-Klimaschutzgesetzes zwar „nicht zu einer nachträglichen »Aufladung« und Erweiterung des Begriffs der Umweltauswirkungen um den Aspekt des globalen Klimas“ im Rahmen der nach dem UVPG a.F. durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung.[147] Das Bundes-Klimaschutzgesetz fordert jedoch die CO_2-relevanten Auswirkungen von Vorhaben sowie zu ermitteln, welche Folgen sich daraus für die (nationalen) Klimaschutzziele ergeben (ebenda LS 4). Hierzu ist der CO_2-Verbrauch eines Vorhabens im Sinne einer sektorübergreifenden Gesamtbilanz zu ermitteln (ebenda LS 5) und im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG zu berücksichtigen (ebenda LS 2).

Damit ist klargestellt, dass auch für die Bedarfsplanvorhaben des Bundes eine vorhabenbezogene Gesamtbilanz für den CO_2-Verbrauch (mit vertretbarem Aufwand) zu ermitteln und abzuschätzen ist, inwieweit sich hieraus Folgen für das Erreichen der nationalen Klimaschutzziele zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen insbesondere nach Anlage 2 zu § 4 KSG ergeben. Eine solche Ermittlung und Bewertung wurde in diesem Verfahren zunächst in dem allgemeinen Erläuterungsbericht (Unterlage 01, dort Kapitel 2.5.1) in der Deckblattfassung März 2021 und mit Fachbeitrag Klimaschutz vom 21.02.2024 (Unterlage 21.7) vorgelegt, worauf im Rahmen der Abwägung (vgl. 2.3.3.6) näher eingegangen wird.

Zum anderen sieht sich die Planfeststellungsbehörde hiernach auch darin bestätigt, dass weiterhin von der Anwendbarkeit und Bindungswirkung[148] der Bedarfsplanfestlegungen des 6. FStrAbÄndG auszugehen ist.

Zwar hat das BVerwG in der zitierten Entscheidung vom 04.05.2022 gerade die Rüge der dortigen Kläger, der Bedarfsplan sei mit Art. 20a GG unvereinbar, weil die Realisierung der im Bedarfsplan verankerten Vorhaben die Einhaltung des den Art. 20a GG konkretisierenden Pariser Abkommens

---

143 BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – 9 A 13/18 –, Rn. 21 ff.
144 BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – 9 A 13/18 –, Rn. 48 ff.
145 BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – 9 A 13/18 –, Rn. 75.
146 BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21 –.
147 BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21 –, LS 1.
148 Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG wurde für die A 20 als Gesamtprojekt sowie daraus auch für die innerhalb des Gesamtvorhabens gebildeten verkehrswirksamen Abschnitte durch das BVerwG mit Urteil vom 07.07.2022 – 9 A 1.21 –, Rn. 41-47, 159, dort für den 1. Planungsabschnitt bestätigt.

verhindere, als verspätet zurück gewiesen, so dass diese Frage dort noch offen geblieben war[149].

Wenn allerdings alle Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs im Bereich Straße bis zum Zieljahr 2030 verwirklicht sein würden, wären diese nach der Ermittlungs- und Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit einem jährlichen CO_2-Verbrauch (Lebenszyklus-Emissionen) von 917.932 t/a verbunden (Quelle: Strategische Umweltprüfung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 – Umweltbericht März 2016, Tabellen 35 und 36, S. 161-163); das sind abgebildet auf den nationalen Minderungspfad zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen knapp 0,5% der in den Sektoren Verkehr und Industrie nach Anlage 2a zu § 5 Abs. 1 S. 2 KSG zulässigen Jahresemissionsmenge 2030 (203 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente im Zieljahr 2030). Das Bedarfsplanprojekt der A 39 ist ausweislich der aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu entnehmenden Daten mit 75.180,169 t/a Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) (bestehend aus CO_2 aus Betrieb und CO_2-Äquivalenten aus Lebenszyklus-Emissionen) verbunden; dies sind abgebildet auf den nationalen Minderungspfad 0,03703 % der zulässigen Jahresemissionsmenge im Zieljahr 2030 aus den Sektoren Verkehr und Industrie (203 Mill. t/a).

Auch wenn der Bereich Straße des BVWP 2030 damit eine nicht unerhebliche jährliche CO_2-Belastung mit sich führt, wird damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht evident, dass einzelne Bedarfsplanvorhaben oder der Bedarfsplan als Ganzes das Erreichen der gesetzlichen Minderungsziele für Treibhausgasemissionen vereiteln könnten.

Nach alledem bleibt die in der gesetzlichen Bedarfsfestlegung des 6. FStrAbÄndG ruhende Planrechtfertigung für das Vorhaben verbindlich und von den hiergegen erhobenen Einwendungen unangefochten.

Dies bestätigt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit der gesetzlichen Bedarfsplanfestlegung die erforderliche Planrechtfertigung des festgestellten Vorhabens auch in dem Sinne, dass seine Verwirklichung vernünftigerweise gerade auch mit dem Ziel als geboten erkannt werden kann, durch Effizienzsteigerungen im Verkehrssektor klimaschädliche Treibhausgasemissionen maßgeblich zu reduzieren, und die mit dem Vorhaben geförderten Gemeinwohlbelange auch insoweit geeignet sind, entgegen stehende Eigentumsinteressen sowie durch das Vorhaben anders nachteilig berührte Umweltbelange zu überwinden.

Soweit der Bedarf des Trassenausbaus in Einwendungen im Hinblick auf die Erfordernisse, dem Klimawandel gegenzusteuern bzw. Wirtschafts- und Lebensweise insgesamt nachhaltig zu gestalten, in Frage gestellt wird, ist festzuhalten, dass die prognostizierten Verkehrszahlen auf der Grundlage der gegenwärtig absehbaren, hinreichend konkreten tatsächlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen ermittelt wurden. Mögliche Entwicklungen, für die es derzeit an einer hinreichend konkreten rechtlichen Grundlage fehlt oder für die derzeit keine konkreten tatsächlichen Anhaltspunkte bestehen, können naturgemäß nicht einbezogen werden.

Mit einem Verzicht (Nullvariante) auf das Vorhaben wären nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde somit gerade auch mit Blick auf eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen gleichwirksame Effizienzsteigerungen im Verkehrssektor nicht erreichbar.

[149] In der Entscheidung vom 07.07.2022 zum 1. Planungsabschnitt der A 20 ist das Bundesverwaltungsgericht offenbar nicht von einer Unvereinbarkeit des Bedarfsplans mit Art. 20a GG und dem Pariser Klimaschutzabkommen ausgegangen; denn die Frage, ob die Klimaziele mit der Realisierung eines Vorhabens erreichbar bleiben, hängt auch davon ab, wieviel CO_2 an anderer Stelle noch emittiert werden darf. Für vorhabenbezogene Einzelentscheidungen bedarf es daher konkreter Vorgaben, Instrumentarien und Kriterien (BVerwG, Urteil vom 07.07.2022 – 9 A 1.21 –, Rn. 164, 165). Diese sind im Ansatz mit den nationalen Klimaschutzzielen zur Minderung der Treibhausgasemissionen nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz nunmehr vorgegeben.

2.3.1.4 Verkehrsprognose

Der festgestellte Bedarf rechtfertigt auch, wie dargestellt, den modifizierten vierstreifigen Ausbau mit Verflechtungsstreifen auf der Grundlage des RQ 31; insbesondere ein am Bestand orientierter Querschnitt würde für die prognostizierte Verkehrsbelastung nicht ausreichend leistungsfähig sein:

Die dabei zur Ermittlung des Bedarfs erstellte Verkehrsprognose ist nicht zu beanstanden. Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Die Verkehrsstärke kann auch nach den in der Straßenplanung gebräuchlichen Modell- und Trendprognosen bestimmt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Vor allem ist eine geeignete fachspezifische Methode zu wählen, darf die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und das Prognoseergebnis ist einleuchtend zu begründen.[150]

Datengrundlage für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 39 aus 2015 ist das Verkehrsmodell A 39, das auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaut. Das Verkehrsmodell A 39 aus dem Analysejahr 2015 berücksichtigt den Stand des Verkehrsmodells der Hansestadt Lüneburg (21.1.VU.01; S. b3f). Zugrundeliegende Daten stammen aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015, die ihrerseits die Fortschreibung der Ergebnisse aus dem Raumordnungsverfahren ermöglichten (Unterlage 21.1, S. b1). Basis für den Prognosehorizont des Jahres 2030 ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014.

Entgegen den Einwendungen ist die Datengrundlage aus 2015 mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2019 und dem Abgleich mit der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 als Grundlage geeignet, da sowohl die regionale als auch überregionale Verkehrsentwicklung im Einflussbereich der A 39 weiter steigt und damit die Grundannahmen aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), die der VU A 39 für die Ableitung der Analyse 2015 und der darauf aufbauenden Prognose 2030 zugrunde liegen, bestätigt werden (Unterlage 21.1.1, S. 4). Die Prognose 2030 der Verkehrsuntersuchung wurde im Lichte des Planfalls 8A erstellt. Dieser betrachtet das Straßennetz 2030 mit allen Straßenbauvorhaben, deren Realisierung bis 2030 zu erwarten sind aufgrund veränderter Verkehrsstrukturen bedingt durch zusätzliche Wohn- und Industrie-/Gewebegebiete, zusätzlich die durchgehende A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die B 190n zwischen der B 4 in Niedersachsen und der B 189 in Sachsen-Anhalt, östlich der AS Seehausen der künftigen A 14. Bei der Verkehrsuntersuchung wurden die Straßenabschnitte betrachtet, die einen räumlichen Zusammenhang mit dem Abschnitt 1 des Gesamtvorhabens A 39 Lüneburg – Wolfsburg haben.

Die Ergebnisse aus der Ermittlung der aktuellen Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen der Plausibilisierung mit dem Abgleich der SVZ 2021 bestätigt, sodass weiterhin davon auszugehen ist, dass mit einem Mehrverkehr von +22.000 bis +24.000 Kfz/24h im Jahr 2030 im Vergleich zum Ausgangswert von 40.000 Kfz/24h im Analysejahr 2015 zu rechnen ist, wobei die Tendenz steigend ist (UL. 21.1.1. S. 1 und 3 a.E).

Die darauf aufbauend durchgeführte Leistungsfähigkeitsabschätzung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)[151] ergab, dass im Bezugsfall 2030 bei Anwendung eines modifizierten RQ 31 jedenfalls die erforderliche Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität im Sinne der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV ≥ D) gewährleistet ist (Unterlage 21.1.VU.06, S. 3, Anhang 5.1 zum Schlussbericht Unterlage 21.1). Allein für den

[150] BVerwG, Urteil vom 15.03.2013 – 9 B 30/12 –, juris Rn. 10.
[151] FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Ausgabe 2015; Köln.

Übergang zur bestehenden A 39 (Fahrtrichtung Süd Nord (Hamburg)) ist die Leistungsfähigkeit nicht ausreichend (QSV=E), (Unterlage 21.1.VU.96, S. 6).

Die Leistungsfähigkeit des oben beschriebenen modifizierten Querschnitts wird auf dem Neubauabschnitt in der hierzu durchgeführten Untersuchung (Unterlage 21.1, S. 5 f.) auf den freien Strecken, wie bereits angemerkt, überwiegend mit der Stufe C (= befriedigend), im Bereich der Knotenpunkte mit mindestens D (= ausreichend) nachgewiesen.

Eine nicht ausreichende Leistungsfähigkeit (Stufe E) ergibt sich auf Basis der Verkehrsprognose 2030 (Unterlage 21. 1.1, S. 5) allein, wie oben bereits dargestellt, an dem Teilknotenpunkt der AS L 216 in Fahrtrichtung Nord (Hamburg); dieser Umstand, der anzeigt, dass die QSV = D auf Höhe des betreffenden Knotenpunktes AS L 216 ausgereizt wird, ändert jedoch nichts an der Eignung des modifizierten RQ 31, sondern stützt vielmehr die planfestgestellte Dimensionierung.

Der modifizierte RQ 31 ist auch der einzig angemessene und erforderliche Straßenquerschnitt zur Erfüllung der Planungsziele. Eine geringere Dimension – wie in den Einwendungen vorgetragen – entsprechend der Bestandstrasse B 4 genügt der Verkehrssicherheit bereits bei einer Belastung von 40.000 Kfz/24h nicht mehr. Auch der einfach angewandte RQ 31 erreicht bei der Verkehrsuntersuchung in Anbetracht der Prognose 2030 regelmäßig nur eine mangelhafte Qualitätsbewertung (Unterlage 21.1.1., S. 3 und 5 f.). Einer im Hinblick auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen ebenso in Betracht kommenden 6-spurigen Dimensionierung entsprechend des RQ 31,5 der EKA 3 steht die Bindungswirkung der Bedarfsfestlegung entgegen.

Den Planungen liegt die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zu Grunde. Der Planungshorizont von nur noch 6 Jahren ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angemessen bzw. noch ausreichend. Über die Verkehrsentwicklung über das Prognosejahr hinaus liegen noch keine belastbaren Daten vor, die darüber hinaus Verwendung finden könnten. Die Daten aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung, die von 2020 auf 2021 verschoben wurde, liegen zwar vor. Aufgrund des pandemisch verzerrten Verkehrsverhaltens im Jahr 2021 sind diese jedoch als Grundlage für eine erneute Verkehrsuntersuchung und Prognosebewertung nicht hinreichend belastbar. Sie sind jedoch geeignet, die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung aus 2019 auf Grundlage der SVZ 2015 für die Prognosebewertung zu bestätigen (Unterlage 21.1.1, S. 4).

Das Bundesverwaltungsgericht hat es auch gebilligt, dass die Planfeststellungsbehörde (bei der Lärmberechnung) eines Planvorhabens auf einen kürzeren Prognosehorizont als die in § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 VwVfG normierte 30-Jahres-Frist abstellt und sich an den Zeithorizont des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und der Schienenwege anlehnt, der der jeweiligen Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes bzw. des Schienenwegeausbaugesetzes zugrunde liegt. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, tragen nämlich in hohem Maße die Gefahr in sich, fehlzuschlagen. Dies legt es nahe, auch bei der Bestimmung des einem Planbetroffenen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zustehenden Schutzanspruchs den durch § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 VwVfG abgesteckten zeitlichen Rahmen nicht voll auszuschöpfen. Dadurch entstehen den Lärmbetroffenen insofern keine Nachteile, als sich gegebenenfalls der nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die prognostischen Annahmen der Planungsbehörde nicht bestätigt haben, desto früher führen lässt, je kürzer der Prognosezeitraum bemessen ist. Ein solcher kürzerer Prognosezeitraum ist erst dann zu beanstanden, wenn er sich als Ausdruck unsachlicher Erwägungen werten ließe,[152] was hier mit Rücksicht auf die Bezugnahme der Bundesverkehrswegeplanung mit dem nach wie vor aktuellen Realisierungshorizont 2030 nicht der Fall ist.

[152] BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 – 9 C 2/06 –, juris Rn. 20.

2.3.2 Zwingende Gebote und Verbote (Planungsleitsätze)

Gem. § 17c FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen nach Landes- oder Bundesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Aufgrund dieser Konzentrationswirkung hat die Planfeststellungsbehörde das materielle Recht zu beachten, das für die nicht mehr erforderlichen Entscheidungen erheblich ist. Strikte Gebote oder Verbote, die sich aus diesem Recht ergeben, kommen auch in der Planfeststellung als solche zur Geltung. Sie lassen sich - sofern das maßgebende Fachrecht keine anders lautende Regelung aufweist - nicht zu bloßen Abwägungsposten abschmelzen.[153]

Das planfestgestellte Vorhaben erfüllt alle relevanten Gebote und verstößt nicht gegen gesetzliche Verbote.

2.3.2.1 Zwingende technische und verkehrliche Anforderungen

Die planfestgestellten Maßnahmen entsprechen zwingenden technischen Anforderungen. Gem. § 4 Satz 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Die Maßstäbe hierfür ergeben sich für die straßenbautechnische Planung aus der von der Vorhabenträgerin berücksichtigten Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008, vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 01, S. 15 und Kapitel 4, S. 63 ff.). Im Übrigen wird durch die Nebenbestimmungen 1.9.1.1(1) und 1.9.1.3 (3) sichergestellt, dass die planfestgestellten Maßnahmen die hier relevanten technischen Anforderungen erfüllen.

2.3.2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Das planfestgestellte Vorhaben beachtet alle hier relevanten Ziele der Raumordnung.

Gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG sind u.a. bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, Ziele der Raumordnung zu beachten. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Für den festzustellenden Plan sind folgende Raumordnungspläne und die darin enthaltenen Ziele relevant:

In dem aktuellen Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen vom 26. September 2017[154] i.d.F. der Änderungsverordnung vom 7. September 2022[155] (LROP 2017/2022) ist der Neubau der A 39 Wolfsburg–Lüneburg einschließlich einer Querspange von der B 4 bei Breitenhees bis zur A 14 Magdeburg–Schwerin in dem in der Anlage 2 zum LROP festgelegten Vorranggebiet Autobahn als Ziel der Raumordnung zur Förderung der Raumerschließung und zur Einbindung der Wirtschaftsräume in das europäische Verkehrsnetz entsprechend der Ausweisung im Bedarfsplan

[153] BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1078/04 –, juris Rn. 440.
[154] Nds. GVBl. Nr. 20/2017, S. 378.
[155] Nds. GVBl. Nr. 29/2022, S. 521; berichtigt Nds. GVBl. Nr. 10/2023, S. 103.

für die Bundesfernstraßen formuliert (Ziffer 4.1.3 Abs. 1 S. 1 und 2 i.V.m. Anlage 2 LROP 2017).

Das RROP 2003 i.d.F. der 2. Änderung von 2016 des Landkreises Lüneburg bestätigt den Bau der A 39 für den überregionalen Verkehr als erforderlich im Range eines regionalen Grundsatzes (Ziffer 4.1.3 RROP: „Für den überregionalen Verkehr ist es erforderlich, für die A 39 das Planfeststellungsverfahren abzuschließen, um den Bau zu ermöglichen.“). [156]

Die hier in dem 1. Planungsabschnitt zu Grunde gelegte Trasse entspricht diesen landesplanerischen Zielvorgaben; sie ist bezogen auf den planfestgestellten Abschnitt das Ergebnis einer detaillierten Planung mit dem Ziel der Eingriffsreduzierung und entspricht grundsätzlich auch dem mit Abschluss des Raumordnungsverfahrens am 24.08.2007 landesplanerisch festgestellten Trassenkorridor sowie der am 31.10.2008 erfolgten Linienbestimmung.

Der Abstand zum nord-östlich des planfestgestellten Vorhabens gelegenen Vorranggebiets für die Trinkwassergewinnung von 100 m bis 400 m ist zu groß, als dass ein Konflikt hierzu bestehen könnte. Dies gilt im Übrigen auch deshalb, weil Schadstoffeinträge in das Grundwasser bei Beachtung der in diesem Beschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen (siehe 1.9.5) auszuschließen sind.

2.3.2.3 Flächennutzungspläne

Dem Anpassungsgebot nach § 7 BauGB wird entsprochen.

Gem. § 7 Satz 1 BauGB haben öffentliche Planungsträger, die nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Offenbleiben kann dabei, ob eine Beteiligung in diesem Sinne stattgefunden hat oder ob öffentlicher Planungsträger nach § 7 BauGB nur die Vorhabenträgerin ist[157] oder auch die Planfeststellungsbehörde.

Das planfestgestellte Vorhaben liegt im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans der Hansestadt Lüneburg i.d.F. vom Dezember 2023. Nördlich der Anschlussstelle mit der B 209 liegt das Gemeindegebiet von Adendorf, für das ebenfalls ein Flächennutzungsplan existiert. Die Anpassungspflicht des § 7 BauGB kommt hier vor allem in den Bereichen zum Tragen, in denen der planfestgestellte Abschnitt der A 39 nicht in der Bestandstrasse der B 4 verläuft, weil für die Bestandstrasse in den Flächennutzungsplänen keine anderweitigen Nutzungen dargestellt sind. Die bestehende Trasse der B 4 wird erst ab ca. Bau-km 6+600 nach Überführung der Straße Stadtkoppel verlassen, wo die Trasse aus der Bestandstrasse der B 4 in einer leichten Verschwenkung in südöstlicher Richtung auf die vorhandene Trasse der B 216 und in einem leichten Bogen über diese weg geführt wird, wo sie auf freiem Feld südlich der vorhandenen B 216 in Höhe der in die vorhandene B 216 einmündenden L 221 mit der als halbes Kleeblatt geplanten Anschlussstelle östlich Lüneburg endet.

In dem Bereich, wo die Bestandstrasse der B 4 heute schon vorhanden ist, können Konflikte mit § 7 BauGB ausgeschlossen werden, weil die Anpassungspflicht nicht im Sinne einer rechtssatzmäßigen Anwendung ("Vollzug"), sondern - entsprechend der inhaltlichen Bindung, die sich für Bebauungspläne aus § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB ergibt - als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption zu verstehen ist[158], die in Fällen des geringfügigen Verlassens bzw. Erweiterns der Bestandstrasse unberührt bleibt. Ansonsten stellt der Flächennutzungsplan der Hansestadt Lüneburg nördlich der bestehenden B 216

[156] Die Planaussage des RROP LK Lüneburg ist nach wie vor aktuell; eine 3. Änderung befindet sich zwar in Aufstellung. Das dort zu Grunde gelegte Verkehrsgutachten bezieht die Realisierung der A 39 im Planungsraum jedoch weiter ein.
[157] OVG Niedersachsen, Urteil vom 27.08.2019 – 7 KS 24/17 –, juris Rn. 511.
[158] BVerwG, Urteil vom 2. Juli 2020 – 9 A 19/19 –, NVwZ 2021, 648-657, Rn. 52 - BVerwGE 169, 94-112.

Gewerbegebiete bzw. gewerbliche Flächen vor, über die die planfestgestellte Trasse zunächst im Randbereich verläuft. Der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans wird in diesem Bereich durch die randliche Betroffenheit der Gewerbeflächen nicht widersprochen. Das östlich der bestehenden L 221 dargestellte Sondergebiet am Elbe-Seitenkanal ist nicht direkt betroffen. Nicht tangiert wird auch das Sondergebiet südlich der bestehenden B 216. Betroffen ist die südlich der bestehenden B 216 dargestellte Fläche für Wald und Fläche für die Landwirtschaft. Allerdings werden die zuvor von der B 216 in Anspruch genommenen Flächen für Wald und Landwirtschaft entlastet. Die planfestgestellte Planung kann also auch insoweit im Rahmen der bestehenden Spielräume als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden.

Was den in einiger Entfernung zum planfestgestellten Vorhaben befindlichen Geltungsbereich des Flächennutzungsplans der Gemeinde Adendorf angeht, bleibt dieser auch insofern unberührt, als Schallschutz gegen die planfestgestellte Maßnahme an den nach dem Flächennutzungsplan möglichen Nutzungen vorzusehen wäre. Ausschlaggebend hierfür sind nämlich nicht der Flächennutzungsplan, sondern auch insoweit die für die planfestgestellte Maßnahme einschlägigen Regelwerke, wie etwa die 16. BImSchV.[159]

2.3.2.4 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben beachtet alle zwingenden gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften des Immissionsschutzes.

Gesetzlicher Maßstab ist hier § 22 Abs. 1 BImSchG. Gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG sind nach diesem Gesetz nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass (1.) schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, (2.) nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und (3.) die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können. Damit ist zum einen klargestellt, dass der gesetzlich intendierte Lärmschutz sowohl auf die Errichtungsphase (Baulärmschutz) als auch auf den zukünftigen Betrieb gerichtet ist, zum anderen, dass jedenfalls für die Lärmvermeidung der Stand der Technik zu beachten ist. Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde impliziert, dass für die Erfassung des zu beurteilenden Verkehrslärms auch grundsätzlich der aktuelle Stand der Technik zu beachten ist.

Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne sind gemäß § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Dabei geht es – vorbehaltlich einer Rechtsverordnung nach § 23 BImSchG – nach überwiegender Meinung ausschließlich um die Abwehr von Gefahren und erheblichen Nachteilen bzw. Belästigungen, nicht um Vorsorge im Sinne einer alle Eventualitäten erfassenden Gesundheitsvorsorge.[160]

2.3.2.4.1 Lärmschutz Bauphase

Die in der Bauphase entstehenden Geräuschimmissionen sind mit § 22 Abs. 1 BImSchG vereinbar.

2.3.2.4.1.1 Allgemeines und Richtwerte

Die Anforderungen von § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG werden – was Baulärm betrifft - vor allem

[159] BVerwG, Urteil vom 06.09.2018 – 3 A 15/15 –, juris Rn. 22; Hinweis auf: BVerwG, Urteil vom 24.11.2010 – 9 A 13/09 –, juris Rn. 37, 39 m.w.N.; BVerwG, Urteil vom 27.04.2017 – 9 A 30/15 –, juris Rn. 15.

[160] OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 09.01.2004 – 11 D 116/02 –, juris Rn. 58; vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 14.05.1996 – 10 S 1/96 –, juris Rn. 41; BVerwG, Beschluss vom 09.02.1996 – 11 VR 46/95 –, juris Rn. 27; *Jarass*, in: Jarass, BImSchG, 13. Auflage 2020, § 22 Rn. 29.

durch die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG erlassene Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV Baulärm - vom 19. August 1970 konkretisiert. Auf die TA Lärm kann selbst bei mehrjähriger Dauer einer Baustelle nicht zurückgegriffen werden; Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1 Buchst. f TA Lärm). Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen.[161] Ebenso wenig ist die DIN 18005 Teil 1: Schallschutz im Städtebau – wie in Einwendungen bezüglich der Kleingartenanlage Moorfeld gefordert – maßgeblich. Auch ist eine Korrektur der AVV Baulärm mit der DIN 18005 nicht vorzunehmen. Die darin enthaltenen Höchstwerte dienen der Orientierung in der Bauleitplanung im Rahmen der städtischen Lärmbelastungen und sind nicht für die Planfeststellung heranzuziehen.[162] Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft.[163] Der Schutz der Nachbarschaft erfasst auch die zum Wohnen im Freien geeigneten und bestimmten unbebauten Flächen eines Wohngrundstücks. Der Schutzgegenstand des "Wohnens" kennzeichnet einen einheitlichen Lebensvorgang, der die Nutzung des Grundstücks insgesamt umfasst.

Immission im Sinne der AVV-Baulärm ist das auf Menschen einwirkende Geräusch, das durch Baumaschinen auf einer Baustelle hervorgerufen wird (Nr. 2.4 AVV Baulärm). Störungsrelevante Bauarbeiten sind überwiegend nur werktags (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) vorgesehen; nach den Erfordernissen eines sinnvollen Bauablaufes bleiben geringe Überschreitungen des Tageszeitraumes lediglich mit Blick auf die Baustellen- und Verkehrssicherung (allgemein) zugelassen (Nebenbestimmung 1.9.2.2.2(2), 1.9.1.3(4)). Folgende Immissionsrichtwerte sind nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm hier relevant:

- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind: tagsüber 65 dB(A) nachts 50 dB(A); dies betrifft innerhalb Lüneburgs die Gewerbegebiete Goseburg, Industriegebiet Lüner Heide, Moorfeld, Bilmer Berg und Hafen;

- Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, sowie Wohnungen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich: tagsüber 60 dB(A), nachts 45 dB(A); dies betrifft innerhalb Lüneburgs insbesondere die Mischgebiete Goseburg-Zeltberg und Neu Hagen;

- Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 55 dB(A), nachts 40 dB(A); dies betrifft innerhalb Lüneburgs insbesondere die Wohngebiete Moorfeld und Neu Hagen und Landwehr.

Illegale Nutzungen sind mangels Schutzwürdigkeit nicht zu berücksichtigen.[164]

Kleingartengebiete sind solche, die weder Wohn- noch Gewerbezwecken, sondern der nichterwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung und dem Erholungszweck dienen[165] und sind daher keiner Kategorie der AVV Baulärm eindeutig zuzuordnen. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung entspricht die Schutzbedürftigkeit des Kleingartengebiets einem Gebiet im Sinne von § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV (Kerngebiet, Dorfgebiet und Mischgebiet)[166], was im Rahmen der AVV Baulärm einer Zuordnung zu (Misch-)Gebieten mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen entspricht. Dementsprechend gelten für das Kleingartengebiet Moorfeld, das sich zwischen dem Lüner Holz, der BAB 39 und dem Wohngebiet Moorfeld befindet, die Immissionsrichtwerte tagsüber 60 dB(A), nachts 45 dB(A).

---

161 BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, juris Rn. 25 ff.
162 BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 – 4 A 12/99 –, juris Rn. 39; BayVGH, Urteil vom 20.12.2018 – 8 A 17.40010 –, juris Rn. 41; OVG LSA, Urteil vom 23.08.2017 – 2 K 66/16 –, juris Rn. 146.
163 BT-Drucks IV/3142 S. 5, linke Spalte und BT-Drucks IV/3584 S. 1.
164 BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 – 3 A 17/15 –, juris Rn. 32.
165 OVG Greifswald, Urteil vom 06.05.2009 – 3 K 30/07 –, juris Rn. 24 f.
166 BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992 – 4 B 230/91 –, juris Rn. 6f.

2.3.2.4.1.2 Vorbelastung, Zumutbarkeitsschwelle und Baulärmkontingent

Eine Abweichung von diesen Immissionsrichtwerten kann dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die bereits heute über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. Dabei ist der Begriff Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden (vgl. etwa die einschränkende Definition in Nr. 2.4 1. Absatz Satz 1 TA Lärm). Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn, also die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die sich prägend auf die betroffenen Grundstücke auswirken.[167] Beim planfestgestellten Vorhaben führt dementsprechend der Umstand, dass die Nachbarschaft des hier planfestgestellten Abschnitts der A 39 bereits heute Geräuschbelastungen durch die bestehende B 4 – auf deren Trasse die A 39 errichtet werden soll – ausgesetzt ist, dazu, dass die Immissionsrichtwerte nach AVV überschritten werden dürfen, und zwar – ohne dass dies weitere Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zum Immissionsschutz oder eine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG auslösen würde - bis zu der nach den jeweiligen Einzelfallumständen zu definierenden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle.[168]

Was den Baulärm betrifft, ist die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle jedenfalls dann nicht überschritten, wenn die plangegebenen Belastungen die bestehende Vorbelastung nicht übersteigen.[169] Demensprechend schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Vorgehensweise im Baulärmgutachten (Unterlage 21.2, S. 8 ff. – Gutachten über Baubedingte Lärmbelastungen) an und definiert die für den Baulärm relevante fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle aus dem Mittelwert über die Gesamtlärmvorbelastung, jeweils an den nächstgelegenen Gebäuden zur B 4. Die Belastung aus Gewerbelärm bleibt dabei unberücksichtigt.

Dabei ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und steht in Einklang mit der hierzu ergangenen Rechtsprechung, wenn mehrere Abschnitte mit Flächen gebildet werden, für die jeweils dieser Mittelwert der Vorbelastung ermittelt wird.[170] Dieser Mittelwert gilt also für die gesamte auf einem Abschnitt zusammengefasste Fläche. Eine solche Vorgehensweise ist aufgrund der örtlichen Lage der B 4/A 39 innerhalb des Stadtgebiets Lüneburgs erforderlich, weil eine parzellenscharfe Betrachtung der zumutbaren Lärmimmissionen mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden wäre.

Die Abgrenzung der Abschnitte ergibt sich jeweils aus der Unterschiedlichkeit der Abschnitte hinsichtlich der Abstände der Gebäude zur Straße, der ggf. vorhandenen Lärmschutzanlagen, der Lage der Straße zur Bebauung (Troglage oder niveaugleiche Lage), der Verkehrsmengen oder Straßenoberflächen (mit/ohne offenporigem Asphalt), die lärmtechnisch zu vergleichbaren Betroffenheitslagen in den abgegrenzten Teilgebieten führen. Als maßgebliche schutzwürdige Gebiete werden so die Stadtteile Goseburg, Moorfeld/Adendorf sowie Neu Hagen betrachtet.

Die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bzw. der ggf. maßgebliche höhere Richtwert der AVV Baulärm wird eingehalten, wenn der Summenpegel aus dem für die Bauphase prognostiziertem Verkehrslärm auf der B 4 und dem prognostiziertem Baulärm diese nicht übersteigt. Dabei ist der Verkehrslärm während der Bauphase geringer als die plangegebene Vorbelastung, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit während der Bauphase abgesenkt wird. Das dadurch gewonnene (Immissions-)„Kontingent“ wird gewissermaßen vom Baulärm ausgeschöpft, ohne dass durch die Bauarbeiten gegenüber der Vorbelastung eine Mehrbelastung in den schutzwürdigen Gebieten entsteht.

---

[167] BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, juris Rn. 32.
[168] BVerwG, Urteil vom 25.05.2023 – 7 A 7/22 –, juris Rn. 79; für die AVV-Baulärm: BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, Rn. 39.
[169] BVerwG, Urteil vom 15.10.2020 – 7 A 9/19 –, juris Rn. 90.
[170] Vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11/11 –, Rn. 44.

Die der Verkehrslärmvorbelastung zugrunde gelegten Verkehrszahlen entstammen der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 39, Ausschnitt Lüneburg (Prognosenullfall 2020, SSP Consult, Stand: 01. Juli 2016). Die Berechnung des baubedingten Lärms als auch des Baulärmkontingents (Lw) erfolgte mit dem Programm SoundPlan, Version 7.3, der SoundPlan GmbH (Unterlage 21.2, S. 8).

Auf dieser Grundlage ergeben sich in Bezug auf die jeweiligen Gebiete in den Abschnitten die in folgender Tabelle dargestellten (Immissions-)Kontingente für den Baulärm. Die maßgebliche fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle (Richtwert nach AVV Baulärm oder Vorbelastung) wird jeweils in Fettschrift dargestellt (vgl. Unterlage 21.2, S. 30 f. und Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche, S. 2).

Tabelle 19: Gebiete und dazugehörige fachplanerische Zumutbarkeitsschwellen und Immissionskontingente.

Gebiet	**Nummer Teil-fläche**	**Richtwert nach AVV Baulärm**	**Fachpla-nerische Zumutbarkeits-schwelle**	**Vorbelas-tung während Bauzeit**	**(Immissions-) Kontigent für Baulärm**
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Landwehr	1a	**55**	**55**	51	53
Goseburg	1	**65**	**65**	61	63
	2	60	**63**	62	56
	3	**65**	**65**	61	63
	4	65	**73**	68	71
	5	**65**	**65**	59	64
	6	65	**72**	69	69
Moorfeld	7	55	**57**	56	50
	7a (W)	**55**	**55**	51	53
	7a (G)	**65**	**65**	58	64
	8	**55**	**55**	50	53
	9	**55**	**55**	50	54
	10	55	**60**	55	58
Neu Hagen	11 (W)	**55**	**55**	50	53
	11 (M)	**60**	**60**	53	59
	11 (G)	**65**	**65**	60	63
	11a	55	**56**	52	54
	12	55	**61**	59	57
	13	**65**	60	51	59
	14	55	**61**	58	58
	15	**65**	**65**	55	65

2.3.2.4.1.3 Überschlägige Prognose (Abschätzung) der Baulärm-Immissionen

Um zu beurteilen, ob die durch die Bauarbeiten entstehenden Lärmimmissionen innerhalb des jeweiligen ermittelten Kontingentes bleiben, wird wie folgt verfahren:

Zunächst wird der Schallleistungspegel der einzelnen Bautätigkeiten und -quellen ermittelt. Der Schallleistungspegel L_{WAr} ist eine Kenngröße, welcher die Schallabstrahlung von Schallwellen beschreibt und die Grundlage für Immissionsberechnungen bildet. Die der Berechnung zugrunde liegenden Emissionsansätze wurden verschiedenen Informationsquellen (Unterlage 21.2, S. 34) entnommen. Sofern die Bautätigkeit innerhalb des Beurteilungszeitraums (im vorliegenden Fall vorrangig Tag) auf eine kürzere Dauer begrenzt ist, werden ggf. Zeitkorrekturen berücksichtigt. Diese Berechnung erfolgt unter der Berücksichtigung von Anzahl der Maschinen und Einsatzzeiten im jeweiligen Beurteilungszeitraum (Unterlage 21.2, S. 34).

Die zum Zeitpunkt der Planfeststellung absehbaren geräuschintensiven Bautätigkeiten und -quellen werden mit den folgenden Schalleistungspegeln in Ansatz gebracht (Unterlage 21.2, Tabelle 18, S. 41 sowie Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche, Tabelle 2, S. 4):

Tabelle 18: Zusammenfassung Emissionen Baustellentätigkeiten

Quelle bzw. Tätigkeit	Schall L_{WAr} [dB(A)]		Länge des hergestellten Bauwerks je Arbeitstag [m]
	Tag	Nacht	
Abfräsen der Fahrbahndecke	114	-	500
Bohren Lärmschutzwand	111	-	28
Fertigen der Fahrbahndecke	119	-	500
Herstellung der Bohrpfahlwand	117	-	2
Erdarbeiten - Aufschüttung Wall	108	-	• 5m bei 14m Wallhöhe im Bereich Fuchsweg in Neu-Hagen • 8m bei 11m Wallhöhe im Bereich Stadtkoppel / Dieselstraße in Neu-Hagen • 16m bei 7,5m Wallhöhe am Tunnelportal Nord in Moorfeld

Erläuterungen:
L_{WAr} zeitlich beurteilter A-bewerteter Schallleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag

Tabelle 20: Emissionsdaten Abbruch Brücke

Tabelle 2: Emissionsdaten Abbruch Brücke

Quelle bzw. Tätigkeit	$L'_{WA,1h}$ in dB(A)	L_{WAeq} in dB(A)	Anzahl		Einwirkzeit in Stunden pro		Pegelkorrektur in dB(A)		L_{WAr} in dB(A)	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Abbruch Brücke Bagger mit Abbruchzange		111	2	2	10	8	3	3	114	114
Abbruch und zerkleinern Bagger mit Spitzmeißel		122	1	1	6	6	-5	-5	117	117
Verladen Abbruchmaterial Bagger mit Tieflöffelausrüstung		114	1		4		-5	0	109	
Lkw-Fahrweg (Hin-, Rückweg)	63		50		1		6		69*	

Erläuterungen:
$L'_{WA,1h}$ A-bewerteter, auf 1 Stunde und 1 m Wegelement bezogener Schallleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag
* zeitlich beurteilter Schallleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag, bezogen auf ein 1 m Wegelement
L_{WAeq} A-bewerteter Schallleistungspegel (inkl. Impulshaltigkeitszuschlag)
L_{WAr} zeitlich beurteilter A-bewerteter Schallleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag

Die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bzw. der Immissionsrichtwert nach AVV Baulärm ist eingehalten, wenn sich die in Ansehung der intensivsten Emissionen der Bautätigkeiten und verwendeten Baulärmquellen ergebenden Baulärm-Immissionen im jeweiligen Baulärmkontingent bewegen. Um dies zu überprüfen, wird ausgehend von dem jeweiligen (Immissions-)Kontingent für den Baulärm gewissermaßen zurückgerechnet, welche Emissionen im Lichte der Gegebenheiten vor Ort unter Beachtung der freien Schallausbreitung als auch der Bodendämpfung entstehen dürfen, damit das Kontingent nicht überschritten wird. Liegt der jeweils angesetzte Emissionswert der einzeln betrachteten Baulärmquellen über dem sich als Baulärmkontingent ergebenden (emissionsseitigen) Schallleistungspegel, ist auch mit einem Überschreiten der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle (bzw. dem Immissionsrichtwert nach AVV Baulärm), also gegenüber der Vorbelastung mit einer Mehrbelastung am jeweiligen Immissionsort zu rechnen (Unterlage 21.2, S. 43; zur Berechnung vgl. Unterlage 21.2, S. 34 f. und 46).

Die sich aus der Rückrechnung des jeweils an den einzelnen Immissionsorten maßgeblichen Baulärmkontingents ergebenden (emissionsseitigen) Schallleistungspegel sind in Tabelle 3 der im Folgenden aufgeführten ergänzenden Stellungnahme zum Baulärmgutachten (Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche, S. 6 f.) wiedergegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat diese insofern korrigiert, als in den Zeilen der Gebietsflächen 7a(W) und 11(G) in der jeweils vorletzten Zelle (letzten Spalte „Fahrbahn“) das Wort „Fertigen“ zu ergänzen war, da für diese Bautätigkeit 119 dB(A) als emissionsseitiger Schallleistungspegel vorgesehen ist (vgl. vorstehende Tabelle 18). Damit ist zu erwarten, dass die für die Fläche 7a(W) mit 114 dB(A) und für die Fläche 11(G) mit 116 dB(A) ermittelten Kontingente jeweils überschritten werden. Dies wird durch die entsprechende Bezeichnung der Lärmquelle „Fertigen“ in der Spalte Fahrbahn jeweils gekennzeichnet.

Tabelle 21: Abschnitte mit Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle (Folgeseiten)

Tabelle 3: Abschnitte mit zu erwartender Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle (Ergänzung zur Tabelle 19 in der Unterlage 21.2 Baulärm)

Gebiet	Nummer Flächen gleicher ZMS	Kontingent für Baulärm	Abstand nächstgelegene Gebäudereihe zur Lärmquelle			Kontingent Schallleistungspegel L_{WAr} für Baulärm			Lärmquelle mit Überschreitung des Kontingents für Baulärm		
			LSA	Fahrbahn	Brücke	LSA	Fahrbahn	Brücke	LSA	Fahrbahn	Brücke
		in dB(A)	in m	in m	in m	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)			
Landwehr	1a	53	-	210	330	-	113	115		Fertigen und Abbruch	Abbruch
Goseburg	1	63	-	60	200	-	116	122		Fertigen	
	2	56	10	19	380	84	101	118	Bohren Pfahlgründung LSW	Fertigen und Abbruch	Abbruch
	3	63	-	40	470	-	113	126		Fertigen und Abbruch	
	4	71	-	25	-	-	117	-		Fertigen	
	5	64	-	150	-	-	122	-			
	6	69	-	25	-	-	115	-		Fertigen	
Moorfeld/ Adendorf	7	50	19	27,5	-	84	97	-	Herstellung der Bohrpfahlwand	Fertigen und Abbruch	
	7a (W)	53	-	280	-	-	114	-		Fertigen	
	7a (G)	64	-	104	-	-	120	-			
	8	53	-	400	-	-	116	-		Fertigen	
	9	54	140	165	-	109	112	-		Fertigen und Abbruch	
	10	58	10	15	-	86	102	-	Herstellung der Bohrpfahlwand	Fertigen und Abbruch	
Hanseviertel	11a	54	-	295	-	-	115	-		Fertigen	

Gebiet	Nummer Flächen gleicher ZMS	Kontingent für Baulärm	Abstand nächstgelegene Gebäudereihe zur Lärmquelle			Kontingent Schallleistungspegel L_{WAr} für Baulärm			Lärmquelle mit Überschreitung des Kontingents für Baulärm		
			LSA	Fahrbahn	Brücke	LSA	Fahrbahn	Brücke	LSA	Fahrbahn	Brücke
		in dB(A)	in m	in m	in m	in dB(A)	in dB(A)	in dB(A)			
Hanse-viertel	11 (W)	53	-	284	-	-	114	-		Fertigen	
	11 (M)	59	-	215	-	-	119	-			
	11 (G)	63	-	55	-	-	116	-		Fertigen	
Neu Hagen	12	57	30	55	-	96	110	-	Bohren Pfahlgründung LSW	Fertigen und Abbruch	
	13	59	50	70	-	104	113	-	Aufschüttung Wall	Fertigen und Abbruch	
	14	58	25	45	-	94	109	-	Aufschüttung Wall	Fertigen und Abbruch	
	15	65	-	70	-	-	119	-			

Erläuterungen

:L_{War} zeitlich beurteilter A-bewerteter Schallleistungspegel, inkl. Impulshaltigkeitszuschlag
LSA Lärmschutzanlage
LSW Lärmschutzwand
ZMS Zumutbarkeitsschwelle

Unterschiedliche Gebietsnutzungen nach AVV Baulärm innerhalb einer Fläche gleicher Zumutbarkeitsschwelle:

(W) Gebiet, in dem vorwiegend Wohnungen untergebracht sind
(M) Gebiet, in dem weder vorwiegend gewerblichen Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind
(G) Gebiet, in dem vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind

Dabei sind in den Spalten „Kontingent Schallleistungspegel“ nur diejenigen Felder mit Werten belegt, in denen der Vergleich mit den in der vorstehenden Tabelle 3 für die „Emissionen Baustellentätigkeiten" Überschreitungen und somit auch Überschreitungen der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle bzw. der Richtwerte nach AVV Baulärm anzeigt.

So überschreitet der Schallleistungspegel für die Herstellung der Lärmschutzwand in Goseburg (Teilgebiet 2) mit 111 dB(A) das mit 84 dB(A) ermittelte Kontingent (emissionsseitig) um 27 dB(A), so dass bei einem Abstand von 10 m zur nächstgelegenen schutzwürdigen Gebäudereihe allein von dieser Tätigkeit mit Überschreitungen nicht nur der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle, in diesem Teilbereich mit 63 dB(A) abgeleitet, sondern auch mit Überschreitungen der bei 70 dB(A) angenommenen Gesundheitsgefährdungsschwelle tagsüber gerechnet werden muss.

Angaben oder Annahmen zur voraussichtlichen Dauer und zum Ausmaß von Überschreitungen bezogen auf einzelne Immissionsorte können dieser Betrachtung zwar nicht entnommen werden; hierzu bedürfte es auch einer detaillierten Bauablauf- und Bauausführungsplanung, die zum Zeitpunkt der Erstellung des vorgelegten Lärmschutzgutachtens noch nicht vorlag und auch zum Zeitpunkt der Planfeststellung zur Ermittlung, Einstellung und Gewichtung der schutzwürdigen Belange der Betroffenen sowie zur Problembewältigung auch nicht erforderlich ist.

Erforderlich, aber auch ausreichend ist in diesem Zusammenhang, dass aus den vorliegenden gutachterlichen Ansätzen das Ausmaß der baulärmbedingten Einwirkungen auf die Nachbarschaft für die Abwägung erkennbar wird und für ein Konzept der Problembewältigung erfasst werden kann. Dies ist mit der Identifizierung derjenigen Teilbereiche, in denen es ausgehend von den zu erwartenden Bauszenarien zu Überschreitungen der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle nicht nur vereinzelt, sondern auch für nicht unerhebliche Bauzeiträume, ebenso zu Überschreitungen der weiterhin bei 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags angenommenen Gesundheitsgefährdungsschwelle kommen wird, gegeben. Ersteres gilt auch für die Wohnnutzungen, die während des Anhörungsverfahrens entstanden sind bzw. sich verfestigt haben, in der Wulf-Werum-Straße und südlich Moorfeld. In Teilen des Wohngebietes Landwehr (südöstlich im Bereich Hagemannsweg) ist vereinzelt für vorübergehende Zeiträume geringerer Dauer auch bei Beachtung des vorgesehenen Baulärmschutzkonzeptes mit unvermeidlichen Überschreitungen der als Gesundheitsgefährdungsschwelle anerkannten und zu Grunde gelegten Beurteilungswerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags zu rechnen.

Dem Baulärmgutachten liegt auch insoweit ausreichend eine emissionsseitige Abschätzung auf der Grundlage der für die Planfeststellung feststehenden Hauptbauarbeiten und Bauszenarien zu Grunde. Denn bereits aus den Emissionsdaten der Baustellentätigkeiten mit sich potentiell überlagernden Schallleistungspegeln zwischen 108 und 119 dB(A) (Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche, Tabelle 3, S. 6 f.) ist vor dem Hintergrund der hohen Verkehrslärmvorbelastung und der Nähe sowie Dichte der entlang der Baustrecke angrenzenden Bebauung (insbesondere Goseburg-Zeltberg, Moorfeld, Neu-Hagen) auf der Grundlage einer Ausbreitungsrechnung mit dem Programm SoundPlan nachvollziehbar sicher, dass in den identifizierten Teilbereichen des Untersuchungsgebietes mit Überschreitungen der für den Tageszeitraum aus der mittleren Verkehrslärmbelastung der B 4 jeweils abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle zu rechnen ist. Vor dem Hintergrund der ermittelten hohen Verkehrslärmvorbelastung durch die B 4 in diesen Bereichen zwischen 55 dB(A) für Adendorf und 73 dB(A) für Zeltberg ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde offenkundig, dass in diesen Bereichen baulärmbedingt auch mit Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) tags und bei Nachtbauarbeiten von 60 dB(A) zu rechnen ist. Dabei ist nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde den emissionsseitigen Abschätzungen des vorliegenden Gutachtens zusammen mit den ergänzenden Erläuterungen der Vorhabenträgerin, wonach Arbeiten zur Nachtzeit zwar grundsätzlich ausgeschlossen werden, die Abbrucharbeiten der Brücken im Zuge der Hamburger Straße (AS L 216), Erbstorfer Landstraße (Moorfeld) und Stadtkoppel (Neu Hagen)

auch zur Nachtzeit durchgeführt werden müssen, weil anders längerfristige Sperrungen der B 4 für diese Arbeiten nicht zu vermeiden wären, insbesondere auch sicher zu entnehmen, dass es baubedingt insbesondere durch die Brückenabbrucharbeiten im Zuge der Hamburger Straße (AS L 216) zur Nachtzeit im Gebiet Landwehr östlich der Hamburger Straße zu vorübergehenden erheblichen Baulärmeinwirkungen mit Überschreitungen des Nachtwertes von 60 dB(A) kommen kann.

Dieser Bereich sowie die Bereiche Moorfeld südlich der Erbstorfer Straße mit Wulf-Werum-Straße werden deshalb in die angeordnete Baulärmüberwachung einbezogen.

In der Abwägung der Planfeststellung stellen sich die erheblichen Baulärmwirkungen mit den dargestellten zu erwartenden Überschreitungen auch der Gesundheitsgefährdungsschwelle über eine erhebliche Dauer in den Tageszeiträumen, aber auch während kürzerer Bauzeiten von bis zu 6 Wochen in der Nachtzeit grundsätzlich als unvermeidlich dar; sie sind deshalb mit dem überwiegenden Interesse des Vorhabens bei Beachtung des umfassenden und erschöpfenden Baulärmschutzkonzeptes hinzunehmen, wobei erhebliche Beeinträchtigungen angemessen auszugleichen sind.

Vor diesem Hintergrund haben das Baulärmschutzkonzept und die Baulärmüberwachung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für die schutzwürdigen Interessen der Anlieger in den betroffenen Baustellenbereichen herausragende Bedeutung, während eine weitergehende Baulärmprognose nach einzelnen Immissionsorten der Abwägung in der Planfeststellung nichts hinzufügt und deshalb für die Planfeststellung in diesem Fall nachrangig, wohl aber für die Baulärmüberwachung von Bedeutung ist. So findet die emissionsseitige Abschätzung des der Planfeststellung zu Grunde liegenden Baulärmgutachtens seine Fortführung in der Bauausführung dahin, dass für die identifizierten überwachungsbedürftigen Teilbereiche, in denen Überschreitungen der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle zu erwarten sind, eine Baulärmprognose auf der Grundlage einer ausführlichen detailscharfen Bauausführungs- und Bauablaufplanung aufzustellen ist, die allein geeignet sein kann, hieran immissionsortbezogen weitergehende spezifische Schutzmaßnahmen oder Ausgleichsregelungen anzuknüpfen, für die es auf der weniger detailscharfen Ebene der Genehmigungsplanung an den erforderlichen Feststellungsgrundlagen noch fehlt, die aber bereits eine entsprechende Schutzbedürftigkeit in räumlichen Umgriffen erkennen lässt.

Die für die betreffenden Baustellenbereiche angeordnete Baulärmprognose versteht sich daher bereits insofern als Bestandteil des Baulärmschutzkonzeptes, als die Vorhabenträgerin hierüber das Baugeschehen lärmtechnisch vorab zu beurteilen und entsprechend dem Minderungsgebot zu steuern hat (zu den Einzelheiten des Baulärmschutzkonzeptes siehe sogleich unter 2.3.2.4.1.4). Über die Baulärmprognose werden sodann diejenigen Bereiche immissionsortbezogen ermittelt, für die nach dem tatsächlich zu erwartenden Baugeschehen unvermeidliche Überschreitungen auch der Gesundheitsgefährdungsschwelle zu erwarten sind. Für diese Immissionsorte, die zum Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung noch nicht feststehen können, räumt dieser Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen im Vorfeld der Bauarbeiten Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen in entsprechender Anwendung der 24. BImSchV ein (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.1(4)). Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierin eine angemessene Bewältigung unvermeidlicher erheblicher, aber unter Beachtung der angeordneten Schutzvorkehrungen hinzunehmender Baulärmwirkungen.

So sieht das weitere Baulärmschutzkonzept vor, die Bauhauptarbeiten mit Ausnahme der Brückenabbrüche Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße und Stadtkoppel auf den Tageszeitraum zu beschränken (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.2(2)). Ausnahmen sind nur zur Erzielung verkehrssicherer Tagesabschlüsse zugelassen. Damit ist mit Ausnahme der genannten Brückenbaustellenbereiche sichergestellt, dass es während der Nachtzeit nicht zu erheblichen

Baulärmbeeinträchtigungen kommt. Die Baulärmüberwachung sieht gleichwohl eine Dokumentation und lärmtechnische Überwachung der identifizierten Baustellenbereiche vor, an denen Nachtbauarbeiten zugelassen sind. Ebenso dürfen nur Baugeräte und Baumaschinen eingesetzt werden, welche die lärmtechnischen Anforderungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung erfüllen.

Unter Beachtung dieser Lärmschutzvorkehrungen stellen sich die verbleibenden Baulärmeinwirkungen auch in den Fällen als unvermeidlich und hinnehmbar ein, als nach der emissionsseitigen Abschätzung des vorliegenden Baulärmgutachtens nicht nur vereinzelt in der Fläche der untersuchungspflichtigen Bereiche Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle (Verkehrslärmvorbelastung) auch oberhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle erwartungsgemäß noch eintreten werden.

Für diese Fälle ist, wie bereits angemerkt, nach dem Ergebnis der auf der Grundlage der detailschärferen Bauablauf- und Bauausführungsplanung angeordneten immissionsortbezogenen Baulärmprognose im Vorfeld der Bauarbeiten Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen in entsprechender Anwendung der 24. BImSchV vorgesehen (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.1(4)).

Dabei partizipieren die Bereiche gewerblicher Nutzungen insoweit an dem eingesetzten Schutzkonzept, als Schutzvorkehrungen wie die grundsätzliche Beschränkung der Bauhauptarbeiten auf den Tageszeitraum sowie die vorzeitige Durchführung der aktiven Schallschutzmaßnahmen auf der Strecke vor den Hauptstreckenarbeiten auch den gewerblichen Nutzungen zugutekommt. Im Übrigen wirkt sich in der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde die mit 65 dB(A) für den Tageszeitraum ermittelte hohe Verkehrslärmvorbelastung in den betreffenden Teilbereichen 5 und 15 des Baulärmgutachtens (Tabelle 9/19, Unterlage 21.2) zwar weitergehend schutzmindernd dahingehend aus, dass sich weitere Schutzvorkehrungen (Ansprüche auf Kostenersatz passiver Schallschutzmaßnahmen) je nach Art der gewerblichen Nutzungen – Hotel- und Gastbetriebe sind hier nicht bekannt – nach der Schutzwürdigkeit im Einzelfall, aber ebenfalls nach den Maßgaben der 24. BImSchV bestimmen bzw. auch ein Anspruch auf Nachteilsausgleich in Geld (1.9.2.2.4(4)(7)) zuzuerkennen ist.

Soweit also während der Bauzeit die Gesamtheit des baubedingten Verkehrslärms und der Lärm aus dem Baustellenbetrieb eine Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle, bzw. des ggf. maßgeblichen höheren Richtwerts der AVV Baulärm erwarten lässt, ist in der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde zum einen ein Überwiegen der öffentlichen Interessen zu Gunsten des Vorhabens festzustellen. Dabei wird das zu Gunsten des Vorhabens überwiegende öffentliche Interesse auch daraus getragen, dass sich die Gesamtlärmsituation entlang der B 4/A 39 Trasse innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg durch die gegenüber der Bestandssituation verbesserten Lärmschutzmaßnahmen, z.B. im Bereich Moorfeld nicht verschlechtert, sondern tendenziell eher verbessert, auch wenn die bauzeitlichen Belastungen erheblich ins Gewicht fallen, diese aber letztlich vorübergehender Natur sind. Die Stadtvariante der Autobahn bleibt damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch mit Rücksicht auf die im Stadtgebiet besonders betroffenen Lärmschutzbelange vorzugswürdig, so dass die insbesondere in der Bauzeit berührten Lärmschutzinteressen zurücktreten können, auf der anderen Seite aber ein Baulärmschutzkonzept und eine umfassende Problembewältigung verlangen. Das erforderliche Baulärmschutzkonzept ist auf mögliche und tunliche Vermeidung und Minimierung zu richten und muss dabei die Überwachung und Ermittlung der unvermeidbar im realen Baugeschehen entstehenden Einwirkungen umfassen. Dazu gehören auch eine Informations- und Partizipationsstelle für die lärmbetroffene Nachbarschaft sowie ein Nachteilsausgleichskonzept. Das Baulärmschutzkonzept sieht somit im Einzelnen die erforderlichen Schutzmaßnahmen vor und beantwortet damit zugleich, welche Schutzmaßnahmen ausgeführt werden können und welche nicht.

Sind weitere Schutzmaßnahmen nach § 74 Abs. 2 VwVfG untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so haben die Betroffenen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 17b Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Untunlich im Sinne des § 17b Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind Schutzvorkehrungen auch dann, wenn sie für den Träger des Vorhabens unzumutbar wären, insbesondere unverhältnismäßige, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erforderten. Bei welcher Höhe dies anzunehmen ist, kann ebenso wie im Rahmen des § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich nicht losgelöst von dem angestrebten Schutzzweck beurteilt werden und bestimmt sich hier wie dort nach den Umständen des Einzelfalls.[171] Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen, zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben.[172] Ob und in welcher Höhe im Einzelfall die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle bzw. der ggf. maßgeblichen höhere Richtwert der AVV Baulärm tatsächlich überschritten wird und in welchem Umfang ein Anspruch gegeben ist, ist unter Maßgabe der Nebenbestimmungen zur lärmtechnischen Überwachung (siehe 1.9.2.2.4) zu ermitteln.

Der die fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen bzw. die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschreitende Baustellenlärm ist also nach Maßgabe des § 17b Abs. 1 FStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auch im Zusammenhang mit der planerischen Abwägung durch Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen zu bewältigen. Dabei kann insbesondere berücksichtigt werden, dass es sich um zeitlich begrenzte, vorübergehende Lärmeinwirkungen handelt, denen situationsabhängig ggf. auch ausschließlich mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes in ausreichendem Maße begegnet werden kann. Ein Vorrang aktiven Lärmschutzes wie zum Schutz vor einwirkendem Verkehrslärm besteht insoweit nicht.[173]

Nach diesen Maßstäben erweist sich das seitens der Vorhabenträgerin entwickelte oben bereits grundsätzlich vorgestellte Baulärmschutzkonzept mit den ergänzenden Bestimmungen unter 1.9.2.2 als angemessen, interessengerecht und zur Problembewältigung geeignet, wie nachstehend im Einzelnen ausgeführt wird.

2.3.2.4.1.4 Schutzmaßnahmen / Vorkehrungen und Anlagen

Als Vorkehrungen bzw. Anlagen i.S.v. § 74 Abs. 2 VwVfG hat die Vorhabenträgerin für den Abschnitt 1 der B 4 / A 39 zur Reduzierung baubedingter Verkehrsimmissionen ein Baulärmschutzkonzept entwickelt. Dieses sieht als erste tragende Säule die nachstehenden Maßnahmen während der Bauzeit vor.

- Um baubedingten Verkehrslärm zu reduzieren, ist während der Streckenbauarbeiten, soweit eine Richtungsfahrbahn gesperrt wird, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Verkehr auf 60 km/h zu beschränken.

- Die lärmintensiven Bauhauptarbeiten werden mit Ausnahme der Brückenabbrucharbeiten, welche temporäre Sperrungen der B 4 bedingen, auf den Tageszeitraum (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) beschränkt.

- Die Erschließung aller Baustellentätigkeiten, insbesondere die erforderlichen Material- und Abbruchtransporte erfolgen ausschließlich über die A 39/ B 4 Trasse. Ausnahmen bilden die Aufschüttungen für die Herstellung der Lärmschutzwälle und die Herstellung der Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße. Hier erfolgt die Erschließung über die Erbstorfer Landstraße.

[171] BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5/15 –, juris Rn. 103.
[172] BVerwG, Urteil vom 21.06.2016 – 9 B 65/15 –, juris Rn. 17.
[173] BVerwG, Urteil vom 19.01.2014 – 7 A 24/12 –, juris Rn. 18.

- Während der Rückbauphase der Fahrbahnen (B 4) sind die im Planabschnitt bestehenden Lärmschutzanlagen (Unterlage 21.2, Abb. 2 und 3, S. 10) bis zum vollständigen Rückbau der Fahrbahnen baulich zu belassen und vor dem Neubau der Fahrbahnen (A 39, Ober- und Unterbau) die geplanten neuen Lärmschutzanlagen (Unterlage 1, S. 157 f., Unterlagen 3 / 1-D2 sowie 3 / 2-D2) funktionsfähig zu errichten. Dies stellt sicher, dass während der Bauphase keine die Vorbelastung überschreitenden Verkehrslärmeinwirkungen zu erwarten sind. Im Bereich Moorfeld wird die bestehende Stützwand erst dann zurück gebaut, wenn die neuen Stützwände errichtet sind (Unterlage 21.2, Abb. 5, S. 13).

- Die Bohrpfahlwand (lfd. Nr. 138 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11, S. 26) für den Lärmschutztunnel (BW 1-7) in Moorfeld ist unter Abschirmung einer mobilen Wand mit einer Höhe von 3 m über Arbeitsebene mittels Bohrgerät herzustellen.

- Neben der Aufrechterhaltung des bestehenden Lärmschutzes wird der Lärmbelastung dadurch begegnet, dass die Ausführung der Bauarbeiten überwiegend von den bestehenden Trassen (B 4 / A 39 / Erbstorfer Landstraße) durchzuführen sind. Lediglich die Arbeiten der Lärmschutzwälle werden auf den Flächen stattfinden, auf denen der jeweilige Wall errichtet werden soll.

- Darüber hinaus werden die anzuwendenden Bauverfahren zur Begrenzung der Lärmimmissionen beitragen. Dies wird dadurch ermöglicht, dass bei der Herstellung der Lärmschutzwände als auch bei der Bohrpfahlwand für den Lärmschutztunnel grundsätzlich auf das Rammen verzichtet und nur mit Großbohrgeräten im Pilgerschrittverfahren gearbeitet wird (Unterlage 21.2, S. 34 ff.). Darüber hinaus ist das Erdmaterial nicht über Schütteln des Bohrgestänges abzustreifen, sondern grundsätzlich über einen Dorn vom Bohrgestänge zu entfernen.

- Es sind nur Baumaschinen aufzustellen als auch in Betrieb zu nehmen, welche die Anforderungen an die Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung erfüllen. Ausnahmen können auf Antrag zugelassen werden, sofern diese in der 32. BImSchV vorgesehen sind und eine Überschreitung der nach diesem Feststellungsbeschluss zu erwartenden fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle bzw. des ggf. maßgeblichen höheren Richtwerts der AVV Baulärm ausgeschlossen ist oder aber eine Überschreitung hinzunehmen ist, da der Betrieb der Geräte und Maschinen zur Abwendung einer Gefahr für die Allgemeinheit erforderlich ist, (§ 7 Abs. 2 S. 2 und 3 der 32. BImSchV).

Weitergehende aktive Lärmschutzvorkehrungen stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in den engen Bebauungslagen der vorhanden B 4 nicht zu Gebote; insbesondere würden sich weitere einschränkende Bauzeitenregelungen im Tageszeitraum auch ungünstig auf den Baufortschritt und damit auch belastend mit Blick auf die entsprechend längere bauzeitliche Dauer unvermeidlicher Baulärmeinwirkungen in der Nachbarschaft auswirken. Daneben werden die vorgesehenen aktiven Lärmschutzvorkehrungen durch die vorgezogene Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen, für die dem Grunde nach den Ergebnissen der für den Verkehrslärmschutz festgestellten lärmtechnischen Berechnungen (Unterlage 17.1.2a) Anspruch besteht, unterstützt. Dabei wird der Kreis der Berechtigten auf diejenigen Objekte erweitert, an denen nach den Ergebnissen der Baulärmprognose mit Überschreitungen der jeweiligen Zumutbarkeitsschwelle zu rechnen ist.

2.3.2.4.1.5 Entstehende Baulärmimmissionen und Bewertung

Trotz der zuvor genannten Vorkehrungen und aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist ein Einhalten der Immissionsrichtwerte nicht immer möglich. Auch bei Beachtung des vorgesehenen Baulärmschutzkonzeptes wird es zu unvermeidlichen Überschreitungen sowohl der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm bzw. der für die einzelnen Teilgebiete jeweils

abgeleiteten fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle als auch der als Gesundheitsgefährdungsschwelle zu Grunde gelegten Beurteilungswerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags kommen. Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, wie bereits angemerkt, bereits dem auf der Grundlage der Genehmigungsplanung vorgelegten Baulärmgutachten der Vorhabenträgerin hinreichend sicher für die erforderlichen Abwägungsprozesse zu entnehmen. Darüber hinaus ist das vorgelegte Baulärmgutachten nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch geeignete Grundlage für die Entwicklung eines umfassenden Baulärmschutz- und Bewältigungskonzeptes, wie es dieser Planfeststellungs-beschluss vorsieht. Durch die damit gewonnene Abschichtung wird einerseits gewährleistet, dass die Genehmigungsplanung nicht überfrachtet wird, zum anderen aber hinreichende und wirksame wie konkrete Vorgaben für die spätere Bauablauf- und Bauausführungsplanung bereits in der Planfeststellung für die Vorhabenträgerin aufgegeben werden können.

In der Gesamtbetrachtung ist für die Planfeststellungsbehörde aus den vorstehenden Erwägungen offenkundig, dass lärmintensive Bauarbeiten, die auf die hohen Verkehrslärmvorbelastungen mit einer Spannweite von 55 dB(A) für Adendorf und 73 dB(A) für Zeltberg treffen, auch die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nicht nur vereinzelt in den nahen Bebauungslagen entlang der Baustrecke überschreiten werden.

Ausreichende Basis dieser Prognoseeinschätzung ist die emissionsseitige gutachterliche Betrachtung (Unterlage 21.2; ergänzende Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche) auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Planfeststellung feststehenden Hauptbauarbeiten und Bauszenarien. Die gutachterliche Ausbreitungsrechnung mit dem Programm SoundPlan stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine für die damit gewonnene Abschätzung ausreichend sichere und nachvollziehbare Datengrundlage dar.

Denn wie bereits oben ausgeführt ist aus den Emissionsdaten der Baustellentätigkeiten mit den sich potenziell überlagernden Schallleistungspegeln zwischen 108 und 119 dB(A) (Tab. 18 des Gutachtens, S. 41) mit Überschreitungen der für den Tageszeitraum aus der mittleren Verkehrslärmbelastung der B 4 abgeleiteten Zumutbarkeitsschwelle zu rechnen. Diese ergeben sich aus der hohen Verkehrslärmvorbelastung und der Nähe sowie Dichte der entlang der Baustrecke angrenzenden Bebauung (insbesondere Goseburg-Zeltberg, Moorfeld, Neu-Hagen). Verdeutlicht wird dies durch die Gegenüberstellung der Emissionsdaten der Baustellentätigkeiten für den Bau der Lärmschutzanlagen (Punktquellen) als auch des Ausbaus der Fahrbahn (Linienquellen) mit den vorhandenen Baulärmkontingenten in den definierten Teilgebieten (Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche, S. 6 f.) wie oben auch exemplarisch dargestellt.

Darüber hinaus sind Überschreitungen zu erwarten aufgrund von Arbeiten, deren Konkretisierung insbesondere hinsichtlich Umfangs und Ablaufs durch die Bauablauf- und Bauausführungsplanung noch ausstehen. Hierunter fallen insbesondere die Brückenbauarbeiten. Obgleich Arbeiten zur Nachtzeit zwar grundsätzlich ausgeschlossen werden, sind Abbrucharbeiten der Brücken im Zuge der Hamburger Straße (AS L 216), Erbstorfer Landstraße (Moorfeld) und Stadtkoppel (Neu Hagen) auch zur Nachtzeit durchzuführen. Grund hierfür sind einerseits die Vermeidung von längerfristigen Vollsperrungen der B 4 und andererseits die Komprimierung von Gefahren, die mit dem Abbruch und den anschließenden Räumungsarbeiten einhergehen können. Am Beispiel der Brückenabbrucharbeiten im Zuge der Hamburger Straße (AS L 216) ist daher von einer Überschreitung des Nachtwertes von 60 dB(A) im Gebiet Landwehr östlich der Hamburger Straße auszugehen.

Betroffenheiten werden aber auch in den gutachterlich noch nicht umfassten, aber unter dem Verfahren verfestigten Wohnnutzungen Wulf-Werum-Straße und südlich Moorfeld (Hanseviertel) auftreten, dies nicht nur vereinzelt, sondern auch in der Fläche und über erhebliche Zeiträume

hinweg. Betroffen werden auch Teile im Bereich der Landwehr sein (z.B. Hagemannsweg und Richtung Adendorf Grüner Weg und Schwarzer Weg), vereinzelt für vorübergehende Zeiträume geringerer Dauer. In die angeordnete Baulärmüberwachung sind diese Bereiche, die entsprechend gutachterlich auf der Grundlage der Genehmigungsplanung auch nachbetrachtet wurden (Unterlage 21.2.2, Stellungnahme ergänzende Teilbereiche vom 01.08.2024), daher mit einzubeziehen.

Auf Grundlage der Bauablauf- und Bauausführungsplanung ist deshalb durch die Vorhabenträgerin eine Baulärmprognose zur Ermittlung der immissionsseitigen Betroffenheiten zu erstellen. Diese Prognose kann gegebenenfalls sukzessive entsprechend den Phasen des Bauablaufs erfolgen. Über die Baulärmprognose können sodann immissionsortgenau die Bereiche identifiziert werden, für die nach dem tatsächlich zu erwartenden Baugeschehen unvermeidliche Überschreitungen, insbesondere auch der Gesundheitsgefährdungsschwelle entstehen und die auf dieser Grundlage in eine engere Baulärmüberwachung, Ermittlung und Problembewältigung vor und während der Bauphase einbezogen werden müssen. Dass die betreffenden Immissionsorte zum Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung noch nicht konkret feststehen können, folgt bereits daraus, dass erst nach erfolgter Ausführungsplanung und durchgeführtem Vergabeverfahren die immissionsprägenden Kriterien feststehen, die die Baulärmprognose maßgeblich beeinflussen. In diesem Zusammenhang war bereits oben ausgeführt worden, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde das der Planfeststellung zu Grunde gelegte Baulärmgutachten ausreichend genau den räumlichen Umgriff der in der Baudurchführung untersuchungspflichtigen schutzbedürftigen Teilbereiche entlang der Baustrecke erkennen und ein entsprechendes Schutzkonzept ableiten lässt. So können erst nach dem Ergebnis der auf der detailschärferen Grundlage der Bauablauf- und Bauausführungsplanung zu erstellenden Baulärmprognose immissionsortgenau diejenigen Objekte identifiziert werden, für die vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten ein Anspruch auf die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen zuerkannt werden kann, wodurch ein ergänzender Baulärmschutz erreicht wird. Wie oben bereits beschrieben bildet die auf der Grundlage einer detailscharfen Bauablauf- und Bauausführungsplanung angeordnete zu erstellende Baulärmprognose, über die die Vorhabenträgerin das Baugeschehen unter Beachtung des Minimierungsgebot feinplanend allein zu steuern in der Lage ist, die zweite Säule des Baulärmschutzkonzeptes.

Die durch die Baulärmprognose auf dieser Grundlage identifizierten Bereiche können so dann hinsichtlich des Baugeschehens und der real entstehenden Baulärmeinwirkungen in eine engere Überwachung für die Anknüpfung von Nachteilsausgleichsregelungen genommen werden, wie sie unter 1.9.2.2.4 vorgesehen sind. Die Regelungen zu Information, Partizipation und Ermittlung des realen Baugeschehens mit Anknüpfung von geldwerten Nachteilsausgleichsregelungen bildet damit die dritte Säule des für die Durchführung des Vorhabens eingesetzten Baulärmschutzkonzeptes. Nach der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist danach auch bezüglich der besonders lärmintensiven Arbeiten eine Unzumutbarkeit so lange nicht festzustellen, als die jeweilige Zumutbarkeitsschwelle (bzw. der ggf. maßgebliche höhere Immissionsrichtwert der AVV Baulärm) nach dem Ergebnis der Baulärmprognose nicht überschritten wird. Bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle bzw. des ggf. höheren Immissionsrichtwertes der AVV Baulärm – dem die vorgesehenen aktiven Schutzmaßnahmen sowie ergänzend die zuerkannten Passivmaßnahmen entgegen wirken – gilt, dass mit einer angemessenen Entschädigung das Interesse an einer (zügigen) Realisierung des Straßenbauvorhabens das Interesse der Betroffenen, von den genannten Immissionen verschont zu bleiben, überwiegt. Hierbei bildet das nachstehende Entschädigungskonzept auch einen integralen Bestandteil der dritten Säule des Baulärmschutzkonzepts.

Bei einer zu erwartenden Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 (dB)A nachts sind der Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen in entsprechender Anwendung der 24. BImSchV, und wenn diese nicht ausreichen, Ersatzquartiere vorgesehen (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.1(4)(5)).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierin eine angemessene Bewältigung unvermeidlicher erheblicher, aber unter Beachtung der angeordneten Schutzvorkehrungen hinzunehmender Baulärmauswirkungen an.

Als unzumutbar sieht die Planfeststellungsbehörde ferner an, wenn weite Teile des Außenwohnbereichs von Wohngrundstücken allein aufgrund des Baulärms einem Schallpegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt und daher während dieses Zeitraums praktisch nicht wohnlich nutzbar sind. Diese Betroffenheiten sind ebenfalls anhand der Baulärmprognose festzustellen. Auch in diesen Fällen erachtet die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG als gerechtfertigt, wofür die Baulärmprognose und die daran anknüpfende Ermittlung erst die im realen Baugeschehen vorfindliche Grundlage bietet. Zu entschädigen ist der Betrag, der im Ertragswertverfahren im Hinblick auf eine Nutzung der Außenwohnbereiche (zusätzlich zu einer Miete der Innenräume) zu berechnen ist, wobei nur die Monate März bis Oktober für die Dauer der Baumaßnahme in die Berechnung einzubeziehen sind (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.4(7)). Zwar kann der Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG als Entschädigung für unzumutbare Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen seines Grundstücks durch Baustellenlärm Ausgleichszahlungen verlangen, wenn Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Jedoch kommt ein Ausgleich nur für Flächen in Betracht, die für das Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind. Maßgeblich ist auf die konkrete Zweckbestimmung und die besondere Funktion der betreffenden Flächen abzustellen.[174]

In Ansehung dieser Regelungen, nach Würdigung der dargestellten Sachverhalte und in Anbetracht der Besonderheiten der Örtlichkeit (Gebietscharakter, starke Prägung durch die bestehende B 4 Trasse) sieht die Planfeststellungsbehörde die mit der Baumaßnahme einhergehenden unvermeidbaren Lärmeinwirkungen auch über den langen Zeitraum von mehreren Jahren zwar als die Wohnqualität beeinträchtigend, aber für jedes Grundstück entlang der Trasse insgesamt als zumutbar an.

2.3.2.4.2 Lärmschutz Verkehr

Die Anforderungen nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV werden erfüllt.

2.3.2.4.2.1 Immissionsgrenzwerte/ Beurteilungspegel

Der Lärmschutz an Bundesfernstraßen richtet sich nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Demnach ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese rechtlichen Maßstäbe gelten auch dann, wenn die Vorhabenträgerin, wie hier geschehen, außerhalb des Verfahrens weitergehende bindende Zusagen zu Lärmschutzmaßnahmen gemacht hat.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den jeweils maßgeblichen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Tabelle 22: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)

[174] BVerwG, Urteil vom 19.01.2014 – 7 A 24/12 –, juris Rn. 21 m.w.N.

	Kleinsiedlungsgebieten		
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4.	in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Die Berechnung des jeweils mit dem maßgeblichen Immissionsgrenzwert zu vergleichenden Beurteilungspegels für Straßen richtet sich nach § 3 i.V.m. Anlage 1 der 16. BImSchV in ihrer bis zum 28.02.2021 geltenden Fassung i.V.m. mit den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90. Da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 1. März 2021 gestellt worden ist, richtet sich die Berechnung nach der vor Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung der 16. BImSchV. Durchgreifende Zweifel, dass die 16. BImSchV und die RLS-90 noch den gesetzlich vorgesehenen (§§ 41 ff. BImSchG) oder grundrechtlich (Art. 2 Abs. 1 GG) gebotenen Schutz vor Straßenverkehrslärm gewährleisten, bestehen abstrakt-generell nicht und wurden in der Rechtsprechung bisher zurückgewiesen.[175]

Gem. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der in § 2 Abs. 1 16. BImSchV bezeichneten und bestimmten Immissionsgrenzwerten zugeordneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Für Kleingartengebiete gemäß Nr. 10.2 Abs. 4 S. 4, Nr. 10.3 S. 1 VLärmSchR 97 gilt somit der Tagesimmissionswert für Dorfgebiete entsprechend.[176] Auch für ein Wohnen im Außenbereich kann jedenfalls kein weitergehender Schutz als nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete (64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts) verlangt werden.[177] Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden (§ 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Dabei ist es auch im Hinblick auf Art. 3 GG sachlich gerechtfertigt, die einzelnen Gebiete entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit zu unterscheiden.

Die geplanten Bebauungen und Nutzungsarten werden dabei bereits berücksichtigt (vgl. Unterlage 17.1.1, Kap. 3.2, S. 13 ff.).

2.3.2.4.2.2 Berechnungsverfahren/Berechnungsgrundlagen

Das Berechnungsverfahren und die Berechnungsgrundlagen für die Ermittlung der Beurteilungspegel sind nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat die bei den Planunterlagen befindliche Immissionstechnische Untersuchung (Unterlage 17.1.1), zuletzt mit Stand vom April 2024, und die nachgereichten zusätzlichen Berechnungen geprüft mit dem Ergebnis, dass das angewandte Lärmschutzkonzept den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Die Prüfung der Verhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes hat die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen und hält diese für fehlerfrei.

2.3.2.4.2.2.1 Allgemeines

Die Beurteilungspegel sind nach § 3 der 16. BImSchV a.F. i.V.m. Anlage 1 der 16. BImSchV zu berechnen, die bezüglich der Einzelheiten der Berechnung auf die RLS-90 verweist. Der Beurteilungspegel berechnet sich aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche, der Gradiente, dem Abstand zwischen Immissionsort und Emissionsort, der mittleren Höhe des Strahls von der Quelle zum Immissionsort über dem Boden, Reflexionen und Abschirmungen.

[175] BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08 –, juris Rn. 103 ff.
[176] BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 14/10 –, juris Rn. 31.
[177] BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 – 3 A 17/15 –, juris Rn. 27; BVerwG, Beschluss vom 17.03.1992 – 4 B 230/91 –, juris Rn. 6f.

Die Berücksichtigung von Wind ist im Regelungswerk verbindlich unter Punkt 4 RLS-90 vorgegeben, und bedarf nicht der weiteren Korrektur. Die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern.

Der Zuschlag „K“ an durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen wurde an den Anschlussstellen entsprechend berücksichtigt. Darüber hinaus wird die Längsneigung der zukünftigen A 39 berücksichtigt, die in allen Bereichen unter 5 % beträgt (vgl. Unterlage 17.1.1, S. 13-D2).

Als Deckschicht ist von Bau-km 2+345 bis Bau-km 4+280 und von Bau-km 4+680 bis Bau-km 6+900, also praktisch im gesamten eng besiedelten Bereich des Planungsabschnitts von der Ilmenau bis zur AS B 4, eine offenporige Fahrbahnoberfläche mit einem Korrekturwert von D_{StrO} = -5 dB(A) vorgesehen. Die Dicken der Asphaltschichten betragen dabei 5 cm zuzüglich 2 cm Abdichtung und 6 cm Binderschicht (vgl. Unterlage 01 - Erläuterungsbericht, S. 95). Soweit eingewandt wird, die lärmschutzmindernde Eigenschaft des OPA entfalle bei Nässe, ist dies nichtzutreffend. Die Lärmminderung durch Absorption von Schallwellen tritt bei nasser Fahrbahn ebenso ein wie bei trockener Fahrbahn. Das Spritzwasser wird durch die Hohlräume im Asphalt besser abgeleitet, wodurch die Lärmemissionen bei nasser Fahrbahn gesenkt werden. Auf allen anderen Straßenabschnitten wurde eine lärmmindernde Straßenoberfläche mit dem Korrekturwert D_{StrO} = -2 dB(A) berücksichtigt. In den Straßenabschnitten, in denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von < 60 km/h gegeben ist, beträgt der Korrekturwert D_{StrO} jedoch 0 dB(A). Dass die lärmmindernden Wirkungen über eine längere Nutzungsdauer gleichbleibend erhalten bleibt, bescheinigt der Statusbericht von 2008 (enthalten in dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 3/2009), wonach dem zweischichtigen offenporigen Asphalt (OPA) 0/8 eine akustische Mindestlebensdauer von 8 Jahren zukommt.

Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche stündliche Verkehrsstärken der Tageszeiträume, die einen Straßenquerschnitt passieren, und die entsprechend gemittelten Anteile der Fahrzeuggruppen am gesamten Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt. Die Verwendung des Programms „SoundPlan“ ist nicht zu beanstanden. Es handelt sich hierbei um das praxisübliche Programm zur Berechnung von Beurteilungspegeln, für das die erforderliche Konformitätserklärung nach DIN 45687 erfolgt ist. Es ist bekannt und auch bestätigt, dass das Programm die Berechnungsmodalitäten der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 vorschriftsgemäß anwendet.

Andere Geräuschquellen als diejenigen, die den planfestgestellten Straßenabschnitt betreffen, sind im Ausgangspunkt zurecht im Rahmen des Vergleichs mit den Immissionsgrenzwerten nicht einbezogen worden. Nach der 16. BImSchV ist ausschließlich der Beurteilungspegel des von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm maßgebend (vgl. zu Verkehrszunahme im Bestandsnetz 2.3.3.4.2.3). Das heißt, weder andere Verkehrswege der gleichen Art noch Verkehrswege anderer Träger sind in eine wie immer geartete und in der 16. BImSchV auch gar nicht vorgesehene „Summenbildung“ einzubeziehen.[178] Auch eine Summenbildung von Verkehrs- und Gewerbelärm ist nicht geboten.[179]

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung nach Maßgabe eines Summenpegels ist allerdings dann geboten, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist[180] sowie

[178] BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9/95 –, juris Rn. 20 ff.
[179] BVerwG, Beschluss vom 18.12.2017 – 4 BN 27/17 –, juris Rn. 19.
[180] BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 – 4 C 9/95 –, juris Rn. 35; BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 – 4 A 13/99 –, juris Rn. 88 f.

im überschneidenden Wirkbereich von Folgemaßnahmen an anderen Verkehrswegen.[181] Das BVerwG hat ausgeführt, dass mit einem Neubauvorhaben verbundene Folgemaßnahmen in Form erheblicher baulicher Eingriffe in bestehende Gleisanlagen eine summative Gesamtbetrachtung des von der neu gebauten und der geänderten Strecke auf ein Grundstück einwirkenden Schienenlärms nach dem Maßstab des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV gebieten. Auch wenn sich dieses Urteil im ersten Ansatz nur auf Schienenbahnen bezieht, so wird unter Rn. 26 auch Bezug auf die im Widerspruch dazu stehende Regelung nach Nr. 10.6 Abs. 2 der VLärmSchR 97 genommen, wonach der Kreis der Anspruchsberechtigten auch bei notwendigen Folgemaßnahmen eigentlich für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln wäre. Das BVerwG vertritt demgegenüber die Auffassung, dass zum einen ein Neubauvorhaben eine neue Lärmquelle schafft und zum anderen ein zwingender Anpassungsbedarf an einem schon vorhandenen Verkehrsweg in einem engen räumlichen Zusammenhang eine vorhandene Lärmquelle wesentlich verstärken kann. Das habe zur Folge, dass beide Lärmquellen gemeinsam auf die Nachbarschaft einwirken. Bei dieser Fallgestaltung sei eine separierende Lärmbetrachtung mit dem das Fachplanungsrecht prägenden Grundsatz der Problembewältigung nicht vereinbar.

Dem folgend wurden in der vorliegenden lärmtechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1) neben den Lärmemissionen der A 39 auch die Baustreckenbereiche der anderen zu ändernden Straßenabschnitte lärmtechnisch erfasst und im Sinne einer Summenpegelbildung einbezogen, da es sich bei diesen Maßnahmen jeweils um primäre Folgemaßnahmen handelt (Unterlage 17.1.1/1-D2, 8-D2).

2.3.2.4.2.2.2 Verkehrszahlen

Die Verkehrszahlen wurden der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 39 / B 190n, Stand 07/2019 entnommen (Unterlage 17.1.1/1-D2, S. 9-D2), die ergänzend unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2019 und der SVZ 2021 plausibilisiert (Unterlage 21.1.1) und bestätigt wurden. In dieser Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21.1, S. b20, plausibilisiert durch Unterlage 21.1.1, S. 3 f.) wurden auch die für die Berechnungen nach RLS-90 maßgebenden Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteile für das derzeit maßgebende Prognosejahr 2030 angegeben (vgl. hierzu unter 2.3.1.4 in diesem Beschluss).

Neben den dort prognostizierten Werten für den DTV 2030 (Kfz/24h) und den Schwerverkehrsanteilen tags und nachts werden bei der Schalltechnischen Untersuchung die nach RLS-90 maßgebende zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Verkehrsabschnitten angesetzt (vgl. Unterlage 17.1.1, S. 12-D2).

Weitere Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die über das Jahr 2030 hinausgehen, waren nicht zu berücksichtigen. Eine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden eine Verkehrsprognose im Einzelnen zu erstellen ist, gibt es nicht. Eine solche Prognose ist mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Die Prognose darf nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und das Prognoseergebnis muss einleuchtend begründet worden sein.[182] Dabei wird ein Prognosehorizont zwischen 10 und 15 Jahren in der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Zusammenhang mit Verkehrsprognosen als sachgerecht angesehen.[183] Momentan sind - auch wenn der Prognosezeitraum hier 10 Jahre unterschreitet - keine belastbaren Anhaltspunkte erkennbar, die eine Prognose über 2030 hinaus als allein sachgerecht erscheinen lassen oder die Annahme einer über die prognostizierte und der

[181] BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, – 7 A 24.12 –, juris Rn. 26 f.
[182] StRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 23.04.2014 – 9 A 25/12 –, juris Rn. 30 und vom 15.02.2018 – 9 C 1/17 –, juris Rn. 13; BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2/18 –, juris Rn. 115; für den Fall der Bedarfsfeststellung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG vgl.: BVerwG, Urteil vom 03.05.2013 – 9 A 16/12 –, juris Rn. 21.
[183] Vgl. Urteile vom 10.10.2012 – 9 A 19/11 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 228 Rn. 23 ff. und vom 15.02.2018 – 9 C 1/17 –, juris Rn. 16; BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 22/18 –, juris Rn. 26.

Planfeststellung zugrunde liegende wesentlich hinausgehende Zunahme des Verkehrsaufkommens erwarten lassen (Unterlage 21.1.1, S. 1 und 3 a.E.) und eine Erstreckung der Verkehrsprognose auf einen weiteren Zeithorizont erforderten.

2.3.2.4.2.2.3 Geschwindigkeiten

Hinsichtlich der Geschwindigkeiten legt der Gutachter in Übereinstimmung mit dem trassierungsbedingt abgeleiteten Geschwindigkeitsprofil des Planungsabschnittes Folgendes zugrunde:

Vom Beginn der Baustrecke an der AS L 216 bis zur Ilmenau Querung, sowie in dem Abschnitt von der AS B 216 bis zum Ende der Baustrecke wird die nach RLS-90 maßgebende zul. Höchstgeschwindigkeit von v =130 km/h für Pkw und v = 80 km/h für Lkw angesetzt. Von Bau-km 2+300 (Ilmenau Querung) bis Bau-km 8+200 (nach AS B 216) ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw vorgesehen. Auf den Rampen der Anschlussstellen wurde jeweils eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für Pkw und Lkw angesetzt. Im Bereich des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld wird die Geschwindigkeit auf 80 km/h reduziert (Unterlage 17.1.1, S. 12). Die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Quelle zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und bei langen Ausbreitungswegen (über 100m) deutlich niedrigere Schallpegel auftreten (Vgl. vor Nr. 4.1 RLS-90).

Soweit in Einwendungen die Berücksichtigung von Beschleunigungsvorgängen am Ende des Lärmschutztunnels und Überschreitungen von Höchstgeschwindigkeiten gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass in der RLS-90 die Berücksichtigung von Korrekturwerten nicht eröffnet ist, die über die in der RLS-90 bereits vorgesehenen und in der Formel berücksichtigten Faktoren hinaus gehen.

2.3.2.4.2.2.4 Lkw-Anteil

Soweit eine Fehlerhaftigkeit der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 21.1, S. 11) insofern geltend gemacht wird, als der Wirtschaftsverkehr bis 3,5 t dem Personenverkehr zugeschlagen wird, führt dies nicht zu fehlerhaften Ergebnissen. Der in der schalltechnischen Untersuchung für die Lkw-Anteile verwendete Parameter „p“ wurde nämlich durch den Verkehrsgutachter gesondert ermittelt und umfasst gem. RLS 90 (S. 7) nur Lkw von einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t (vgl. Unterlage 21.1, Tabelle 8.6; Schalltechnische Parameter, S. b28), sodass Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t bis 3,5 t zwar in den Modellrechnungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung (vgl. Unterlage 21.1, S. b12) dem Leichtverkehr, aber im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung dem Schwerverkehr zugerechnet werden. Auch in weiteren Berechnungen zu Schallimmissionen wurde für den Lkw-Anteil ein zulässiges Gesamtgewicht ab 2,8 t und nicht ab 3,5 t zugrunde gelegt (Unterlage 17.1.4.1, Schalltechnische Untersuchungen Lärmzuwachs im Bestandsnetz Planfall 3A, S. 5-D2). Die Berechnungen in der Unterlage 21.1 erfolgten damit korrekt nach den Maßgaben der RLS-90. Auch bei allen nachgereichten Berechnungen zu Schallimmissionen nach der RLS 90 bzw. der RLS-19 (vgl. Unterlage 17.1.2, Immissionstechnische Untersuchung, Stand 03/2021, S. 43-61 und Unterlage 17.1.2a, Immissionstechnische Untersuchung, Stand 04/2024, S. 41-59) erfolgte ein ordnungsgemäßer Ansatz des Lkw-Anteils, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die RLS-19 die Lkw-Fahrzeuggruppen nunmehr mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t definiert.

2.3.2.4.2.3 Lärmschutzkonzept

2.3.2.4.2.3.1 Rechtliche Maßstäbe

Das angewandte Lärmschutzkonzept, bestehend aus einer Abdeckelung im Bereich der Wohngebiete Moorfeld, dem Einsatz von offenporigem Asphalt (OPA), aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen steht in Einklang mit den §§ 41 f. BImSchG. Wenn die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, besteht im Ausgangspunkt eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, Lärmschutzanlagen vorzusehen. Dies gilt nur insoweit nicht, als die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG vollzieht sich auf der Grundlage einer mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung. Deren Bestandteil ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen, die typischerweise, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen haben, verschieden hohe Kosten verursachen und andere Belange (z.B. Landschaftsbild, Rauminanspruchnahme, technische Machbarkeit) in unterschiedlicher Weise tangieren. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen, wobei die planerische Gestaltungsfreiheit lediglich in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen besteht.[184]

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist dementsprechend grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind - ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau - schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. 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 Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). Ein Schutzfall liegt dann vor, wenn eine Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV vorliegt. Hierbei werden die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht getrennt bewertet, so dass sowohl die Überschreitung des Tag- als auch des Nachtgrenzwertes jeweils einen Schutzfall darstellt.[185] Als geeignete Einheit dient die Nutzungseinheit (z.B. Wohneinheit, Außenwohnbereich, Büroeinheit).[186] So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter

[184] Vgl. BVerwG, Urteil vom 10. 04.2019 – 9 A 24/18 –, juris Rn. 28 ff.; BVerwG, Urteil vom 03.03.2004 – 9 A 15/03 –, juris Rn. 25.
[185] Schreiben des BMDV vom 10.03.2022, Az. StB 13/7144.2/02-11/2642013 - Handreichung Schutzfallmethode.
[186] Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9/12 –, juris Rn. 30.

Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.[187] 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.[188]

Stehen bestimmte Maßnahmen aktiven Lärmschutzes nicht zur Auswahl, weil bereits aufgrund einer Grobprüfung feststeht, dass sie nicht ernsthaft in Betracht kommen oder in jedem Fall ausgeführt werden sollen, ist der Aufwand für diese Maßnahmen für den Nutzen-Kosten-Vergleich ohne Bedeutung.[189] Folglich muss die Planfeststellungsbehörde nicht alle denkbaren Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Eine genaue Nutzen-Kosten-Analyse für den Vollschutz kann entbehrlich sein, soweit die Unverhältnismäßigkeit auch ohne eine solche genauere Prüfung erkennbar ist. Eine Grobprüfung ist ausreichend, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet.[190]

2.3.2.4.2.3.2 Ergebnisse der Immissionstechnischen Untersuchung (ohne aktiven Lärmschutz)

Nach der Immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1, S. 15-D2) ergeben sich ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen an zahlreichen schutzbedürftigen Anlagen und Gebieten erhebliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 3 16. BImSchV. Die maximalen Grenzwertüberschreitungen liegen tags zwischen 0,9 dB(A) im Bereich von zwei Kleingärten in Lüneburg und 13,8 dB(A) an der Ostseite von 240 Gebäuden in den Wohngebieten Moorfeld und nachts zwischen 1,1 dB(A) bei einem Wohnhaus im Industriegebiet Lüner Heide und 19,7 dB(A) an der Ostseite der 240 Gebäude in den Wohngebieten Moorfeld. Insgesamt sind fast 500 schutzwürdige Anlagen von Grenzwertüberschreitungen betroffen:

Tabelle 23: Schutzwürdige Anlagen mit Grenzwertüberschreitungen

Schutzwürdige Bereiche	**Immissions-orte (IO)**	**Gebiet (Nutzung)**	**IGW** dB(A) **(Tag/Nacht)**	**Maximale Grenzwert-überschreitung (GWÜ) dB(A) (Tag/Nacht)**	**Anzahl der Gebäude mit GWÜ ohne aktiven Lärmschutz**
Landwehr	950 – 966	WA	59/49	6,0/8,0	4 Wohngebäude
Ochtmissen	980	MI	64/54	keine	keine
Goseburg	1-6/ 11-35	GE	69/59	4,2/-	3 gewerbliche Gebäude
Goseburg	23a	GE	69/59	5,3/10,4	1 gewerbliches Gebäude
Bei der Pferdehütte	7-10	MI	64/54	6,4/11,5	6 Wohngebäude
Goseburg-Zeltberg	36-44	WA	59/49	-/3,2	ca. 45 Gebäude (teilw. Wohnblocks)
Goseburg-Zeltberg	45-48	MI	64/54	keine	
Lüner Heide	50-60	GE	69/59	3,3/9,0	3 gewerbliche Gebäude, 1 Wohngebäude
Gemeinde Adendorf	100 - 134	WA	59/49	-/3,1	ca. 107 Wohngebäude

[187] BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 – 9 A 72/07 –, juris Rn. 63 ff.; BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 24/18 –, juris Rn. 28, 31.
[188] BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 24/18 –, juris Rn. 28, 31.
[189] BVerwG, Beschluss vom 12.02.2019 – 9 B 47/18 –, juris Rn. 11.
[190] BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9/12 –, juris Rn. 31 f.

Kleingarten-anlage Moorfeld	150 - 163	MI (tags)	64/-	0,9/-	2 Parzellen
Wohngebiete Moorfeld	200 - 329 / 400 - 457	WA	59/49	13,8/19,7	Ca. 260 Gebäude
Gewerbegebiet Moorfeld	500-503	GE	69/-		
Wohngebiete Moorfeld, südl. Erbstorfer Landstraße	504-520	WA	59/49	-/4,3	ca. 56 Wohngebäude
B-Plan "Hansepark" / Schlieffenka-serne	550-552	MI	64/54	keine	
Theodor-Körner-Kaserne	600 - 609	SO/MI	64/54	-/4,3	ca. 6 Kasernen-gebäude
Wohngebiete Fuchsweg	610 - 617	WA	59/49	6,7/12,3	ca. 8 Wohngebäude
Neu Hagen/ Stadtkoppel, Dahlenburger Landstraße zwischen AS Bleckeder Landstraße und AS B 4	700-776	WA	59/49	6,4/12,1	ca. 146 Wohngebäude ca. 6 gewerblich Gebäude
	777-780 / 782-791 / 797-799 801-811/ 827	MI (Gewerbe)	64/-		
	792-793 / 820-826	MI	64/54		
	781/ 794 - 796/800	Schule/Kin-dergarten	57/47	8,5/-	ein Schulgebäude
Bilmer Berg/ Lüneburg Hafen	IO 850 - 861 / 970 - 971	GE	69/-	keine	keine
Hagen	900 - 903	WA	59/49	Keine	Keine

2.3.2.4.2.3.3 Vollschutz

Die Berechnungen in der Immissionstechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1, S. 35-D2) zeigen, dass nur mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht möglich ist, bzw. Wälle eine Höhe von 15 m und Wände eine Höhe von 18 m haben müssten, was nicht realisierbar bzw. im Nahbereich zu Bebauungslagen städtebaulich nicht vertretbar ist.

Die größten Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten und die zahlreichsten Betroffenheiten bestehen ausweislich vorstehender Tabelle im Bereich der Wohngebiete Moorfeld. Einzige machbare Möglichkeit einer (weitgehenden) Realisierung von Vollschutz ist hier die Realisierung eines Lärmschutzdeckels in Kombination mit weiteren herkömmlichen aktiven Lärmschutzeinrichtungen. In Anbetracht der hohen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der großen Anzahl von Betroffenen im innerstädtischen Bereich ist die Erwägung der Vorhabenträgerin nachvollziehbar, hier auf einer Länge von 381 m (Bau-Km 4+286,25 – 4+667,515) einen Lärmschutztunnel vorzusehen und diesen an seinen Portalen mit Lärmschutzwänden zu ergänzen.

Durch das Zusammentreffen der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann bereits ein Vollschutz in der Umgebung des nördlichen Tunnelportals des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld

gewährleistet werden, sodass dort kein Bedarf für eine Erweiterung besteht. Zur Erreichung des Vollschutzes in diesem Bereich sind der OPA beginnend bei der Ilmenaubrücke bis zum nördlichen Tunnelportal, gleichmäßig ansteigende Lärmschutzwände und Gabionen-/Wallkonstruktionen (mit Höhen von 6,0 m bis 9,2 m über Gradiente), der Lärmschutzdeckel und die Lärmschutzwand auf dem nördlichen Portal des Lärmschutztunnels mit einer Höhe von 2,5m über dem Portal (Unterlage 17.1.1,S. 20-D2, S. 30-D2, Unterlage 17.1.2, S. 111-D2, Unterlage 17.1.3, Blatt 1-D2) vorgesehen. Der Wegfall des Lärmschutzwalls in Richtung Gerhart-Hauptmann-Straße führt für diesen Bereich zu keiner Verschlechterung, denn durch die Kombination der Lärmschutzmaßnahmen können alle Grenzwerte im nördlichen Teil der hier vorhandenen Wohngebiete tags als auch nachts eingehalten werden (Unterlage 17.1.1, S. 34-D2; IO 400-433 in Unterlage 17.1.2, S. 111-D2 ff.).

Das Erfordernis oder auch nur die Vorzugswürdigkeit einer Erweiterung des Tunnels am südlichen Portal sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Der Tunnel im Bereich des Stadtteils Lüne-Moorfeld dient dem Lärmschutz der angrenzenden Bebauungen (z.B. der Gerhart-Hauptmann-Straße, Rilkestr., Schlegelweg, Lenaustr., Eichendorffstr. Uhlandstr., Chamissostr., Hebbelstr., Scheffelstr. etc.). Mit der gewählten Kombination aus Tunnel, Lärmschutzwällen und Wänden wird lediglich bei der direkt angrenzenden Bebauung der Erbstorfer Landstr. der Grenzwert in der Nacht an einigen Gebäuden in den Obergeschossen nicht eingehalten. Hier sind passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung erforderlich. Gleichwohl beruht die Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin für die Kombination der gewählten Lärmschutzmaßnahmen, nämlich am südlichen Tunnelportal die vorhandene Lärmschutzwand (h= 2,5 m) der querenden Erbstorfer Landstraße gestuft auf die Wandhöhe von 4 m zu erhöhen, auf einer fehlerfreien Abwägung auf der Grundlage einer geprüften, aber unter Kostengesichtspunkten sowie aus städtebaulichen Gründen zurück gestellten Vollschutzlösung. Eine solche würde erfordern, die Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße auf bis zu 7 m mit einer entsprechenden Verschattung der dahinter liegenden schutzwürdigen Wohngebäude (Chamissostraße) zu erhöhen (Unterlage 17.1.1, S. 25). In der näheren Variantenbetrachtung (Unterlage 17.1.3, S. 6) hinterlässt die gewählte Wandhöhe dreizehn Schutzfälle, wobei die Nachtgrenzwerte überschritten werden. Der näheren Prüfung einer zweiten Vollschutzlösung, die in Privateinwendungen darin gesehen wird, die Tunnelstrecke über die Querung der Erbstorfer Landstraße zu verlängern, bedurfte es deshalb nicht. Die zu diesem Punkt in Privateinwendungen gestellte Forderung verkennt darüber auch, dass eine lärmtechnisch effektive Verlängerung der Tunnelstrecke auch die Einbindung der dortigen Anschlussstelle z.B. durch Einhausung oder Abschirmung der Rampen erforderte und letztlich der konstruktive und Kostenmehraufwand offenkundig und erkennbar außer Verhältnis stünde. Nach überschlägiger Betrachtung einer der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Stellungnahme der NLStBV vom 03.05.2018 beliefen sich die vorstellbaren Mehrkosten auf ca. 7,6 Mio. Euro. Auf eine nähere Prüfung und Kostenermittlung durfte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund verzichtet werden.

Auf der anderen Seite hat die Planfeststellungsbehörde erwogen, ob eine gestufte Erhöhung der Lärmschutzwand vorzugswürdig sein könnte und zu den zu berücksichtigenden städtebaulichen Aspekten eine planungshoheitliche Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg erbeten, die seitens der Hansestadt mit Schreiben vom 23.10.2023 abgegeben wurde. Nach Einschätzung der Hansestadt Lüneburg, welche die Planfeststellungsbehörde zu Grunde legt, würde eine „*solche nochmalige und zudem gestufte Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand von 4 m auf 7 m die städtebauliche Gestaltungsqualität des Ortsbilds verschlechtern.*“ Das Planungsamt weist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit Blick auf das sonstige Stadtbild zu Recht darauf hin, dass sich Lärmschutzwände „gestalterisch nur schwer ins Stadtbild integrieren“ lassen und „wegen ihrer optischen Trennwirkung das Ortsbild i.d.R. beträchtlich stören.“ Hiervon ausgehend kam den städtebaulichen Aspekten in der engeren Abwägung ein solches Gewicht zu, dass sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin vor dem Hintergrund der Mehrkosten, der geringen Anzahl von verbleibenden Richtwertüberschreitungen zur Nachtzeit unterhalb der Gesundheits-

gefährdungsschwelle und der auch mit Blick auf Durchlüftung und Besonnung der anliegenden Wohngrundstücke abstrakt anzunehmenden Störwirkung einer Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe bis zu 7 m in der nachvollziehenden Abwägung der Planfeststellungsbehörde nicht als verfehlt darstellt. Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang aber in ihrer Gesamterwiderung nach der 2. Änderungsplanauslegung (Sachthemenkatalog 2. Planänderung, Argument 16.9) zugesagt, „*eine Lärmschutzwand mit einer Länge von rd. 30 m beidseitig der Trasse der A 39 anschließend an das südliche Portal des Lärmschutzdeckels vorzusehen, um die Einfahrt in die Abdeckelung einzufassen und zu führen*“ (vgl. 1.8). Da die Lärmminderungseffekte einer solchen Führung von Lärmschutzwänden beidseits der Trasse im Anschluss an das südliche Tunnelportal derzeit nicht ermittelt sind bzw. Ermittlungen hierzu nicht vorliegen, ein solchermaßen ergänzender Lärmschutz als unwesentliche Planänderung erscheint, hat die Planfeststellungsbehörde auf eine entsprechende Ermittlung verzichtet und die Vorlage von ergänzenden Planunterlagen nicht aufgegeben.

Dass im gesamten Bereich zwischen der Ilmenau und der AS B 4 (außer im Bereich des Lärmschutzdeckels) offenporiger Asphalt (OPA) vorgesehen ist, wird zurecht von der Überlegung getragen, dass hierdurch eine Reduzierung der Lärmschutzwälle bzw. -wände erzielt wird, was gerade für den innerstädtischen Bereich aufgrund der städtebaulichen Wirkungen hoher Wände von Bedeutung ist (vgl. Unterlage 17.1.1, S. 18 f.-D2). Der dazugehörigen Variantenuntersuchung (Unterlage 17.1.1, S. 20 ff.-D2 und Unterlage 17.1.3) ist zu entnehmen, dass sich zur Erreichung eines Vollschutzes nicht nur die Wall-/Wandhöhen, sondern auch die für Lärmschutzmaßnahmen pro Schutzfall aufzuwendenden Kosten verringern, und zwar im Abschnitt von Bau-km 2+345 (östlich Ilmenaubrücke) bis Bau-km 4+286,25 (Nordseite Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld) von 28.451 Euro auf 7.588 Euro und im Abschnitt von Bau-km 4+680 (Südseite Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld) bis Bau-km 6+900 (AS B 4) von 24.550 Euro auf 16.914 Euro.

Über die genannten Bereiche hinaus, stellt sich der Einsatz von OPA als nicht verhältnismäßig zu dem angestrebten Schutzzweck § 41 Abs. 2 BImSchG dar, weil mit OPA gegenüber einer Fahrbahnoberfläche mit dem Korrekturwert von - 2 dB(A) nur eine zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) bewirkt werden kann, somit bei Grenzwertüberschreitungen > 3 dB(A) auch unter Einsatz von OPA keine Einhaltung der Grenzwerte erzielt wird. Dies betrifft die Wohnbebauung Landwehr und Bei der Pferdehütte und das Gewerbegebiet Goseburg (vgl. Unterlage 17.1.1, S. 26-D2 und die Tabelle unter 2.3.2.4.2.3.4).

Ferner sind weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, deren Dimensionierung der Tabelle 6-3 im Erläuterungsbericht (Unterlage 01, S. 203 ff.) zu entnehmen und in der immissionsschutztechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1.1, S. 30 ff.) näher präzisiert sind. An der vorhandenen B 4 sind bereits umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen einschließlich eines Fahrbahnbelages mit einer offenporigen Fahrbahnoberfläche vorhanden. Diese Anlagen wurden berücksichtigt. Weiterhin sind das Baugebiet Hanseviertel und die Wohn- und Mischgebiete in Neu Hagen durch Lärmschutzanlagen der Hansestadt Lüneburg geschützt. Die Anlagen, die im Zusammenhang mit den vorgesehenen Baumaßnahmen verdrängt werden, werden bei einer Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz durch neue Lärmschutzanlagen ersetzt.

2.3.2.4.2.3.4 Verbleibende Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte mit aktivem Lärmschutz

Nach Umsetzung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben an den genannten Immissionsorten die in der folgenden Tabelle vermerkten Grenzwertüberschreitungen, bezüglich derer die Kosten weiterer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Die Begründung für die Unverhältnismäßigkeit ist im Einzelnen angegeben. Zugleich handelt es sich bei den nachfolgend genannten Immissionsorten (Spalte 2) um die Gebäude, bezüglich derer verkehrslärmbedingt Anspruch auf Entschädigung für

(passive) Schallschutzmaßnahmen gem. § 42 BImSchG besteht:

Tabelle 24: Erläuterungen zur Unverhältnismäßigkeit

Schutzwürdige Bereiche	**Immissions -orte (IO)**	**Gebiet (Nutzung)**	**IGW** dB(A) **(Tag/ Nacht)**	**Maximale Grenzwert-überschreitung (GWÜ) dB(A) (Tag/Nacht)**	**Erläuterungen zur Unverhältnismäßigkeit**
Landwehr	950–954	WA	59/49	6,0/8,0	Die GWÜ treten an 4 Gebäuden auf, die von der K 46 erschlossen werden bzw. an einem Objekt in erster Reihe an der Hamburger Landstraße. In diesem Bereich befindet sich zum einen auch die Einmündung zum Hagemannsweg. Zum anderen gehen Lärmwirkungen für die vier betroffenen Objekte erkennbar auch von der K 46 (Hamburger Landstraße) und der vorhandenen A 39 nördlich der Anschlussstelle aus, so dass die Einhaltung der Grenzwerte durch Aktivmaßnahmen an der Baustrecke nicht erreichbar wäre. Die mit 60/70 dB(A) t/n zu Grunde gelegte Gesundheitsgefährdungs-schwelle wird unter Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 90 an keinem der Objekte überschritten. Eine Einbeziehung der Bestandsstrecke der A 39 wie bei einer nachträglichen Lärmvorsorge im Zusammenhang des Neubauvorhabens durfte wegen der geringen Anzahl der Überschreitungen zurückgestellt werden. Dies wird auch durch die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchungen - Lärmzuwachs im Bestandsnetz (Unterlage 17.1.5) insofern bestätigt, als für den Bereich Landwehr keine Überschreitungen prognostiziert werden. Unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 wird allerdings die Gesundheitsgefährdungs-schwelle an dem in erster Reihe an der Hamburger Landstraße gelegenen Objekt Nr. 24 zur Nachtzeit um 0,3 bis 1,1 dB(A) überschritten. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Ochtmissen	-	MI	64/54	-	-
Bei der Pferdehütte	9 und 10 (Wohnen)	MI	64/54	-/3,3	Die GWÜ (nachts) an den IO 9 und 10 beruhen auf dem sehr geringen Abstand der IO zur LSW. Zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte an diesen Gebäuden wäre eine LSW mit einer Höhe von 10 m (statt geplant 7,5 m) auf einer Länge von 320m (statt geplant 260m) erforderlich. Die Mehrkosten für den aktiven Schutz für zwei Gebäude würden knapp 700.000 Euro betragen. Die Schutzfallkosten bei einer entsprechenden Verlängerung der geplanten LSW würden sich auf 29.400 Euro gegenüber 22.600 Euro/ Schutzfall bei der gewählten Ausführungsweise, also um 30 % erhöhen. Die

					Gesundheitsgefährdungsschwelle wird auf Grundlage der Beurteilung nach der RLS 90 nicht erreicht. Unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 wird allerdings die Gesundheitsgefährdungsschwelle an beiden vorgenannten IO nachts zwischen 0,5 bis 1,1 und 0,2 bis 0,7 überschritten. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Goseburg (In der Marsch)	23/23a, 24 und 26	GE	69/59	4,2/5,5	Um die Grenzwerte an den Immissionsorten 23/23a, 24 und 25 einhalten zu können, wäre eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 270m und einer Höhe von 4m erforderlich (siehe Unterlage 17.1.3, Seite 4-D2). Die Kosten hierfür belaufen sich auf 603.000 Euro für 3 gewerblich genutzte Gebäude. Selbst eine Variante, in der 15,02 auf 3,64 ungelöste Schutzfälle reduziert würden, würden Kosten in Höhe von 302.000 Euro für aktiven Schallschutz aufzuwenden sein. Die verbleibenden GWÜ treten in zwei Fällen nur auf einer Gebäudeseite, in einem Fall auf zwei Gebäudeseiten auf. An den anderen Gebäudeseiten werden die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Innerhalb der gewerblich genutzten Objekte der IO 23a und 24 sind zwei integrierte Wohnnutzungen deutlich oberhalb der Gesundheitsgefährdungs-schwelle (70/60 dB(A) t/n), am IO 23a um 2 bis 5 dB(A) tags und 7 bis 10 dB(A) nachts und am IO 24 um 1 bis 5 dB(A) nachts betroffen. Unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 verstärken sich für beide Objekte die Betroffenheiten weiter; am IO 23a wird die Gesundheitsgefährdungsschwelle um 4 bis 7 dB(A) tags und 10 bis 13 dB(A) nachts weit überschritten. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Goseburg-Zeltberg	36 bis 39, 42, 43	WA	59/49	-/1,4	Auf Grund der großen Entfernung der IO zur A 39 ist hier für einen Vollschutz eine LSW mit einer Länge von 550m und einer Höhe von 4,0m erforderlich (siehe Unterlage 17.1.3, Seite 5-D2). Die Kosten für einen Vollschutz der 4 Wohngebäude würden 1,23 Mio. Euro betragen. Selbst eine Teil-Schutzvariante mit Reduzierung der 18,65 Schutzfälle (ohne LS) auf 5,62 Schutzfälle würde noch Kosten in Höhe von 614.000 Euro auslösen. Es verbleiben an sechs Wohnblöcken (Goebelstraße 9, 3/5/7, 15/17, 11/13 und Breite Wiese 6/8, 10/12 vereinzelte Überschreitungen der für Allgemeine Wohngebiete geltenden Nachtrichtwerte um 0,1 bis 1,4 dB(A), die vor dem Hintergrund, dass die Wahrnehmbarkeitsschwelle kaum erreicht wird, mittels Passivansprüchen gelöst werden. Auch unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19

					bleiben die Tagesrichtwerte eingehalten. Zur Nachtzeit verstärken sich die Lärmbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle allerdings bis in den deutlicher wahrnehmbaren Bereich für die bereits erkannten sowie für ein weiteres Objekt (IO 44 Goseburgstraße 78). Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Goseburg-Zeltberg	-	MI	64/54	-	Im Bereich des Mischgebietes Goseburg-Zeltberg verbleiben Grenzwertüberschreitungen nicht.
Lüner Heide	56a	GE	69/59	-/6,0	Im Bereich des Gewerbegebietes Lünerheide kommt es an den zwei der Autobahntrasse zugewandten Gebäudeseiten des Objektes Am Schlachthofe 9 (IO 56a) auf der Grundlage der Beurteilung nach der RLS 90 zu Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit um 1,0 bis 6,0 dB(A), wobei die Gesundheitsgefährdungsschwelle um bis 5 dB(A) überschritten wird. Unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 bleiben die Tagesrichtwerte für das Objekt mit einer Ausnahme eingehalten. Zur Nachtzeit verstärken sich die Lärmbelastungen mit Grenzwertüberschreitungen oberhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle mit Beurteilungspegeln i.H.v. 67 dB(A), die im Falle schutzbedürftiger Räume mit Passivansprüchen gelöst werden. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Altenburger Landstraße, Gemeinde Adendorf, Lüner Holz	-	WA	59/49	-	Im Bereich Artlenburger Landstraße, der Gemeinde Adendorf und des Lüner Holzes verbleiben unter Zugrundelegung der RLS 90 Grenzwertüberschreitungen nicht. Unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 kommt es auch in diesen Bereichen zu Überschreitungen zur Nachtzeit an einer Vielzahl von Immissionsorten (100-117, 119, 121, 126, 133, 134) im nicht mehr wahrnehmbaren Bereich um 1 dB(A), vereinzelt aber auch wahrnehmbaren Pegelanstiegen um bis zu 2,5 dB(A), allerdings deutlich unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle, die ebenfalls durch Passivansprüche gelöst werden. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Kleingarten-anlage Moorfeld	-	MI (tags)	64/-	-	Im Bereich der mit einem Tagesgrenzwert von 64 dB(A) entsprechend einem Mischgebiet behandelten Kleingartenanlage Moorfeld verbleiben sowohl unter Zugrundlegung der nach der RLS 90 wie nach den mit der RLS 19 ermittelten Beurteilungspegel Überschreitungen nicht.

Wohngebiete Moorfeld	440, 443 bis 453	WA	59/49	-/3,2	Für einen Vollschutz müsste die Lärmschutzwand an der Erbstorfer Landstraße auf 196m Länge auf 4m, erhöht, auf 156m Länge auf 7m Höhe und auf 170m Länge auf 5m erhöht werden (siehe Unterlage 17.1.3, Seite 6-D2). Mit der planfestgestellten Variante (4,0m Höhe westlich der Hölderlinstraße in 2 Abschnitten mit 196 m und 156 m Länge und Erhalt der 2,5m hohen Lärmschutzwand östlich der Hölderlinstraße auf einer Länge von 170 m verbleiben 18,79 ungelöste Schutzfälle (von 94,89 ohne LS). Alle anderen Varianten mit weniger ungelösten Schutzfällen erzeugen Mehrkosten in Höhe von mindestens 380.000 Euro (bei 15,04 Schutzfällen). Die Schutzfallkosten würden sich von 10.300 Euro bei der Vorzugsvariante auf 14.600 Euro bei der nächst teureren Variante mit (drei) weniger Schutzfällen, also um 42 % erhöhen. Grenzwertüberschreitungen tags verbleiben auf der Grundlage der Beurteilungspegel nach den RLS 90 nicht. Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für Allgemeine Wohngebiete zur Nachtzeit verbleiben dagegen an 10 Objekten östlich der A 39 Trasse in der ersten Baureihe entlang der querenden Erbstorfer Landstraße (Chamissostraße 1, 3, 5, 7, 9, 11, 12, 13 und von-Kleist-Straße 6/8 und 10) überwiegend im Obergeschoss von 0,7 bis zu 3,1 dB(A) nachts, die durch Passivansprüche gelöst werden. Auf der Grundlage einer alternativen Beurteilung nach den RLS 19 vermehren sich die Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit um eine Vielzahl an Objekten im nicht wahrnehmbaren Bereich bis bzw. um 1 dB(A) und nur vereinzelt im wahrnehmbaren Bereich um knapp 3 dB(A) z.B. Dehmelweg 2 (IO 249) und 4 (IO 248) und an der KiTa Brandheider Weg 37 (IO 233/234) sowie im Bereich Scheffelstraße (IO 302, 303, 304, 308, 310, 311) sowie östlich der A 39 Trasse im Bereich der ersten Bebauungszeile um bis zu 4,4 dB(A) unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle und unterhalb der Auslösewerte für eine Lärmsanierung (64/ 54 dB(A) t/n) des betreffenden Gebiets. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
Gewerbegebiet Moorfeld (Klaus-Groth- und Wulf-Werum-Straße)	-	GE	69/-	-	Für die hinzugetretene Bebauung Wulf-Werum-Straße treten Grenzwertüberschreitungen nicht ein.
Wohngebiete Moorfeld, südl. Erbstorfer Landstraße	-	WA	59/49	-	In den Wohngebieten Moorfeld südlich der Erbstorfer Landstraße verbleiben auf der Grundlage der Beurteilung nach den RLS 90 Grenzwertüberschreitungen nicht. Auf der Grundlage einer alternativen

					Beurteilung nach den RLS 19 ergeben sich geringfügige Überschreitungen der Nachtrichtwerte an zwei Objekten (IO 504 und 505) im nicht wahrnehmbaren Bereich unterhalb von 1 dB(A), die dem Grunde nach anspruchsauslösend festgestellt wurden. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt.
B-Plan "Hansepark" / Schlieffenka-serne	-	MI	64/54	-	Für das Mischgebiet Hansepark/ Schlieffenkaserne sind weder auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90, noch nach den RLS 19 Grenzwertüberschreitungen festzustellen.
Theodor-Körner-Kaserne	-	SO/MI	64/54	-	Für das Mischgebiet im Bereich der Theodor-Körner-Kaserne sind auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90 keine Grenzwertüberschreitungen, nach den RLS 19 an dem Kasernengebäude Objekt Nr. 600 an vier Geschossseiten geringfügige Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit im nicht wahrnehmbaren Bereich unter bzw. um 1 dB(A) festzustellen, die dem Grunde nach für schutzbedürftige Räume anspruchsauslösend behandelt werden.
Wohngebiete Fuchsweg	-	WA	59/49	-	Für das Wohngebiet Fuchsweg sind auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90 keine Grenzwertüberschreitungen, nach den RLS 19 an sieben Wohngebäuden ganz überwiegend geringfügige Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit im nichtwahrnehmbaren Bereich unter 1 dB(A), in einem Fall mit 1,6 dB(A) festzustellen, die dem Grunde nach für schutzbedürftige Räume als anspruchsauslösend behandelt werden.
Neu Hagen/ Stadtkoppel, Dahlenburger Landstraße zwischen AS Bleckeder Landstraße und AS B 4	700, 715-719, 724, 725, 731, 735, 738, 746-749	WA	59/49	-/3,6	Mit der planfestgestellten aufwändigen LSW mit 12 m Höhe auf einer Länge von 385 m und Kosten von 1,65 Mio. Euro werden die 68,86 Schutzfälle ohne LS bereits auf 9,63 Schutzfälle reduziert. Jede andere Variante mit weniger ungelösten Schutzfällen würde Mehrkosten in Höhe von mindestens 430.000 Euro bis 1,17 Mio. Euro bei Vollschutz (bei 15,5 m Wandhöhe) auslösen (siehe Unterlage 17.1.3, S.8- D2). Außerdem fällt ins Gewicht, dass Lärmbelastungen an diesen Immissionsorten erkennbar nicht nur durch die A 39 verursacht werden, sondern insbesondere auch durch den Kreisverkehrsplatz, die Stadtkoppel und die Bleckeder Landstraße (Unterlage 17.1.1, S. 29-D2). In dem allgemeinen Wohngebiet Neu Hagen verbleiben auf der Beurteilungsgrundlage nach den RLS 90 an 13 Objekten geringfügige Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit überwiegend im nicht wahrnehmbaren Bereich unterhalb 1 dB(A) bzw. um 1 dB(A), in einem Fall im wahrnehmbaren Bereich über 3 dB(A) (IO 719) noch
		MI (Gewerbe)	64/-	-	
		MI	64/54	-	

					deutlich unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle. In der alternativen Betrachtung nach den RLS 19 treten in diesem Bereich neben einer Reihe von geringfügigen Grenzwertüberschreitungen auch eine nicht geringe Anzahl von Lärmpegelanstiegen um mehr als 3 dB(A) jeweils unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle sowie auch unterhalb der Auslösewerte für eine Lärmsanierung der betreffenden Bereiche des Gebietes (64/54 dB(A) t/n) hinzu. Innerhalb des Mischgebietes Stadtkoppel verbleiben Grenzwertüberschreitungen auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90 mit Ausnahme des Schulgebäudes Stadtkoppel 25 (IO 800), an dem jeweils an der Nordostseite im Obergeschoss geringfügige Grenzwertüberschreitungen im nicht wahrnehmbaren Bereich (0,7 und 0,4 dB(A) tagsüber) festzustellen sind, nicht. In der alternativen Beurteilung nach den RLS 19 erhöhen sich für diesen Immissionsort die Beurteilungspegel auf 2,0 und 1,2 dB(A); für das Obergeschoss auf der Südostseite tritt eine noch geringfügige Grenzwertüberschreitung von 1,1 dB(A) tagsüber hinzu. Daneben tritt eine nicht mehr unerhebliche Grenzwertüberschreitung iHv 3,3 dB(A) für das Gebäude einer Kindertagesstätte (IO 781), allerdings zur Nachtzeit hinzu. Hierzu noch weiter unten in diesem Abschnitt. Innerhalb des westlich der vorhandenen Anschlussstelle B 4/ B 216 im Bereich der Dahlenburger Landstraße gelegenen Mischgebietes sowie der südlich der Dahlenburger Landstraße gelegenen Gewerbeflächen bleiben auf der Grundlage der Beurteilung nach den RLS 90 keine Grenzwertüberschreitungen, während in der alternativen Beurteilung nach den RLS 19 nur eine geringfügige Nachtwertüberschreitung im nicht wahrnehmbaren Bereich (0,5 dB(A) n) am IO 826 hinzutritt.
	800	Schule	57/47	0,7/-	
Bilmer Berg/ Lüneburg Hafen	-	GE	69/-	-	Innerhalb des Gewerbegebietes Bilmer Berg ergibt sich auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90 keine, in der alternativen Beurteilung nach den RLS 19 nur eine geringfügige Grenzwertüberschreitung im nicht wahrnehmbaren Bereich (0,4 dB(A) t) tagsüber am IO 859.
Hagen	-	WA	59/49	-	Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes Hagen ergeben sich auf der Beurteilungsgrundlage der RLS 90 keine, in der alternativen Beurteilung nach den

					RLS 19 an einem Objekt (IO 903 Zur Ohe 11) vier geringfügige Grenzwertüberschreitungen im nicht wahrnehmbaren Bereich unter bzw. knapp über 1 dB(A).

Auch wenn die Kosten für die Entschädigung für passiven Lärmschutz (nach den Antragsunterlagen zu veranschlagen mit 2.500 Euro/Gebäude oder betroffene Geschossseite, vgl. Unterlage 17.1.1, S. 22-D2) in den Fällen verbleibender Grenzwertüberschreitungen den Mehrkosten für aktiven Lärmschutz gegenzurechnen sind, ändert dies nichts daran, dass an den genannten Immissionsorten weitergehender aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck i.S.v. § 41 Abs. 2 BImSchG stehen würde.

Das auf einen möglichsten Vollschutz angelegte Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin erweist sich hiernach auch mit den unter Berücksichtigung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen, wie der vorstehenden tabellarischen Darstellung zu entnehmen ist, als ausreichend tragfähig und belastbar.

Wahrnehmbare Grenzwertüberschreitungen verbleiben auf der Grundlage der Beurteilung nach den RLS 90 allein in den dargestellten planerischen Ausnahmesituationen im Bereich der Landwehr, an zwei von gewerblichen Nutzungen unmittelbar in Trassennähe eingeschlossenen Wohnnutzungen (Bei der Pferdehütte 13 und 15), an drei ebenfalls unmittelbar neben der Trasse gelegenen Gewerbeobjekten (In der Marsch 12a,14 und 16), an dem Gewerbeobjekt am Schlachthof 9 unmittelbar nordwestlich der Anschlussstelle B 209 sowie an sechs Wohngebäuden (Chamissostraße 3, 5, 7, 9, 11, 13) oberhalb der Erbstorfer Landstraße, wobei die außerhalb gewerblicher Nutzungen gelegenen Wohnnutzungen (Landwehr und Chamissostraße) sowie auch die von gewerblichen Nutzungen eingeschlossenen Wohngebäude Bei der Pferdehütte 13 und 15 noch unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle betroffen sind. Bei den mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen festzustellenden gewerblichen Nutzungen sind für die darin eingeschlossenen Wohnnutzungen (Gewerbewohnen) dagegen jeweils auch bereits Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle verbunden.

Für die betroffene Wohnbebauung im Bereich der Landwehr ist ausreichend nachvollziehbar festzustellen, dass diese wegen der Entfernung der betroffenen Immissionsorte, die zugleich im Einwirkungsbereich, aber teilweise außerhalb der Baustrecke der Hamburger Straße (K 46) und der von der Anschlussstelle K 46/ L 216 in nordwestlicher Richtung verlaufenden Bestandsstrecke der A 39 liegen, durch Aktivmaßnahmen nicht ausreichend geschützt werden können. An drei Objekten werden die Auslösewerte (64/54 dB(A) t/n) für eine Lärmsanierung, nicht aber die Gesundheitsgefährdungsschwelle (70/60 dB(A) t/n) überschritten. Die Anzahl der verbleibenden Schutzfälle an vier Gebäuden lässt es zwar als möglich erscheinen, Aktivmaßnahmen insoweit auch an der Bestandsstrecke der A 39 und an der Baustrecke bzw. deren (synergetische) Schutzwirkung für die betroffene Bebauung Hamburger Landstraße und Hagemannsweg lärmtechnisch eingehender zu prüfen. Zwingend ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch deshalb nicht, weil die damit aus den vergleichbaren Variantenbetrachtungen der Unterlage 17.1.3 vorstellbaren Herstellungskosten beispielsweise einer 270 m langen und 2 m hohen Lärmschutzwand mit etwa 192.000 Euro, die noch um die Erhaltungskosten zu beaufschlagen und zu kapitalisieren wären, wie auch der Einsatz des besonders lärmmindernden offenporigen Asphalts erkennbar außer Verhältnis zur Anzahl der Schutzfälle und zum Schutzzweck stünden. Dabei geht die Planfeststellungsbehörde zum einen mit Blick auf die Bedingungen der Lärmausbreitung und die Entfernung der Immissionsorte zu der durchgehenden Strecke der A 39 davon aus, dass die betroffenen Gebäude auch durch höhere Lärmschutzwände nicht ausreichend geschützt werden könnten, die resultierenden Kosten hierfür sich aber zunehmend weiter außer Verhältnis entwickeln würden. Zum anderen darf davon ausgegangen werden, dass die Voraussetzungen und die Durchführung einer nachträglichen Lärmvorsorge für den Bereich der

Landwehr unter Einbeziehung des Streckenabschnitts nördlich der Anschlussstelle Lüneburg Nord (AS K 46/ L 216) einem entsprechend nachgelagerten Verfahren überlassen bleiben kann.

Wegen der im Bereich der Landwehr verbleibenden Grenzwertüberschreitungen waren daher Passivansprüche festzustellen. Auch die in der alternativen Betrachtung unter Zugrundelegung der RLS 19 prognostizierten Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle an dem in erster Reihe an der Hamburger Landstraße gelegenen Objekt Nr. 24 zur Nachtzeit um 0,3 bis 1,1 dB(A) sind durch Passivansprüche ausgehend von den ermittelten Außenlärmpegeln durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes, z.B. durch geeignete Fassaden- und Fensterkonstruktionen gut zu bewältigen.[191]

Eine entsprechende Einschätzung ergibt sich für die von gewerblichen Nutzungen eingeschlossenen Wohngebäude Bei der Pferdehütte 13 (IO 9) und 15 (IO 10), als auch hier die in der alternativen Beurteilung nach den RLS 19 eintretenden Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle zur Nachtzeit zwischen 0,2 bis 1,1 dB(A) durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gut zu bewältigen sind und das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin, das hier eine Lärmschutzwand (h = 7,5 m, l = 260 m) vorsieht, hierdurch nicht in Frage gestellt gesehen wird.

Für den Bereich Goseburg (In der Marsch) ist festzustellen, dass die in der vorstehenden Tabelle beschriebenen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen an drei Gewerbeobjekten (In der Marsch 12a, 14 und 16) im wahrnehmbaren Bereich zwar mit einer LSW (h = 4m und l = 270 m) bei einer Verdoppelung der Kosten (auf 603.000 Euro) aufgelöst werden könnten, die damit entstehenden Mehrkosten des aktiven Schallschutzes unter überschlägiger Einbeziehung der voraussichtlich entstehenden Kosten des passiven Schallschutzes, insbesondere für zwei in die Gewerbeobjekte integrierte Wohnnutzungen aber dennoch außer Verhältnis stünden und die Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin für eine LSW in diesem Bereich mit h = 2m und l = 270 m soweit nachvollziehbar und nicht zu beanstanden ist.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die hier betroffenen in die Gewerbeobjekte In der Marsch 16 (IO 23a) und In der Marsch 14 (IO 24) integrierten Wohnnutzungen deutlich oberhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle (70/60 dB(A) t/n), mit Lärmpegeln bis 75 dB(A) tags und 70 dB(A) nachts betroffen sind und sich diese Betroffenheiten unter alternativer Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach der RLS 19 für beide Objekte, wie ebenfalls oben beschrieben, noch bis auf 77 dB(A) tags und 73 dB(A) nachts weiter verstärken. Denn auch unter Zugrundelegung dieser Außenpegel ist noch sicher davon auszugehen, dass mit Maßnahmen des passiven Lärmschutzes die Schalldämmmaße der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume nach der 24. BImSchV so verbessert werden können, das zumutbare Wohn- und Arbeitsverhältnisse noch gewährleistet werden können.

Dabei geht die Planfeststellungsbehörde zunächst ohne nähere Verkehrswertermittlungen davon aus, dass die hier innerhalb der Gewerbeobjekte eingelagerten und damit vom Gewerbezweck abgeleiteten und nicht freien Wohnnutzungen – es handelt sich am IO 23a (In der Marsch 16) um einen Betrieb für Schrott- und Metallhandel – nur mit entsprechenden Werteinbußen am Grundstücksmarkt gesondert handelbar wären und entsprechende Entschädigungen zum einen noch deutlich unter den ermittelten Mehrkosten von ca. 302.000 Euro liegen, zum anderen aber auch die Kostenmasse für denkbare Passivmaßnahmen nicht überschreiten würden. Übernahmeansprüche zum Verkehrswert waren deshalb dem Grunde nach nicht festzustellen.

Eine gleiche Einschätzung ergibt sich auch für die in das Gewerbeobjekt Am Schlachthof 9 integrierte Wohnnutzung (IO 56a); weitere wirtschaftlich vertretbare aktive Lärmschutzmaßnahmen stehen für dieses Objekt, das in einem Bereich liegt, für den der Einsatz offenporigen Asphalts mit

[191] Selbst bei gekipptem Fenster sind bewertete Gesamtbauschall-Dämmmaße von 20 dB und mehr erreichbar.

einer Lärmminderungswirkung von -5dB(A) vorgesehen ist, in dem engen Bereich der nordwestlichen Rampenausbildung an der Anschlussstelle B 209 nicht zur Verfügung. Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin ist somit auch in diesem Punkt auch mit Blick auf die Vorwirkungen zur Anwendung der RLS 19 im späteren Betrieb des Streckenabschnittes nicht zu beanstanden.

Wie bereits oben ausgeführt wurde, ist das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin auch für die Wohnbereiche in Lüneburg Moorfeld nördlich der Erbstorfer Landstraße hinsichtlich der Zurückstellung der mit einer weiteren gestuften Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße auf eine maximale Höhe bis 7 m ermittelten Vollschutzlösung nicht zu beanstanden. Auch hier hat die alternative Betrachtung mit auf der Grundlage der RLS 19 ermittelten Beurteilungspegeln ergeben, dass sich hieraus zwar verstärkte Verkehrslärmwirkungen im Betrieb ergeben, diese aber durch Zuerkennung von Passivansprüchen gelöst werden können und hierdurch das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin nicht in Frage gestellt wird, insbesondere auch die Vorzugsentscheidung für die gewählte Variante der Lärmschutzwand nicht berührt wird, da sich zum einen Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit zwar um eine Vielzahl an Objekten, aber nur im nicht wahrnehmbaren Bereich bis bzw. um 1 dB(A) und nur vereinzelt im wahrnehmbaren Bereich um knapp 3 dB(A) vermehren. Lärmsteigerungen darüber hinaus betreffen wiederum die auch unter Zugrundelegung der nach den RLS 90 ermittelten Beurteilungspegeln besonders betroffene erste Bebauungszeile nördlich der Erbstorfer Landstraße mit Pegelanstiegen um bis zu 4,4 dB(A), jedoch unterhalb der Gesundheitsgefährdungsschwelle und unterhalb der Auslösewerte für eine Lärmsanierung (64/ 54 dB(A) t/n). Daran, dass sich hier keine erheblichen flächigen Auswirkungen in der alternativen Beurteilung auf der Grundlage der RLS 19 einstellen, zeigt sich die hohe Wirksamkeit des von der Vorhabenträgerin gewählten Lärmschutzkonzeptes in diesem Bereich aus der Abdeckelung der Trasse, gestufter Erhöhung der Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstraße und Einsatz offenporigen Asphalts. Zum anderen folgt die gestufte und in der nachvollziehbaren Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin auf 4 m beschränkte Höhe der Lärmschutzwand Erbstorfer Landstraße auch städtebaulichen Aspekten.

In den weiteren Streckenbereichen verbleiben wenige Grenzwertüberschreitungen ganz überwiegend im nicht wahrnehmbaren Bereich. Nur im Bereich Neu Hagen/Stadtkoppel, wo eine LSW mit h = 12 m und l = 385 m in Kombination mit offenporigem Asphalt vorgesehen ist, kommt es an dem Kreisverkehrsplatz zur Anschlussstelle Bleckeder Landstraße belegenen IO 719 – Dieselstraße 11 zu einer Grenzwertüberschreitung im deutlich wahrnehmbaren Bereich bis 3,6 dB(A) unterhalb der Auslösewerte für eine Lärmsanierung. Die Zurückstellung der Vollschutzlösung, die eine Wandhöhe von 15,5 m bedingt hätte und zu Mehrkosten von ca. 850.000 Euro führen würde, durfte von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar als außer Verhältnis zurückgestellt werden. Auch in diesen Streckenbereichen zeigt die alternative Betrachtung auf der Grundlage der RLS 19 keine relevanten Verschiebungen an, als Pegelanstiege lediglich zu wahrnehmbaren Grenzwertüberschreitungen unterhalb der Auslösewerte für eine Lärmsanierung führen, die durch Zuerkennung von Passivansprüchen unter Zugrundelegung der Beurteilungspegel nach den RLS 19 (Unterlage 17.1.2a) gelöst werden können. Zu der diesbezüglichen Abwägungsentscheidung noch weiter unter 2.3.3.4.2.4.

2.3.2.4.2.4 Entschädigungsanspruch für Lärmschutz

Gem. § 42 Abs. 1 BImSchG gilt, dass im Falle einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist. Wie ausgeführt, verbleiben nach Ausführung der geplanten Lärmschutzanlagen an den unter 2.3.2.4.2.3.4 genannten Immissionsorten Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten nach der 16. BImSchV.

Für diese wird ein Anspruch nach § 42 Abs. 1 BImSchG dem Grunde nach festgestellt (vgl. 1.9.2.1.1).

Hinsichtlich der Umsetzung und Erfüllung des Anspruchs – die sich an das Planfeststellungsverfahren anschließen und nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind – wird auf § 13 Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 (VLärmSchR 97[192]) hingewiesen. Einwendungen mit dem Inhalt, dass aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte die Fenster zu Wohn- und Schlafräumen geschlossen bleiben müssen und damit einhergehende schlechte Luftverhältnisse in den Räumen dem Vorhaben entgegenstehen, sind zurückzuweisen. Gemäß § 13 Abs. 3 Satz 2, Abs. 7 VLärmSchR 97 sind insbesondere auch Aufwendungen für den Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z.B. Gasherde, Gasdurchlauferhitzer und Kohleöfen) zu erstatten.

Ein umfassendes Monitoring der tatsächlichen Lärmgegebenheiten ist angesichts der Tatsache, dass Lärmschutz an Straßen nach § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ohnehin durch Berechnung gewährt wird, nicht anzuordnen.

2.3.2.4.2.5 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Entschädigungen für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches richten sich nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i. V. m. § 42 Abs. 2 BImSchG sowie den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97. Verbleibende Beeinträchtigungen sind Lärmeinwirkungen auf das Wohngebäude und das zuzurechnende Grundstück, für die bauliche Schutzmaßnahmen an der Straße oder an der baulichen Anlage keine oder keine ausreichende Abhilfe bringen.

Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z.B. Balkone, Loggien, Terrassen, sog. bebauter Außenwohnbereich,
- sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstückes, sog. unbebauter Außenwohnbereich. Hierzu zählen z.B. auch Gartenlauben, Grillplätze.

Beurteilungspegel und Zumutbarkeitsgrenze für verbleibende Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich sind nach der 16. BImSchV zu berechnen bzw. zu bestimmen. Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert (IGW) am Tage abzustellen.

Bezüglich des Verkehrslärms besteht kein Anspruch auf Entschädigung für die Außenwohnbereiche, da die Tag-Grenzwerte nach der 16. BImSchV mit den planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen eingehalten sind.

2.3.2.4.2.6 Gesundheitsschutz

Gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgrund von verkehrsbedingten Infraschallimmissionen – wie von Einwendern befürchtet – nach dem aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse sicher auszuschließen. Entweder werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten, die Gesundheitsgefährdungsschwelle nicht überschritten oder geeignete Maßnahmen getroffen, mit denen eine Unterschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwelle gewährleistet wird.

[192] VLärmSchR 97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 27. Mai 1997, VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665 06; 25.06.2010.

2.3.2.4.2.6.1 Gesundheitsgefährdungsschwelle

Werden die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche eingehalten, sind Gesundheitsgefährdungen – wie von einzelnen Einwendern befürchtet – auch bei dauerndem oder gewöhnlichem Aufenthalt an den betreffenden Immissionsorten nicht zu erwarten. Dies gilt auch nach Änderung der 16. BImSchV. Der Verordnungsgeber hat nämlich im Zuge der am 1.3.2021 in Kraft getretenen Fassung der 16. BImSchV keine Änderung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorgenommen. Dem Verordnungsgeber kommt auch bei der Erfüllung der ihm aus Art. 2 GG obliegenden Schutzpflicht gegenüber komplexen Gefährdungslagen ein angemessener Erfahrungs- und Anpassungsspielraum zu. Ausgehend hiervon verlangt die staatliche Schutzpflicht nicht, ungesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Durchsetzung zu verhelfen. Es ist zwar Sache des Verordnungsgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um ggf. weitergehende Schutzmaßnahmen treffen zu können. Eine Verletzung der Nachbesserungspflicht durch den Verordnungsgeber kann aber erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit aufgrund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation verfassungsrechtlich untragbar geworden ist.[193] Gemäß § 2 Abs. 4 der 16. BImSchV findet abseits sich aufdrängender wissenschaftlicher fundierter Anhaltspunkte eine regelmäßige Überprüfung der Wirksamkeit der Immissionsgrenzwerte im Rahmen der Berichterstattung der Bundesregierung an den Bundestag statt. Der nächste Bericht ist für das Jahr 2025 vorgesehen. Solange der Gesetzgeber abweichend der vorgesehenen Taktung keinen Handlungsbedarf sieht und keine naturwissenschaftlichen gesicherten Erkenntnisse darüber bestehen, dass die geltenden Grenzwerte zu hoch angesetzt sind, sind sie weiterhin als gesicherter wissenschaftlicher Stand anzuwenden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Infraschallimmissionen wurde im Auftrag des Bundesumweltamt im Rahmen der Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit die Frage des Zusammenspiels von Infraschallimmissionen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch den Betrieb Windenergieanlagen untersucht. Unter Beachtung der derzeitigen – auch internationalen – wissenschaftlichen Erkenntnisse im Bereich des Infraschalls und dessen Auswirkung ist davon auszugehen, dass erst bei Schalldruckpegeln über 120 dB Schallwellen mit einer Frequenz von weniger als 20 Hz (Infraschall) als aural gesundheitsschädlich anerkannt werden, hinsichtlich weiterer gesundheitlicher extra-auraler Beeinträchtigungen ist davon auszugehen, dass bei einer Infraschallexposition mit niedrigeren Schalldruckpegeln geringere beziehungsweise zumindest keine größeren Wirkungseffekte festzustellen sind. Die Infraschallgeräusche der zugrundeliegenden Untersuchungen lagen im Frequenzbereich von 3 bis 18 Hz mit Schalldruckpegeln zwischen 105 und 85 dB[194]. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass derzeit keinerlei wissenschaftliche Nachweise existieren, die geeignet sind, diese Forschungserkenntnisse als unzulänglich erscheinen zu lassen. Strengere Grenzwerte und daraus abzuleitende Maßnahmen lassen sich demnach nicht rechtfertigen. Da entlang der Trasse an keinem Immissionsort Schalldruckpegel über 85 dB zu erwarten sind, ist mit keinen gesundheitsschädlichen Beeinträchtigungen durch Infraschallimmissionen[195] zu rechnen.

Was die Immissionswerte einer Gesundheitsgefährdungsschwelle angeht, hat das BVerwG in der

---

[193] Zusammenfassend auch zur Rechtsprechung des BVerfG und des BVerwG: OVG Lüneburg, Beschluss vom 4. Februar 2005 – 9 LA 360/04 –, juris Rn. 6 ff.

[194] Myck/Wothge, S. 100; Krahé et al. 2020, S. 111.

[195] Infraschall ist Schall, dessen Frequenz unterhalb der menschlichen Hörfläche, also unterhalb von 16 Hz liegt. Infraschall kommt überall in der natürlichen Umgebung vor, wird aber auch künstlich erzeugt, beispielsweise im Verkehrswesen oder durch technische Geräte. Auch wenn Menschen Infraschall kaum ohne Hilfsmittel hören können, ist er bei hohem Schalldruck wahrnehmbar. Die Wahrnehmungsschwelle steigt mit sinkender Frequenz von etwa 90 dB bei 10 Hz auf über 120 dB bei 1 Hz.

Entscheidung zur Ortsumfahrung Ummeln[196] zwar eine Differenzierung der allgemein in der Rechtsprechung mit Blick auch auf den vorsorgenden Gesundheitsschutz anerkannten Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nach Baugebietstypen in Frage gestellt sowie auch mit Blick auf die um 3 dB(A) abgesenkten und nunmehr als "Auslösewerte“ bezeichneten Schwellenwerte für freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes erwogen, auch die sog. Gesundheitsgefährdungsschwelle für verkehrslärmbezogene Einwirkungen nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten anzusetzen. In Übereinstimmung mit den Erwägungen der vorstehend zitierten Entscheidung hält auch die Planfeststellungsbehörde den Ansatz unterschiedlicher Schwellenwerte, bei deren Überschreiten je nach Baugebietstypik eine Gesundheitsgefährdungstendenz angenommen werden muss, für problematisch, wenngleich die Dauer, über die Betroffene einem verkehrslärmbezogenen Dauerschallpegel ihrer Umgebung ausgesetzt sind, auch der Gebietstypik folgend variieren kann. Dem soweit folgend legt die Planfeststellungsbehörde unter Annahme der in der Rechtsprechung allgemein anerkannten typisierenden Betrachtung für Wohnnutzungen die verkehrslärmbezogene Schwelle einer Gesundheitsgefährdung jedoch weiterhin bei Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unabhängig von einer unterschiedlichen Gebietstypik zu Grunde.

Denn zum einen hat der Gesetzgeber auch in den jüngeren Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungsgesetzen an der mit 70 und 60 dB(A) markierten Schwelle des Außenpegels für den Verkehrslärmschutz, an denen sich die Rechtsprechung für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung orientiert hat, festgehalten.[197] Zum anderen ist die Erwägung aus der zitierten Entscheidung, soweit ersichtlich, in der weiteren Rechtsprechung bisher nicht aufgenommen oder weitergeführt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat eher im Gegenteil in einer späteren Entscheidung die sonst anders zu bestimmende verkehrslärmbezogene Gesundheitsgefährdungsschwelle unter Bezug auf die in der bisherigen Rechtsprechung mit 70 und 60 dB(A) anerkannten Schwellenwerte angesprochen.[198]

Als Leitsatz fasst der 9. Senat seine bisherige Rechtsprechung zur Grenze der Wahrnehmbarkeit von verkehrslärmbezogenen Einwirkungen dahin zusammen, dass eine Lärmerhöhung unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) grundsätzlich keine Belange im Sinne des § 76 Abs. 2 VwVfG berühre.[199] In der Entscheidung wird in Rn. 22 dann ausgeführt, dass dies anders beurteilt werden könnte, wenn die Gesundheitsgefährdungsschwelle für das betreffend schutzwürdige Objekt erreicht werde, wofür der Senat in diesem Zusammenhang vergleichend auf die Entscheidung des VGH Mannheim, Urteil vom 25. April 2012 – 5 S 927/10 – dort Rn. 49 verwiesen hat. In der verwiesenen Entscheidung wird die Gesundheitsgefährdungsschwelle indes mit 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags angesprochen.

Vor diesem Hintergrund geht die Planfeststellungsbehörde weiterhin davon aus, dass bei einer zulässig typisierenden Betrachtung die verkehrslärmbezogene Gesundheitsgefährdungsschwelle für Wohnnutzungen in den verschiedenen Baugebietstypen regelmäßig bei Außenpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht wird.

2.3.2.4.2.6.2 Erreichen der Gesundheitsgefährdungsschwelle

Erreicht und teilweise auch überschritten ist die Gesundheitsgefährdungsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A)), berechnet nach dem Berechnungsverfahren der RLS 90, nachts an insgesamt vier nah an der Trasse gelegenen Gewerbeobjekten *In der Marsch 16*, *14* und 12a sowie dem

[196] BVerwG, Beschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16/16 –., juris Rn. 86 f.
[197] Wendt, jurisPR-UmwR 3/2019, Anmerkung zu BVerwG, Beschluss vom 25.04.2018, 9 A 16/16.
[198] BVerwG, Urteil vom 28.09.2021 – 9 A 12.20 –, juris Rn. 22 mit Verweis auf VGH Mannheim, Urteil vom 25.04.2012 – 5 S 927/10 –, juris Rn. 49.
[199] BVerwG, Urteil vom 28.09.2021 – 9 A 12/20 –, juris Rn. 21f.

Objekt Am Schlachthof 9, jeweils an den der Trasse zugewandten Gebäudeseiten.

Weitere Beurteilungspegel im Bereich von 70 dB (A) tags und 60 dB(A) nachts sind im Bereich der Wohnbebauung außerhalb der eigentlichen Baustrecke nördlich der Anschlussstelle L 216 an der Hamburger Straße und im Hagemannsweg, innerhalb des Mischgebietes bei Goseburg an den Objekten *Bei der Pferdehütte 13 und 15*, in einer benachbart der AS B 209 nördlich der A 39 Trasse gelegenen gewerblichen Nutzung (Am Schlachthof) prognostiziert.

Die damit im Rahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen werden im Zusammenhang der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Einzelnen sowie insgesamt näher behandelt (2.3.2.4.2.6). Das verfolgte Verkehrslärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin wurde außerdem durch die Planfeststellungsbehörde einer weitergehenden Abwägung und Prüfung anhand bzw. auf der Grundlage ergänzend eingereichter Berechnungen nach der neueren RLS-19 (vgl. Unterlage 17.1.2a, Stand 04/2024) unterzogen; damit soll dem aktuelleren Stand der Technik zur Lärmerfassung und Beurteilung nach den Berechnungsgrundlagen der RLS-19 im Vergleich zur RLS-90 im Rahmen der Abwägung dem Gebot der Konfliktbewältigung folgend bereits mit der Zulassung des Vorhabens Rechnung getragen werden (vgl. hierzu 2.3.3.4.2.4).

2.3.2.4.3 Erschütterungen

Erschütterungen im Sinne des § 3 Abs. 1, 2 BImSchG sind dann schädliche Umwelteinwirkungen, wenn sie nach Art Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Für die Bewertung von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind die Anhaltswerte der „LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 6.3.2018 i.V.m. DIN 4150, Teil 2 1999-06 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150, Teil 3 2016-12, (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf bauliche Anlagen) heranzuziehen.[200] Mit Nebenbestimmung 1.9.2.3 ist sichergestellt, dass es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen von Anliegern und Sachgütern kommen wird und zwar auch in Anbetracht der konkreten Ausführungsplanung.

Die Vorhabenträgerin hat demnach für Gebäude mit einem Abstand von bis zu 20 m zur Eingriffsgrenze der Planfeststellung ein Beweissicherungsverfahren in Form von baubegleitenden Erschütterungsmessungen nach DIN 4150-3 an den Gebäuden durchzuführen. Bei Gebäuden mit einem Abstand von mehr als 20 m zur Eingriffsgrenze ist ein Beweissicherungsverfahren in begründeten Ausnahmefällen erforderlich. Da insbesondere für Gebäude mit Holzdecken und Balkenlage Überschreitungen der Anhaltswerte nicht auszuschließen sind, ist eine eingehende Betrachtung derartiger Gebäude im Rahmen der Bauvorbereitung durchzuführen. Vor Baubeginn ist der Zustand der vorhandenen Bebauung unter Beteiligung der Eigentümer zur Beweissicherung zu dokumentieren. Ggf. bestehende Vorschäden sind zu berücksichtigen. Für eventuell vorhabenbedingt eintretende Schäden an der Bausubstanz der Gebäude wird den betroffenen Eigentümern dem Grunde nach gegenüber der Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Schadensersatz zuerkannt.

Verkehrsbedingte Erschütterungen entlang der Trasse, insbesondere im Bereich des Tunnels, können bei Beachtung der einschlägigen Richtlinien (RStO 24) zum Oberbau weitgehend ausgeschlossen werden.[201]

[200] BVerwG, Beschluss vom 06.04.2011 – 9 VR 1/11 –, juris Rn. 23.
[201] BVerwG, Beschluss vom 06.04.2011 – 9 VR 1/11 –, juris Rn. 24.

2.3.2.4.4 Luftschadstoffe

Zwingende Vorschriften des Luftreinhalterechts stehen der Planfeststellung nicht entgegen. Dies gilt schon deshalb, weil die zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierten Grenzwerte der 39. BImSchV für die hier maßgeblichen Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} sowie $PM_{2,5}$) an allen beurteilungsrelevanten Immissionsorten nicht überschritten werden.

In dem aktualisierten Luftschadstoffgutachten vom November 2016 (Unterlage 17.2) ist aufgezeigt, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} sowie $PM_{2,5}$) nach der 39. BImSchV an allen beurteilungsrelevanten Immissionsorten unterschritten werden. Ermittelt wurde dies unter Berücksichtigung der Vorbelastung bzw. Hintergrundbelastung für die verschiedenen Luftschadstoffe sowie die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen der Luftschadstoffbeiträge zu den Gesamtbelastungswerten im Wirkraum des Vorhabens. Die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen erfolgt im Vergleich mit bestehenden Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV und im Vergleich zum Prognose-Nullfall.

Die Maximalwerte / Veränderungen an den relevanten Immissionsorten und die Grenzwerte nach 39. BImSchV stellen sich wie folgt dar (vgl. Tabelle 3.1 des Luftschadstoffgutachtens, Unterlage 17.2, S. 6):

Tabelle 25: Maximalwerte Luftschadstoffe / Veränderungen an den relevanten Immissionsorten

	NO_2 [µg/m³] § 3 Abs. 1 und 2 39. BImSchV		PM_{10} [µg/m³] § 4 Abs. 1 und 2 39. BImSchV		$PM_{2.5}$ [µg/m³] § 5 Abs. 1 und 2 39. BImSchV	
	Jahres-mittelwert	Stunden-mittelwert	Jahres-mittelwert	Tages-mittelwert	Jahres-mittelwert	
Grenzwert 39. BImSchV (Jahresmittel)	40	200 (18 Überschrei-tungen zulässig)	40	50 (35 Überschrei-tungen zulässig)	25	
Maximalwert Prognosenullfall	27		21		15	
Maximalwert Planfall	28		19		15	
Veränderung Prognose-Null zu Planfall Lüneburg-Moorfeld bis zu	minus 6		minus 2		minus 1	
Veränderung Prognose-Null zu Planfall in übrigen Streckenabschnitten bis zu	plus 6		plus 1		plus 5	
Anzahl der Überschreitungen der Kurzzeitwerte im Jahr bis zu		0		12		

Die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet wird geprägt durch die verkehrsbedingten Beiträge der bestehenden B 4 und der bestehenden A 39 (vgl. Luftschadstoffgutachten, Unterlage 17.2, S. 11). Die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens führt gemäß dem Luftschadstoffgutachten (Unterlage 17.2) zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit einhergehend zu einer Zunahme der verkehrsbedingten Emissionen. In den Teilabschnitten ohne Lärmschutzbauten bewirkt dies auch eine Zunahme der verkehrsbedingten Immissionen. Der im Bereich von Lüne-Moorfeld geplante Lärmschutztunnel im Zuge der A 39 führt mit der Abdeckelung zu einer Reduktion der Schadstoffimmissionen in diesem Bereich. Auch an der den Portalen, über

welche die Entlüftung des Tunnels erfolgt, nächstgelegenen Bebauung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten.

Der Grenzwert für NO_2 von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert sowie der für PM_{10} geltende Grenzwert von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert werden bereits unmittelbar im Nahbereich der A 39 sowie an der den angrenzenden Straßen nächstgelegenen, beurteilungsrelevanten Bebauung unterschritten.

Für NO_2 liegt der Jahresmittelwert an der zur A 39 nächstgelegenen Wohnbebauung von Lüne-Moorfeld ohne das planfestgestellte Vorhaben (Prognose-Nullfall) bei bis 27 µg/m³ und bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens (Planfall) angesichts des Lärmschutzdeckels sind bis zu 21 µg/m³ zu erwarten (vgl. Lärmschutzgutachten, Anlage 17.2, S. 3). An der nächstgelegenen Bebauung in den übrigen Streckenabschnitten ohne geplante Lärmschutzbauten werden im Prognose-Nullfall gemäß dem Lärmschutzgutachten NO_2-Immissionen von bis zu 23 µg/m³ und im Planfall bis zu 28 µg/m³ prognostiziert.

Für PM_{10} sind an der der A 39 nächstgelegenen Bebauung bei einer angesetzten Hintergrundbelastung von 18 µg/m³ im Prognose-Nullfall Jahresmittelwerte bis 21 µg/m³ und im Planfall bis 20 µg/m³ prognostiziert.

Für $PM_{2.5}$ sind unter Berücksichtigung der angesetzten Hintergrundbelastung von 14 µg/m³ an der zur A 39 nächstgelegenen Bebauung sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Planfall Immissionen von bis zu 15 µg/m³ (Jahresmittelwerte) berechnet worden (vgl. Luftschadstoffgutachten, Unterlage 17.2, S. 41, 46, Tab. 6.3). Der Grenzwert für $PM_{2.5}$ von 25 µg/m³ als Jahresmittelwert wird damit an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet nicht erreicht und nicht überschritten.

Die Berechnungen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung erfolgten zunächst mittels der „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ – RLuS 2012. und des in RLuS 2012 integrierten Emissionsmodells gemäß dem Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA), Version 3.2 (UBA, 2014). Inzwischen liegen die RLuS 2012, Fassung 2020 und das HBEFA in der Version 4.1 (UBA, 2019) vor. Die Vorhabenträgerin hat mit der zweiten Planänderung eine Aktualisierung der Schadstoffbetrachtungen mit Hilfe des HBEFA 4.1 vorgelegt (vgl. Stellungnahme zu Auswirkungen aktualisierter Fachgrundlagen auf die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens, Stand März 2021, Unterlage 21.5). Die Aussagen des vorangegangenen Luftschadstoffgutachtens (Unterlage 17.2) zur Beurteilung der NO_2-Immissionen in Bezug auf den Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m³ bleiben auch mit der aktualisierten Emissionsdatenbank bestehen, d.h. für den Planfall wird der NO_2-Grenzwert an der nächstgelegenen Bebauung deutlich unterschritten. Für Feinstaub (PM_{10}, $PM_{2.5}$) werden mit der aktualisierten Planung und Emissionsdatenbank etwas geringere verkehrsbedingte Beiträge berechnet, sodass die Beurteilung des vorangegangenen Luftschadstoffgutachtens ebenso weiter Bestand hat.

Festzustellen ist somit, dass die prognostizierten Immissionen die gültigen Grenzwerte der 39. BImSchV für die jeweiligen Luftschadstoffe an der bestehenden Bebauung im Untersuchungsgebiet unterschreiten. Im Bereich Lüneburg-Moorfeld werden die verkehrsbedingten Immissionen durch den geplanten Lärmschutztunnel im Zug der A 39 im Vergleich zur Bestandssituation überwiegend verringert. Weitere Maßnahmen zur Minderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe sind im Hinblick auf die Grenzwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit entsprechend den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens somit nicht erforderlich.

Auch bei denkbaren, nur einen kurzen Zeitraum betreffende Sperrungen der A 39 bzw. ggf. während der Bauphase der B 4 kann in Anbetracht der geringen Hintergrundwerte im Umland von

Lüneburg, der Mittelung der Immissionsbelastung über das Kalenderjahr bzw. der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten bei den Kurzzeitwerten von vornherein ausgeschlossen werden, dass auf Umleitungsstrecken die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden, zumal es sich bei den unvermeidlichen Umleitungsverkehren um Verlagerungen der wesentlich gleichen Verkehrsmengen regelmäßig in sonst weniger belastete Räume handelt.

2.3.2.5 Naturschutzrecht

Die einschlägigen naturschutzrechtlichen Anforderungen werden erfüllt.

2.3.2.5.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Auf der Grundlage der differenzierten Biotoptypenkartierung wurde eine Biotoptypenbewertung vorgenommen. Die Bewertung der Einzelflächen erfolgte weitgehend nach BIERHALS ET AL., 2004 und der 2. korrigierten Auflage in 2019 von DRACHENFELS 2012. Mit der im Juli 2024 vorgelegten Unterlage 19.7 (Aktualisierungsprüfung Rote Liste Biotoptypen Niedersachsen 2024) weist die Vorhabenträgerin nachvollziehbar nach, dass unter Berücksichtigung der Wertstufen der neuen Roten Liste Niedersachsens (2024) keine die Eingriffsregelung berührenden abweichenden Wertstufenzuordnungen bestehen. Das Kompensationserfordernis wurde vor allem anhand der Hinweise „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen“ (NLStBV u. NLWKN 2006) ermittelt. Es handelt sich zwar um ein Vorhaben des Bundes, jedoch ist im vorliegenden Fall die Bundeskompensationsverordnung (BKompV) gem. § 17 BKompV nicht anzuwenden, weil die Zulassung des Vorhabens vor dem 3. Juni 2020 beantragt wurde und die Vorhabenträgerin die Anwendbarkeit der BKompV nicht beantragt hat.

2.3.2.5.1.1 Verfahren

Das in § 17 Abs. 1, Abs. 4 BNatSchG, § 7 NNatSchG zur fachbehördlichen Benehmensherstellung vorgeschriebene Beteiligungsverfahren wurde durchgeführt. Dieser schwächsten Beteiligungsform ist bereits genügt, wenn der Naturschutzbehörde im Verfahren Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt wird, mit der sich die Zulassungsbehörde zwar sachlich-inhaltlich auseinanderzusetzen hat, an die sie aber nicht gebunden ist. [202]

Für das Benehmen ist gem. § 2 Abs. 1, § 31 Abs. 1, § 32 Abs. 1 NNatSchG die untere Naturschutzbehörde zuständig, was bereits über die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gewährleistet ist.

Gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Vermeidung beziehungsweise zum Ausgleich oder Ersatz vorhabenbedingter Eingriffe erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde (untere Naturschutzbehörde, Landkreis Lüneburg) zu treffen.

Die Benehmensherstellung gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Lüneburg erfolgte in Form von Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörde

[202] Landmann/Rohmer UmweltR/Gellermann, 104. EL Juni 2024, BNatSchG § 17 Rn. 7, beck-online.

durch Schreiben vom 18.07.2012 auf die Ursprungsplanauslegung von 2012, durch Schreiben vom 08.11.2017 auf die erste Änderungsplanauslegung sowie durch Schreiben vom 11.07.2022 auf die zweite Änderungsplanauslegung.

2.3.2.5.1.2 Eingriff / Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können und somit einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen (§ 14 Abs. 1 BNatSchG). Soweit in Einwendungen geltend gemacht wird, das Vorhaben zerstöre die Umwelt, ist darauf hinzuweisen, dass die Umweltauswirkungen erfasst wurden und soweit möglich vermieden werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Unzutreffend ist die Befürchtung, es komme durch den Neubau zur Zerstörung von Mooren. Flächenversiegelungen finden tatsächlich statt, werden aber ebenfalls vollständig kompensiert (2.3.2.5.1.4).

Soweit in einer Stellungnahme angenommen wird, schadstoffempfindliche Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie könnten betroffen sein, ist dies – soweit sich dies auf LRT außerhalb von FFH-Gebieten bezieht, in der Bilanzierung der vorhabenbedingten Eingriffe berücksichtigt und kompensiert (vgl. 2.3.2.5.1.4.2).

2.3.2.5.1.3 Vermeidung

Gemäß § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am selben Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG). Wie § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG damit deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird. Nicht gemeint ist die Vermeidung des Eingriffs als solchem und damit des Vorhabens, sondern allein die Vermeidung einzelner, mit dem Eingriff verbundener Beeinträchtigungen. Vermeidbar sind solche Beeinträchtigungen, die zur Erreichung des Zwecks des Eingriffs in seiner definierten Form, d.h. bei Realisierung des Vorhabens unterbleiben können. Unvermeidbare Eingriffe sind die durch die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft am Ort des Eingriffs zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen.[203] Die Vermeidungsmaßnahmen sind in den planfestgestellten Maßnahmenblättern festgelegt.

Wichtig ist, dass das Vermeidungsverbot nicht dazu zwingt, unter mehreren möglichen Planungsalternativen die ökologisch günstigste zu wählen. Denn das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot gilt nur im Rahmen des konkret geplanten Vorhabens. Nicht die Eingriffsregelung, sondern allein ggf. das jeweils einschlägige Fachrecht – wie z.B. das Energieplanungsrecht, aber nicht das Immissionsschutzrecht – thematisiert etwa die Frage nach Standortalternativen. Dasselbe gilt für mögliche Modalitäten. Die Zulässigkeit des Eingriffs als solchem wird vielmehr im Rahmen der Eingriffsregelung unterstellt. Grundsätzlich hat die

[203] BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 – 4 C 10/96 –, juris Rn. 21.

Unterscheidung zwischen Planungsalternativen und Vermeidungsmaßnahmen wesentlich danach zu erfolgen, ob aus der Maßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens resultiert, dass es bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag der Vorhabenträgerin umfasst angesehen werden kann.[204]

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1 D) mit den Kapiteln 3 sowie den ergänzenden Angaben in Unterlage 9.3 D (Maßnahmenblätter) und der Unterlage 01 D beschreibt geeignete Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz zu entsprechen. Durch folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen in Ergänzung mit den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses werden Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vermieden:

- Maßnahmen zur Optimierung der technischen Planung beziehungsweise straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen;
- Vermeidung beziehungsweise Verminderung von Beeinträchtigungen durch umsichtige Ausführung der Bauarbeiten;
- optimierte Entwässerung;
- Flächenbeschränkungen für Bauflächen und des Baubetriebes;
- Maßnahmen zum Schutz verbleibender Vegetationsbestände;
- Maßnahmen des Bodenschutzes;
- bauzeitlicher Gewässerschutz;
- Rekultivierung der Arbeitsstreifen nach Beendigung der Bautätigkeit;
- Bauzeitenregelungen;
- bauzeitliche Nachsuche sowie Bergung und Umsiedlung verschiedener Tierartengruppen;
- Errichtung von temporären und dauerhaften Leit- und Sperreinrichtungen sowie Irritations- und Blendschutzwänden;
- Anlage von Querungshilfen und -bauwerken für verschiedener Tierartengruppen;
- Anlage von Wildschutzzäunen.

Zusätzlich wird das Maß der Belastungen durch Nebenbestimmungen reduziert (vgl. oben1.9.3).

2.3.2.5.1.4 Ausgleich und Ersatz

Die verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind als unvermeidbar zu beurteilen und nach § 15 Abs. 2 BNatSchG zu kompensieren. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild

[204] BVerwG, Beschluss vom 03.03.2005 – 9 B 10/05 –, juris Rn. 14; BVerwG, Urteil vom 19.03.2003 – 9 A 33/02 –, juris Rn. 47 f.; BVerwG, Urteil vom 7. März 1997 – 4 C 10/96 –, BVerwGE 104, 144-153, juris Rn. 14 ff.

landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Ausgleich und Ersatz stehen dabei gleichrangig nebeneinander[205]. Im Übrigen muss zwischen der jeweiligen Beeinträchtigung und dem Ausgleich oder Ersatz ein funktionaler Zusammenhang bestehen[206]. Für Ausgleichsmaßnahmen ist hierbei erforderlich, aber auch ausreichend, dass die Maßnahme auf den Beeinträchtigungsort zurückwirkt[207]. Bei Ersatzmaßnahmen wird der funktionale Zusammenhang dagegen durch eine naturräumliche Betrachtung gewährleistet[208], sodass die Ersatzmaßnahme in demselben Naturraum erfolgen muss, in dem der Eingriff erfolgt ist. Nach der Gesetzesbegründung soll insoweit auf die Gliederung des Gebiets der Bundesrepublik Deutschland in 69 naturräumliche Haupteinheiten nach Ssymank[209] zurückgegriffen werden[210], was jedoch nicht verbindlich ist.

Gem. § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden.

Gem. § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen.

Hinsichtlich der Details der einzelnen nachstehend aufgeführten Kompensationsmaßnahmen wird auf die planfestgestellten Unterlagen in der Planunterlage 19.1 D sowie die Unterlagen 9.3 D und 9.4 verwiesen.

Entsprechend der naturräumlichen Regionen Niedersachsen[211] befindet sich der Eingriffsort innerhalb des Naturraumes Lüneburger Heide und Wendland. Die Kompensation der nachteiligen Auswirkungen findet vollständig im gleichen Naturraum statt, so dass die entsprechenden Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG berücksichtigt sind.

Es verbleiben keine Eingriffe, die nicht kompensiert sind (Unterlage 9.4 und ihrer Anlage 1).

Die Maßnahmen 4.5 A (Anlage Waldrand), 7.2 A_{FCS} (Anlage lichter Laubwaldrand), 9 A_{FCS} (Anlage von Weichholzauwald), 6.1 E_{FCS} (Anlage naturnaher feuchter Laubwald), 7.3 E (Anlage naturnaher Laubwald) und Maßnahme 8 E (Anlage naturnaher Laubwald) dienen gleichzeitig der Ersatzaufforstung im Sinne des NWaldLG.

2.3.2.5.1.4.1 Ausgleichsmaßnahmen

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1 D) in Verbindung mit den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.4 D beschreibt mit den Maßnahmen 3 A_{FFH}, 4.1 A, 4.2 A, 4.3 A, 4.4 A, 4.5 A, 4.6 A, 4.7 A, 4.8 A_{CEF}, 4.9 A_{CEF}, 4.10 A_{CEF}, 5.1 A_{FCS}, 5.2 A_{FCS}, 7.1 A_{FCS}, 7.2 A_{FCS}, 9 A_{FCS}, 10 A_{FCS}, 11.1 A_{CEF}, 12.1 A_{CEF} geeignete Ausgleichsmaßnahmen. Nach Überzeugung der

[205] Hendler/Brockhoff, NVwZ 2010, 733, 735.
[206] BVerwG, Urteil vom 24.03.2011 – 7 A 3/10 –, juris Rn. 44.
[207] BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010 – 7 VR 2/10 –, juris Rn. 23.
[208] Vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.1998 – 4 A 35/97 –, juris Rn. 22; BVerwG, Urteil vom 17.08.2004 – 9 A 1/03 –, juris Rn. 23.
[209] Ssymank, Natur und Landschaft 1994, 395, 402.
[210] BT-Drs. 16/12274 S. 57.
[211] Drachenfels, O. v. (2010): Überarbeitung der Naturräumlichen Regionen Niedersachsens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 30 (4): 249-252; Hildesheim.

Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen bereits die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme. Ebenfalls gehört zu den Ausgleichsmaßnahmen – wie in Einwendungen gefordert – die naturnahe Gestaltung des Raderbachs (Maßnahme 4.7 A).

Nachteilige Effekte insbesondere auf den Eremiten, aber auch andere europäisch geschützte Totholzkäferarten sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde abweichend von den Antragsunterlagen nicht zu besorgen, da mit der ergänzenden Bestandsaufnahme belegt ist, dass eine Betroffenheit auszuschließen ist. Diese Erkenntnis wurde von der Vorhabenträgerin offensichtlich nicht mehr sachgerecht in die Antragsunterlagen eingepflegt. Die Durchführung der Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Sicherung von Altholzbäumen) ist daher entbehrlich (vergleiche Nebenbestimmung 1.9.3.3).

Im Fall der Maßnahmen 5.1 A_{FCS}, 5.2 A_{FCS}, 7.1 A_{FCS}, 7.2 A_{FCS} und 9 A_{FCS} handelt es sich in Bezug auf das Schutzgut Boden um Ersatzmaßnahmen, da bei Versiegelungen ein Ausgleich lediglich durch eine Entsiegelung von Flächen möglich wäre. Auch bei den einzelnen in den Antragsunterlagen angeführten Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf die betroffenen Vegetationsbestände handelt es sich abweichend von der Darstellung im LBP (Unterlage 19.1, Unterlage 9.3) um Ersatzmaßnahmen. Dies ist damit zu begründen, dass nicht funktionsgleich kompensiert wird oder eine lange Entwicklungszeit der Zielbiotope anzunehmen ist. Detaillierte Angaben sind dem UVP-Teil im Abschnitt 2.2.7.5.2 (Umweltauswirkungen Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt) zu entnehmen.

Die Annahme, eine Kompensation der Verluste von Gehölzen durch Neupflanzung erfolge weit abseits der Trasse, und eine Wirkung insbesondere auf klimatische Funktionen werde erst deutlich zeitverzögert eintreten, ist nicht zutreffend. Auch erhebliche lokale Verschlechterungen sind nicht zu erwarten; für das Lokalklima besonders bedeutsame Strukturen sind nicht betroffen.

Mit den vorgenannten Maßnahmen werden die erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften sowie Boden überwiegend ausgeglichen. Für das verbleibende Defizit sind Ersatzmaßnahmen vorgesehen, was zur Erfüllung der Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG ausreichend ist.

2.3.2.5.1.4.2 Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Ersatz erlaubt damit im Vergleich zum Ausgleich eine weitergehende Lockerung des räumlich-funktionalen Zusammenhangs zum Eingriffsort.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.3 D beschreiben mit den Maßnahmen 6.1 E_{FCS}, 7 E und 8 E geeignete Ersatzmaßnahmen im gleichen Naturraum, in dem auch der Eingriff stattfindet. Vorgesehen ist die Entwicklung von naturnahem Laubwald. Die Maßnahmen dienen der Kompensation von Auswirkungen auf das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften. Ergänzend zu Unterlage 19.1 D gilt dies auch für nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Zusammen mit den Ausgleichsmaßnahmen wird mit den genannten Ersatzmaßnahmen eine hinreichende Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes erreicht:

Dieses ergibt sich fachlich und rechnerisch nachvollziehbar aus der Unterlage 9.4 (Vergleichende Gegenüberstellung) sowie einer ergänzend auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde erarbeitenden Zusammenstellung „Darlegung der detaillierten Bilanzierungen zur Ermittlung des

rechnerischen Gesamtkompensationsbedarfes“ vom 22.11.2024 Demnach führen kompensationspflichtige bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen für alle vier zu betrachtenden Teilgebiete zu einem Kompensationsbedarf in folgender Höhe:

- Bebaute Flächen 0,98 ha,
- Ruderalflächen 18,03 ha,
- Grünland 1,56 ha,
- Gehölze außerhalb des Waldes 25,34 ha,
- Wald 16,05 ha,
- Gewässer 0,21 ha.

In der Summe ergibt sich insoweit ein Flächenumfang für den Kompensationsbedarf von 62,17 ha. Es ergeben sich bei der Summierung in der Unterlage der Vorhabenträgerin wiederholt Abweichungen von 0,01 ha zum tatsächlichen Wert, was bei der Nachberechnung durch die Planfeststellungsbehörde korrigiert wurde.

Weiterhin lösen Stickstoffeinträge kompensationspflichtige Eingriffe aus. Nach der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlage „Darlegung der detaillierten Bilanzierungen zur Ermittlung des rechnerischen Gesamtkompensationsbedarfes“ ergibt sich daraus folgender weiterer Kompensationsbedarf:

- Magerrasen 0,09 ha,
- Grünland 0,01 ha,
- Wald 2,98 ha.

In der Summe ergibt sich somit für diesen Wirkfaktor ein Kompensationsbedarf im Flächenumfang von 3,08 ha.

Die Versiegelung oder Überbauung von Böden löst weiteren Kompensationsbedarf in einer Höhe von zusammen 18,80 ha aus.

Auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin zu Unterlage 9.4 nachgereichten Erläuterung „Darlegung der detaillierten Bilanzierungen zur Ermittlung des rechnerischen Gesamtkompensationsbedarfes“ vom 22.11.2024 (gerundet dort mit 84,06 angegeben) ist nach Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargestellt, dass in der Gesamtsumme ein Kompensationsbedarf in Höhe von 84,05 ha besteht.

Die der Berechnung des Kompensationsbedarfs zugrunde liegenden Kompensationsverhältnisse entsprechen den allgemein anerkannten Vorgaben:

- Verlust der Biotope der Wertstufe III und der gut regenerierbaren Biotope der Wertstufen IV und V: 1:1,
- Verlust schwer regenerierbarer Biotope der Wertstufen IV und V: 1:2,
- Verlust kaum oder nicht regenerierbarer Biotope der Wertstufen IV und V: 1:3,

- graduelle Beeinträchtigung durch Stickstoffeinträge im Offenland: 1:0,05,
- graduelle Beeinträchtigung durch Stickstoffeinträge im Wald: 1:0,1,
- Versiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung: 1:0,5,
- Teilversiegelung von Böden mit allgemeiner Bedeutung: 1:0,25.
- Überbauung von Böden mit allgemeiner Bedeutung (soweit nicht gleichzeitig über Biotopbetroffenheiten abgedeckt): 1:0,5.

Dem rechnerisch so ermittelten Kompensationsbedarf in Höhe von zusammen 84,05 ha stehen Kompensationsmaßnahmen auf einer Fläche von 86,44 ha gegenüber, so dass für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ist, dass eine hinreichende Kompensation vorliegt. Die scheinbare Überkompensation erklärt sich aus Anforderungen des speziellen Artenschutzes und den damit in Verbindung stehenden Maßnahmen.

2.3.2.5.1.4.3 Gestaltungsmaßnahmen

Ergänzend erfolgt die Begrünung einzelner Restflächen (Maßnahme, 13.1 G, 13.2 G, 13.3 G), wobei die Maßnahmen keine kompensatorische Wirkung entfalten, wohl aber einen gewissen Beitrag zur landschaftsgerechten Neugestaltung leisten und in dieser Beziehung in Bezug auf das Landschaftsbild Ausgleichsfunktion haben.

2.3.2.5.1.4.4 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Die an den Ausgleich und Ersatz gestellten Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt.[212]

Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Gemäß § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG ist überdies vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Diesen Anforderungen entspricht die vorgelegte Kompensationsplanung. Die Berücksichtigung dieser Belange bei der Ableitung des Maßnahmenkonzeptes drückt sich darin aus, dass ein möglichst großer Teil der Kompensation auf Flächen stattfindet, die im Rahmen des Vorhabens umgestaltet oder zeitweilig beansprucht werden beziehungsweise die im Anschluss als Restflächen mit ungünstigem Zuschnitt verbleiben. Eine Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneter Böden unter Ausschluss der landwirtschaftlichen Nutzung erfolgt nicht. Weitergehende Möglichkeiten zur Entsiegelung oder weitergehende Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, sind nicht erkennbar. Der Nutzungsentzug landwirtschaftlicher Flächen beschränkt sich mit Ausnahme der für die Aufweitung der vorhandenen Anschlussstelle L 216 Lüneburg (Nord) und der für die neue Anschlussstelle B 216 benötigten Flächen auf Maßnahmen, die aus naturschutzfachlichen Gründen geboten sind. Für Maßnahmen, die der Ersatzaufforstung dienen und die aus waldrechtlichen Gründen nach § 8 NWaldLG erforderlich

[212] Lau, NuR 2011, 762 (766 f.).

sind, bestehen ebenfalls keine anderen geeigneten Alternativen.

Durch die Abgrenzungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden keine ungünstigen Bewirtschaftungslinien geschaffen. Letztlich sind die Maßnahmen aus naturschutzfachlichen Gründen auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen angewiesen. Inwieweit eine gleichfalls noch geeignete, die Belange der Landwirtschaft aber weniger beeinträchtigende Kompensationslösung hätte gefunden werden können, ist nicht ersichtlich (und wurde auch weder seitens der Einwender noch seitens der Träger öffentlicher Belange dargetan). Soweit die Kompensationsmaßnahmen nicht auf den unabdingbaren Mindestumfang beschränkt sind, sondern quantitative Sicherheitsmargen enthalten, ist auch dies nicht zu beanstanden, sondern trägt den verbliebenen unvermeidbaren Unsicherheiten mit Blick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft einerseits und der Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen andererseits sowie dem teilweise wohl unvermeidbarem Verzögerungseffekt unter Berücksichtigung der Belange der Landwirtschaft und der betroffenen Grundstückseigentümer in angemessener Weise Rechnung.

2.3.2.5.1.4.5 Schädigung nach § 19 BNatSchG

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustands von Arten und natürlichen Lebensräumen und somit ein Schaden im Sinne des USchadG können ebenfalls ausgeschlossen werden:

Entsprechend der Unterlage 9.4 D, S. 22 ff. werden folgende Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie außerhalb von FFH-Gebieten unmittelbar dauerhaft in Anspruch genommen und die Beeinträchtigungen kompensiert:

- 1,76 ha (Biotoptyp WLM) Lebensraumtyp 9110 (Hainsimsen-Buchenwald (*Luzulo-Fagetum*)) - Kompensation durch die Maßnahme 4.5 A (Anlage Waldrand) und Maßnahme 8 E (Anlage naturnaher Laubwald).

- Abweichend von der Unterlage 9.4 D, S. 22 rechnerisch 0,72 ha (Biotoptypen WQT, WQL, WQN) Lebensraumtyp 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*); bei den in der Antragsunterlage genannten 0,68 ha handelt es sich offensichtlich um einen redaktionellen Fehler - Kompensation durch die Maßnahme 4.5 A (Anlage Waldrand), Maßnahme 7.2 A_{FCS} (Anlage lichter Laubwaldrand) und Maßnahme 7.3 E (Anlage naturnaher Laubwald).

- Abweichend von der Unterlage 9.4 D, S. 22 rechnerisch 0,99 ha (Biotoptyp WET, WET/WAR, WWS, WWA) Lebensraumtyp 91E0); bei den in der Antragsunterlage genannten 0,98 ha handelt es sich offensichtlich um einen redaktionellen Fehler - Kompensation durch die Maßnahme 4.5 A (Anlage Waldrand) und Maßnahme 9 A_{FCS} (Anlage Weichholzauwald).

Zusätzlich kommt es zur Verschattung im Bereich des Lebensraumtyps 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) innerhalb von FFH-Gebieten unterhalb des Brückenbauwerkes über die Ilmenau. Betroffen sind 130 m². Die Kompensation erfolgt einerseits eingeschränkt durch die Maßnahme 3 A_{FFH} (Vernässung und Strukturanreicherung) überwiegend eingriffsnah im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zum Natura 2000-Gebiet. Im Rahmen der Herstellung einer Flutmulde werden begrenzt die Voraussetzungen der Entwicklung geeigneter Vegetationsstrukturen ermöglicht. Ergänzend dazu ist die Maßnahme 6.2 A_{FCS} (Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte) vorgesehen, wobei die Realisierung entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 75 ff. in Verbindung mit Unterlage 9.1 D und Unterlage 9.2 D, Blatt 13 aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit (vergleiche Unterlage 19.1 D, S. 99) abseits des betroffenen Natura 2000-Gebietes erfolgt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann auf die Kompensation des Lebensraumtyps 6430 innerhalb des

FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ [DE DE-2628-331)] verzichtet werden, da es sich lediglich um eine graduelle Beeinträchtigung handelt, die als nicht erheblich einzustufen ist.

Im Fall der unmittelbar durch Flächenverlust betroffenen Lebensraumtypen 9110, 9190 und 91E0 entstehen in mindestens gleichem Flächenumfang neue Flächen der betroffenen Lebensraumtypen, wie sie in Folge der Vorhabenswirkungen verloren gehen. Eine Schädigung im Sinne von § 19 BNatSchG in Verbindung mit dem USchadG kann somit ausgeschlossen werden.

2.3.2.5.1.4.6 Herstellungskontrolle, Bericht

Gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG kann die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgeben, nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen. Um auf dieser Grundlage die sach- und fristgerechte Durchführung der vorgesehenen Umweltbegleitmaßnahmen zu überprüfen, wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht (vgl. 1.9.3.13(4)).

Damit wird auch sichergestellt – wie in Einwendungen gefordert –, dass die artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu einem Zeitpunkt durchgeführt werden, dass Verbotstatbestände dadurch auch ausgeschlossen werden. Diesbezüglich ist festzustellen, dass im Jahr 2023 eine ergänzende Unterlage durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16) vorgelegt wurde, in der dargestellt wird, dass die Funktionalität der Maßnahmen 2.2 V_{CEF} abweichend von den Antragsunterlagen bereits vor Beginn der Ausführung des Vorhabens gegeben sein muss (vgl. im Übrigen Nebenbestimmung 1.9.3.111.9.3.12). Die Einwendung war somit zunächst in Hinblick auf diese Maßnahme begründet, wurde durch die vorgenannte Änderung und die dazu ergangene Nebenbestimmung aber hinreichend berücksichtigt. Sonstige aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten erforderliche Abweichungen von den in Unterlagen 9.3 der Antragsunterlagen festgestellten Zeitpunkten zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen lassen sich nicht erkennen. Für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist ohnehin vorgesehen, diese vor Beginn der Baumaßnahmen durchzuführen (vgl. 1.9.3.12), für sonstige Maßnahmen ist das nur in den Fällen geboten, in denen die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3) dies ausdrücklich vorsehen.

2.3.2.5.1.4.7 Ersatzgeld

Gemäß § 15 Abs. 6 Satz 3 BNatSchG hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, wenn ein Eingriff nach Abs. 5 zugelassen wird, die Beeinträchtigung aber nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist. Im vorliegenden Fall sind keine Ersatzzahlungen erforderlich, weil alle Eingriffe vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Selbst wenn dies nicht so wäre, und wesentliche Teile des Eingriffs nicht kompensiert wären, würden die Belange, die für das Vorhaben streiten (vgl. 2.3.1), Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG), und das Vorhaben wäre zulassen (vgl. 2.3.3).

2.3.2.5.2 Biotopschutz

Die biotopschutzrechtlichen Anforderungen werden – auch entgegen anderslautender Annahmen in Einwendungen – erfüllt. Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können, verboten. Die Liste der gesetzlich geschützten Biotope wird durch § 24 Abs. 2 NNatSchG hinsichtlich der hochstaudenreichen Nasswiesen sowie sonstiges artenreiches Feucht- und Nassgrünland, Bergwiesen, mesophiles Grünland sowie Obstbaumwiesen und -weiden (≥ 2 500 m^2 aus hochstämmigen Obstbäumen mit

mehr als 1,60 m Stammhöhe) und Erdfälle ergänzt. In Überschwemmungsgebieten unterliegen auch Ödland und sonstige naturnahe Flächen dem Schutz des § 30 BNatSchG. Nachteilige Auswirkungen auf gemäß § 30 BNatSchG oder § 24 NNatSchG gesetzlich geschützte Biotope ergeben sich in Folge der direkten Inanspruchnahme:

- Mesophiles Grünland (Biotoptypen GMF/HBE; GMS; GMS/GMA) (Wertstufe III - von allgemeiner Bedeutung): 1,56 ha,
- sonstiger Sandtrockenrasen (Biotoptyp RSZ, RSZ/UHT, URT) (Wertstufe V - von besonderer Bedeutung bis Wertstufe III - von allgemeiner Bedeutung): 0,15 ha,
- Verlandungsbereich nährstoffreicher Stillgewässer mit Röhricht (Biotoptypen VER, URF) (Wertstufe V - von besonderer Bedeutung bis Wertstufe III - von allgemeiner Bedeutung): 0,16 ha,
- bodensaurer Eichenmischwald nasser Standorte (Biotoptyp WQN) (Wertstufe V - von besonderer Bedeutung): 0,10 ha,
- (Traubenkirschen-) Erlen- und Eschen-Auwald der Talniederungen (Biotoptypen WET, WET/WAR) (Wertstufe V - von besonderer Bedeutung): 0,85 ha,
- Weiden-Auwald (Biotoptypen WWA, WWS) (Wertstufe V - von besonderer Bedeutung): 0,14 ha.
- Außerdem werden einige Vegetationsbestände durch den Eintrag von eutrophierendem Stickstoff in ihrer Funktion gemindert:
- Bodensaurer Eichenmischwald nasser Standorte (Biotoptyp WQN) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung),
- sonstiges nährstoffreiches Feuchtgrünland (Biotoptyp GFS) (Wertstufe IV – von besonderer bis allgemeiner Bedeutung),
- Sandtrockenrasen / Ruderalflur (RSZ; RSZ/UHT) (Wertstufe V – von besonderer Bedeutung beziehungsweise Wertstufe IV – von besonderer bis allgemeiner Bedeutung).

Für 1,87 ha ist im Rahmen der Kompensation ein Ausgleich vorgesehen (gut regenerierbare Sandtrockenrasen), so dass in diesen Fällen von den Zerstörungs- und Schädigungsverboten nach § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden kann.

Für nachteilige Auswirkungen in einem Umfang von 1,09 ha ist kein Ausgleich möglich, so dass nach § 30 Abs. 3 BNatSchG von den Verboten des § 30 Abs. 1 BNatSchG eine Ausnahme nicht erteilt werden kann. Vielmehr bedarf es einer Befreiung nach § 67 BNatSchG. Diese kann erteilt werden, weil dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist. Die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen haben ein hohes Gewicht und überwiegen die entgegenstehenden Belange des Biotopschutzes. Die zwingenden öffentlichen Interessen der regionalen und überregionalen Verkehrssicherheit resultieren aus der erforderlichen Anpassung der Bestandstrasse an die prognostizierte Verkehrsbelastung, indem die angepasste Trasse einerseits eine leistungs- und funktionsfähige Fernverkehrsverbindung ermöglicht und andererseits den Verkehr auf die Ostumfahrung der Stadt lenkt und damit zu einer Entlastung der umliegenden Verkehrsnetze beiträgt (vgl. umfangreiche Ausführungen unter 2.3.1). Der Ersatz erfolgt im Rahmen des in der Unterlage 19.1 D und Unterlage 9.4 D beschriebenen Kompensationskonzeptes.

Nach § 22 NNatSchG pauschal geschützte Wallhecken sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden und demzufolge vom Vorhaben auch nicht betroffen.

2.3.2.5.3 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Anforderungen der §§ 44 und 45 BNatSchG werden beachtet.

2.3.2.5.3.1 Allgemeines und Datengrundlagen

Die artenschutzrechtliche Prüfung beruht auf dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 19.2 D einschließlich Anlage I). Dieser beruht wiederum auf Kartierungen aus den Jahren 2008, 2010 und 2020 sowie auf der Auswertung vorhandener Daten. Die Planfeststellungsbehörde hat ergänzend dazu die Ergebnisse der zusätzlichen Untersuchungen von Gehölzen auf ihre Habitateignung für Brutvögel, Fledermäuse und Totholzkäfer aus den Jahren 2022/2023 (Unterlagen 19.4.13, 19.4.14, 19.4.15) herangezogen und im Rahmen der eigenen Prüfung gewürdigt. Bezüglich möglicher artenschutzrechtlicher Konflikte, die sich aus dem Umleitungskonzept ergeben, erfolgt ergänzend eine Sachverhaltsermittlung im Anhang 01 der Unterlage 21.6.

Eine detaillierte Würdigung der artenschutzrechtlich relevanten Betroffenheiten durch die Planfeststellungsbehörde ist der Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Abschnitt 2.2.7.5.2) zu entnehmen.

In den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen wird bezüglich der Einstufung der Erhaltungszustände bei einzelnen Artengruppe nicht Bezug auf die maßgeblichen bundesweiten Einstufungen[213] genommen. Es ist darauf hinzuweisen das die bundesweite Bewertung entsprechend in der jeweiligen biogeografischen Region, sofern diese vorliegen, maßgeblich ist und nicht die landesweite Einstufung, wie sie in den Vollzugshinweisen für Arten und Lebensraumtypen des Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz[214] aufgeführt wird. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Nennung der landes- und bundeweiten Verbreitungen der Vogelarten und deren Bestandszahlen innerhalb der Formblätter der Unterlage 19.2 D, Anlage I, erfolgen nicht auf Basis der aktuellsten verfügbaren Daten, nämlich den aktuellen Roten Listen.[215] Es werden stattdessen veraltete Angaben herangezogen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die vorgelegte Unterlage 19.2 D berücksichtigt nicht die aktuelle Version des „Merkblattes zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ)“[216], sondern bezieht sich auf eine veraltete Ausgabe. Die vorgelegte Unterlagen 19.3 D und

[213] BfN - Bundesamt für Naturschutz (2019): Ergebnisübersicht - Nationaler Bericht 2019. – Daten auf der Homepage des Bundesamtes für Naturschutz (https://www.bfn.de/themen/natura-2000/berichte-monitoring/nationaler-ffh-bericht/ergebnisuebersicht.html), Datenzugriff vom März 2023.

[214] NLWKN - Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (Herausgeber) (2011): Vollzugshinweise zum Schutz von Arten des Anhang II der FFH-Richtlinie in Niedersachsen mit (höchster) Priorität für Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen. - FFH-Lebensraumtypen und Biotoptypen mit (höchster) Priorität für Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen – Niedersächsische Strategie zum Arten- und Biotopschutz (Stand November 2011, mit Aktualisierungen aus 2016, 2020 sowie 2022). Daten durch Download auf der Homepage des Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz. (https://www.nlwkn.niedersachsen.de/vollzugshinweise-arten-lebensraumtypen/vollzugshinweise-fuer-arten-und-lebensraumtypen-46103.html).

[215] Krüger, T., Sandkühler, K. (2022): Rote Liste der Brutvögel Niedersachsens und Bremens. – Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 41 (2): 135-141; Hannover; Ryslavy, T, Bauer, H.-G., Gerlach, B., Hüppop, O., Stahmer J., Südbeck, P., Sudfeldt, C. (2020): Rote Liste der Brutvögel Deutschlands. 6 Fassung, 30. September 2020. – Berichte zum Vogelschutz 57: 13-112, Hilpoltstein.

[216] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Herausgeber) (2022): Merkblatt zur Anlage von

insbesondere 19.5 D nutzen den ebenfalls veralteten Entwurfsstand 20.12.2018. Die Planfeststellungsbehörde hat einen Abgleich mit dem aktuellen Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ) aus dem Jahr 2022 vorgenommen und sich vergewissert, dass sich keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Weiterhin wird in den vorgelegten Antragsunterlagen für die Betrachtung möglicher nachteiliger Wirkungen zur Kollisionsgefährdung von Vögeln nicht die aktuelle Arbeitshilfe[217] herangezogen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass sich unter Beachtung dieser Arbeitshilfe keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die vorgelegten Antragsunterlagen berücksichtigen außerdem nicht die aktuelle Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr[218]. Die Planfeststellungsbehörde hat auch diese Arbeitshilfe herangezogen und die betreffenden Unterlagen vergleichend gesichtet und sich so vergewissert, dass sich dadurch keine abweichenden entscheidungserheblichen Erkenntnisse ergeben.

Die Anlage der Unterlage 19.2 D berücksichtigt nicht alle Vogelarten der Roten Liste und Vorwarnliste sowie der gemäß § 54 Abs. 2 BNatSchG streng geschützten Arten. Einige Arten, die die voranstehenden Kriterien erfüllen, werden nur gildenbezogen betrachtet. Eine gleichartige Betroffenheit, wie dies bei den ungefährdeten, vielfach ubiquitären Vogelarten unterstellt werden kann, ist jedoch nicht von vornherein zu unterstellen. Eine gruppenweise vergleichsweise allgemeine Betrachtung ohne weitere Differenzierung ist daher für diese Arten nicht angemessen. In Ergänzung zur Darstellung in den Antragsunterlagen hat die Planfeststellungsbehörde mit eigener Sachkunde eine Einzelartbetrachtung der Arten durchgeführt, die dort aus ihrer Sicht nicht hinreichend differenziert dargestellt sind. Das betrifft die Arten Flussregenpfeifer (Charadrius dubius) als Nahrungsgast, Graureiher (Ardea cinerea) als Rastvogel, Rauchschwalbe (Hirundo rustica) als Nahrungsgast, Rotmilan (Milvus milvus) als Nahrungsgast beziehungsweise Rastvogel, Stockente (Anas platyrhynchos) als Brutvogel und Rastvogel, Teichrohrsänger (Acrocephalus scirpaceus) als Brutvogel, Turmfalke (Falco tinnunculus) als Nahrungsgast, Wanderfalke (Falco peregrinus) als Nahrungsgast und Rastvogel sowie Zwergtaucher (Tachybaptus ruficollis) als Rastvogel. Soweit eine vertiefende Betrachtung erforderlich ist, erfolgt diese Art für Art. Das Ergebnis der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde kann den nachstehenden Unterkapiteln entnommen werden.

Die Maßnahme 7.3 E wird uneinheitlich in den Antragsunterlagen teilweise mit dem Zusatz „FCS“ (Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes) versehen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass die Maßnahme nicht zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustandes der Population betroffener Arten bei anzunehmenden artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erforderlich ist, so dass der uneinheitlich verwendete Zusatz „FCS“ als redaktioneller Fehler zu werten und eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich ist.

2.3.2.5.3.2 Rechtsgrundlagen

Gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten, (1.) 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 (Tötungs- und Verletzungsverbot), (2.)

Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen" (M AQ), Ausgabe 2022. - 106 S.; Köln

217 Bernotat, D., Dierschke, V. (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen – Teil II.2: Arbeitshilfe zur Bewertung der Kollisionsgefährdung von Vögeln an Straßen, 4. Fassung, Stand 31.08.2021. – Bundesamt für Naturschutz, 117 S.; Leipzig.

218 Vgl. auch Lüttmann, J., Bettendorf, J., Heuser, R., Zachay, W., Neu, C., Servatius, K. (2023): Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr. Bestandserfassung – Wirkungsprognose – Vermeidung / Kompensation, Ausgabe 2023, 1082 S. + Anhang; Trier / Bonn / Bergisch Gladbach.

wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen), (3.) Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, (4.) wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Im Hinblick auf das Urteil des EuGH vom 4. März 2021[219] erfolgte zur Vermeidung von Rechtsrisiken für die Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie zunächst eine europarechtskonforme Anwendung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 BNatSchG, nach der das Störungsverbot unabhängig von der Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population angewendet würde. Das BVerwG hat am 6. Oktober 2022 aber entschieden[220], dass die in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zum Ausdruck kommende populationsbezogene Bestimmung der Erheblichkeitsschwelle durchaus im Einklang steht mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndRL 2013/17/EU des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 S. 193) - FFH-RL -, der einen art- bzw. populationsbezogenen Schutzansatz verfolgt. In Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL ist anders als in Buchst. a und c im Hinblick auf das Störungsverbot nicht die Rede von "Exemplaren" oder "Eiern", sondern von Störung "dieser Arten". Nicht zuletzt darin wird die Rechtfertigung für die populationsbezogene Regelung in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gesehen.[221] Dieser Populationsbezug wird vom BVerwG nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 4. März 2021 aufrechterhalten[222].

Selbst die von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population unabhängige Anwendung des Störungsverbotes heißt nicht, dass jede vorhabenbedingte Verhaltensreaktion bereits als Störung anzusehen ist. Allgemein wird als Störung die negative Beeinflussung der psychischen Verfassung, also die „Beunruhigung“ eines Tieres, verstanden.[223] Eine Störung muss sich substanziell von Einwirkungen abheben, die als natürliches Geschehen ohnehin die Lebensbedingungen der Exemplare geschützter Arten bilden. Sie setzt also voraus, dass bei einer am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichteten Prüfung Grund zu der Annahme besteht, der Reproduktionserfolg oder die Fitness der betroffenen Individuen werde negativ beeinflusst.[224]

Da es sich hier um nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden, gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG außerdem nur für die in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten und europäische Vogelarten. Ferner gelten die Verbote für Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind. Eine solche Verordnung wurde allerdings noch nicht erlassen.

Gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt (1.) das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme,

[219] Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 4. März 2021 – C-473/19 u. a. – Föreningen Skydda Skogen.
[220] BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2022 – 7 C 4/21 –, juris Rn. 33.
[221] Vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 6. März 2014 – 9 C 6/12 –, juris Rn. 32.
[222] BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2022 – 7 C 4/21 –, juris Rn. 33.
[223] Meßerschmidt, in BNatSchG, Stand 4/2021, § 44 Rn. 51.
[224] Fellenberg, NVwZ 2021, 943.

Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen liegt nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind (2.) Das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (3.). Die Prüfung erfolgt stufenweise: Zunächst erfolgt eine Relevanzabschätzung, anschließend eine Detailprüfung der Arten, für die eine Betroffenheit nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann. Nach diesen Maßstäben und erforderlichenfalls unter Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sind Verstöße gegen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf die folgenden Arten nicht feststellbar.

2.3.2.5.3.3 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot

Durch das Vorhaben wird wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten weder nachgestellt, noch werden sie gefangen, verletzt oder getötet. Ihre Entwicklungsformen werden aus der Natur nicht entnommen, sie werden nicht beschädigt oder zerstört (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Für europäisch geschützte Tierarten entstehen in Folge des Vorhabens auch keine über dem allgemeinen Lebensrisiko liegenden Gefahren (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG), was allerdings diverse Vermeidungsmaßnahmen voraussetzt. Nachfolgend werden die Betroffenheiten im Einzelnen dargestellt und Verbote ausgeschlossen.

<u>Fledermäuse</u>

Baubedingte Individuenverluste werden durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung 1.9.3.5 und 1.9.3.6, Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung 1.9.3.6) vermieden. Nach den Angaben in den Unterlagen 19.4.13 und 19.4.15 mit Ergebnissen aus dem Jahr 2023 sind Bäume im unmittelbaren Vorhabenbereich vorhanden, die über Potenzial als Sommerquartier verfügen. Eine Nutzung als Winterquartier kann in einigen Fällen nicht ausgeschlossen werden. Entsprechend der Unterlage 19.4.11 gilt dies auch für einige Brücken-Bauwerke. Mit den Ausführungen in Unterlage 19.4.6 liegt eine Zusage der Vorhabenträgerin vor, insgesamt 75 künstliche Quartiere auszubringen. Außerdem sind entsprechende Ersatzquartiere in Nebenbestimmung 1.9.3.5 vorgeschrieben.

Nach den Angaben in der Unterlage 19.4.11 wurden auch Bauwerke mit Habitatpotenzial für Fledermäuse erfasst. Mit der Unterlage 19.4.6 liegt eine entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin für das Bauwerk BW 1-2 vor. Die Nebenbestimmungen 1.9.3.5 und 1.9.3.6 gelten jedoch auch für die übrigen vorgenannten Bauwerke, weil die Vorhabenträgerin keinen hinreichenden Nachweis vorgelegt hat, dass eine Quartierfunktion für die anderen Bauwerke auszuschließen ist.

Sofern ein Umsetzen von Individuen der Artengruppe erforderlich wird, ist nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG das Nachstellen und Fangen wild lebender Tiere nach Abs. 1 Nr. 1 nicht verbotsbewehrt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind. Insoweit ergeben sich auch durch das Umsetzen von Tieren keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände.

Das Kollisionsrisiko übersteigt nicht das allgemeine Lebensrisiko der betroffenen Arten, da Flugkorridore beachtet und geeignete sichere Querungsmöglichkeiten und Vorkehrungen zum Kollisionsschutz vorgesehen sind. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind dementsprechend mangels Signifikanz i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG nicht zu besorgen. Die Maßnahmen 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{FFH}, Faunapassage Lüner Holz; Maßnahme 2.3 V_{CEF}, Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst; Maßnahme 2.5 V_{CEF}, Anlage temporärer Kollisionsschutzzaun[225]; Maßnahme 4.8 V_{CEF}, Anlage einer Baumreihe (auch entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 41 in Verbindung mit der Maßnahmen 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen) sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[226] stellen sicher, dass Leitstrukturen erhalten bleiben sowie Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe nicht unterbrochen werden und geeignete funktionale Beziehungen erhalten bleiben, ohne dass die Autobahn querende Tiere einer erhöhten Kollisionsgefahr ausgesetzt werden.

Außerdem sind im Umfeld des Vorhabens ausreichend Maßnahmen vorgesehen (Maßnahme 4.1 A (Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen); Maßnahme 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen); Maßnahme 4.4 A (Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen); Maßnahme 4.5 A Anlage Waldrand; Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung), die zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen der Artengruppe beitragen, in weiterer Entfernung zudem Maßnahme 6.1 E_{FCS}, Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 7.2 A_{FCS}, Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 7.3 E, Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 8 E, Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 9 A_{FCS}, Anlage Weichholzauwald), so dass zusätzlich Habitate zur Nahrungssuche geschaffen werden, die eine regelmäßige Querung der Autobahn für die Tiere verzichtbar machen.

Sonstige europäisch geschützte Säugetiere

Baubedingte Individuenverluste sind in Bezug auf den Biber nicht von vornherein auszuschließen. Bezüglich des Bibers werden baubedingte Schädigungen durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung) vermieden. Bezüglich Fischotter und Wolf ist ein Vorkommen nicht fluchtfähiger Tiere im Wirkraum und somit eine Schädigung auszuschließen.

Für diese Arten relevante Lebensraumkorridore sowie Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Die Durchlässigkeit der Bauwerke wird im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand nicht verschlechtert. Vielmehr ist die Aufrechterhaltung der gefahrlosen Querungsmöglichkeiten für Biber und Fischotter (Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[227]) sichergestellt. Zusätzlich werden die Gefahren durch die Anlage eines Wildschutzzaunes (Maßnahmen 2.6 V) sowie durch die Aufrechterhaltung von sonstigen Querungsmöglichkeiten (Faunapassage Lüner Holz, BW 1-4 sowie Eisenbahnbrücken Neuer Forst, BW 1-9 und BW 1-10) auch für den Wolf reduziert. Der Trassenbereich kann weiterhin ohne Gefahr passiert werden, weshalb keine über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehenden signifikanten oder vermeidbaren Risiken verbleiben. Der entsprechenden Einwendung, den Wolf zu berücksichtigen, wird damit hinlänglich Rechnung getragen.

Vögel

Baubedingte Individuenverluste werden durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.5 V_{CEF},

[225] Es handelt sich nicht um die Maßnahme Nr. 2.6 V_{CEF} wie in Unterlage 19.2 D, S. 18, S. 19, S. 46 und S.53, sondern richtigerweise wie in den übrigen Antragsunterlagen angeführt um die Maßnahme Nr. 2.5 V_{CEF}.

[226] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

[227] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung) vermieden.

Betriebsbedingt gehen vom Vorhaben keine Kollisionsgefahren aus, die vermeidbar wären oder über dem allgemeinen Lebensrisiko liegen und somit i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG signifikant wären. Das gilt auch für die nach GARNIEL & MIERWALD (2010)[228] kollisionsgefährdeten Arten Mäusebussard, Turmfalke, Rotmilan und Waldkauz. Einerseits bestehen deutliche Vorbelastungen durch die vorhandene Straße, so dass etwaige Risiken vorhabenbedingt nicht zunehmen. Andererseits kommt ein Meideverhalten der Arten aufgrund der verkehrsbedingten und visuellen Störwirkungen hinzu, wodurch Tötungs- und Verletzungsrisiken reduziert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich vergewissert, dass auch unter Berücksichtigung der Ausarbeitung von BERNOTAT & DIERSCHKE (2021)[229] das verbleibende Kollisionsrisiko das allgemeine Lebensrisiko nicht übersteigt. Das wird durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt. Bei den nachgewiesenen Brut- und Gastvögeln besteht lediglich eine sehr geringe oder geringe bis mittlere Mortalitätsgefährdung und die Betroffenheit essenzieller Nahrungshabitate oder bedeutsamer Brutplätze ergibt sich nicht. Ein erhöhtes konstellationsspezifisches signifikantes oder vermeidbares Risiko ist daher nicht gegeben. Wie in Unterlage 19.2 D, Anlage I dargestellt, führen neben straßenbautechnischen Maßnahmen (Lärmschutzwälle, Einschnittslagen, Tunnelführung) auch die trassenbegleitenden Gehölzpflanzungen (Maßnahme 4.1 A - Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen; Maßnahme 4.2 A - Anlage wechselnder Gehölzstrukturen auf Lärmschutzwällen, Maßnahme 4.3 A - Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen; Maßnahme 4.5 A - Anlage Waldrand) sowie indirekt auch die Anlage eines Wildschutzzaunes (Maßnahme 2.6 V) zu einer Verringerung der Attraktivität der Straßenränder zur Nahrungssuche vor allem für die von Ansitz jagenden Greifvögel. Die Maßnahmen übernehmen in Bezug auf das Tötungsrisiko die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme. Aufgrund dessen ist, wie richtigerweise in Unterlage 19.2 D, Anlage I festgestellt, eine vorhabenbedingte Erhöhung des Kollisionsrisikos auszuschließen.

Bezüglich der in der Anlage zu Unterlage 19.2 D nicht durchgeführten einzelfallbezogenen Prüfung einiger Vogelarten (Flussregenpfeifer, Graureiher, Rauchschwalbe, Rotmilan, Stockente, Teichrohrsänger, Turmfalke, Wanderfalke und Zwergtaucher) kommt die Planfeststellungsbehörde innerhalb ihrer Einzelartbetrachtung bezüglich möglicher bau-, anlage- oder betriebsbedingter Individuenverluste im Ergebnis ebenfalls zu der Überzeugung, dass das Kollisionsrisiko das allgemeine Lebensrisiko nicht übersteigt, weil auch für diese Arten die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen greifen und ausreichend sind. Signifikante oder vermeidbare Tötungs- und/oder Verletzungsrisiken bestehen nicht.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot) können unter Beachtung der genannten Vermeidungsmaßnahmen und Nebenbestimmungen für die Gesamtheit der Vögel ausgeschlossen werden.

<u>Europäisch geschützte Reptilien</u>

Individuenverluste in Bezug auf die im Wirkraum nachgewiesene Zauneidechse können durch Schutzvorkehrungen (Maßnahme 1.8 V_{CEF} - Anlage eines temporären Reptilienschutzzaunes und Umsiedlung von Zauneidechsen, einschließlich Nebenbestimmung) vermieden werden. Das gilt auch für eine Fläche angrenzend an die Abfahrspur zur Landesstraße 221. Aufgrund eines

[228] Garniel, A., Mierwald, U. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. – 115 S.; Bergisch Gladbach.

[229] Bernotat, D., Dierschke, V. (2021): Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen – Teil II.2: Arbeitshilfe zur Bewertung der Kollisionsgefährdung von Vögeln an Straßen, 4. Fassung, Stand 31.08.2021. – Bundesamt für Naturschutz, 117 S.; Leipzig.

Einwandes erfolgte 2023 eine ergänzende Betrachtung möglicher nachteiliger Auswirkungen auf Zauneidechsen in diesem Bereich durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16). Da ein Vorkommen der Art in diesem Bereich nicht auszuschließen ist, sind geeignete Schutzvorkehrungen zu ergreifen. Die Nebenbestimmung 1.9.3.7(2) des Planfeststellungsbeschlusses legt die entsprechende Vermeidungsmaßnahme fest. Sofern ein Umsetzen von Individuen erforderlich wird, ist nach § 44 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG das Nachstellen und Fangen wild lebender Tiere nach Abs. 1 Nr. 1 nicht verbotsbewehrt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind. Insoweit ergeben sich auch durch das Umsetzen von Tieren keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände.

Ein Kollisionsrisiko, das das allgemeine Lebensrisiko übersteigt, ist nicht zu befürchten, denn Lebensraumkorridore sowie Lebensraumkomplexe werden nicht unterbrochen. Das Maß der Belastungen wird durch geeignete Schutzvorkehrungen reduziert (insbesondere Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst, Maßnahme 2.3 V_{CEF}).

Europäisch geschützte Käferarten

Gezielte Nacherhebungen haben ergeben, dass ein Vorkommen europäisch geschützter Käferarten im betroffenen Raum nicht besteht (Unterlage 19.4.14). Entgegen den Ausführungen in den Antragsunterlagen können daher Individuenverluste ausgeschlossen werden und die Durchführung der Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Unterpunkt Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer)) ist entbehrlich, was in Nebenbestimmung 1.9.3.3 auszusprechen war.

Sonstige Arten

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als die vorstehend behandelten Fledermäuse, sonstigen Säugetiere, Vögel und Reptilien ist auszuschließen. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff und um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, und diese Arten im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt wurden, liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG bei nicht europäisch geschützten Arten ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor.

Damit lässt sich abschließend feststellen, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht einschlägig sind.

2.3.2.5.3.4 Störungsverbot

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Dieses Zugriffsverbot ist für keine im Betrachtungsraum vorkommende europäisch geschützte Tierart einschlägig, was allerdings diverse Vermeidungsmaßnahmen voraussetzt. Nachfolgend werden die Betroffenheiten im Einzelnen dargestellt.

Fledermäuse

Fledermäuse zeigen keine auffälligen Störempfindlichkeiten, sofern ihre Quartiere nicht direkt aufgesucht werden. Das Maß der Belastung wird durch umfangreiche Maßnahmen (vergleiche

Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen) sowie Nebenbestimmungen (1.9.3.6, 1.9.3.11, 1.9.3.12) reduziert.

Der Bereich ist durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Eine Erhöhung der Störwirkung durch die Verkehrsbelastungen oder gar eine solche, die sich erheblich auf die Population auswirken könnte, ergibt sich nicht. Zu dauerhaften Vertreibungen oder Schädigungen kommt es nicht. Ferner stellen die im Umfeld des Vorhabens vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch zur Verbesserung der Lebensraumbedingungen der Artengruppe und somit zur Minderung etwaig verbleibender Störwirkungen bei (insbesondere Maßnahme 4.1 A (Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen); Maßnahme 4.3 A (Anlage Gehölzstrukturen auf Bauflächen); Maßnahme 4.4 A (Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen); Maßnahme 4.5 A Anlage Waldrand; Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung; Maßnahme 6.1 E_{FCS}, Anlage naturnaher feuchter Laubwald,; Maßnahme 7.2 A_{FCS}, Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 7.3 E, Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 8 E, Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 9 A_{FCS}, Anlage Weichholzauwald. Die Maßnahmen 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{FFH}, Faunapassage Lüner Holz, einschließlich Nebenbestimmungen; Maßnahme 2.3 V_{CEF}, Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neue Forst; Maßnahme 2.5 V_{CEF}, Anlage temporärer Kollisionsschutzzaun[230]; Maßnahme 4.8 V_{CEF}, Anlage einer Baumreihe (auch entsprechend der Unterlage 9.3 D, S. 41 in Verbindung mit der Maßnahmen 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen) und Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[231] sowie Nebenbestimmungen für den Bereich Großes Moor nördlich Moorfeld und gegenüberliegender Bereich (1.9.3.11) stellen sicher, dass Lebensraumkorridore sowie Lebensraumkomplexe nicht unterbrochen werden und somit etwaig verbleibende Störwirkungen gemindert werden.

In Anbetracht der dargestellten Vorbelastungen und der getroffenen Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass überhaupt eine relevante Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gegeben ist oder diese gar sich auf die Lokalpopulation auswirken könnte. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind aus den oben genannten Gründen nicht erfüllt.

Sonstige europäisch geschützten Säugetiere

Der Bereich ist überwiegend durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Eine Erhöhung der Störwirkungen durch die Verkehrsbelastungen ergibt sich nicht. Geringfügige scheuchbedingte Lebensraumverlagerungen wirken sich nicht relevant aus und verschlechtern aufgrund der hohen Mobilität der Arten und der in der Umgebung vorhandenen geeigneten Strukturen auch nicht den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population. Dauerhafte Vertreibungen sind nicht zu befürchten. Das Maß der Auswirkungen für Fischotter, Biber und Wolf wird durch umfangreiche Maßnahmen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, einschließlich Nebenbestimmung; Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung) reduziert. Erhebliche Störwirkungen sind auszuschließen. Die funktionalen Beziehungen bleiben durch die vorgesehenen Querungshilfen für Biber und Fischotter (Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[232]) erhalten. Zusätzlich werden die Störungen durch die Aufrechterhaltung weiterer Querungsmöglichkeiten (Faunapassage Lüner Holz, BW 1-4 sowie Eisenbahnbrücken Neue Forst, BW 1-9 und BW 1-10) auch für den Wolf reduziert. In der Folge ist die Passierbarkeit weiterhin gegeben, so dass keine

[230] Es handelt sich nicht um die Maßnahme Nr. 2.6 V_{CEF} wie in Unterlage 19.2 D, S. 18, S. 19, S. 46 und S. 53 sondern richtigerweise wie in den übrigen Antragsunterlagen angeführt um die Maßnahme Nr. 2.5 V_{CEF}.

[231] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

[232] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Störung und keine Auswirkung, die die lokale Population einer Art verschlechtern könnte, eintritt.

In Anbetracht der dargestellten Vorbelastungen und der getroffenen Maßnahmen ist nicht davon auszugehen, dass überhaupt eine relevante Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gegeben ist oder diese gar sich auf die Lokalpopulation auswirken könnte. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind aus den oben genannten Gründen nicht erfüllt.

Vögel

Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen, einschließlich Nebenbestimmung) stellen sicher, dass Vögel rechtzeitig kleinräumig ausweichen können und somit nicht relevant gestört werden. Dies betrifft Brutvogelarten des Offenlandes, der Wälder, Hecken, Gebüsche sowie Gewässer. Für zwei Arten kann allerdings nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es zu erheblichen Störwirkungen kommt. Dies gilt für die nachstehenden Arten:

- Feldlerche (*Alauda arvensis*): Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 83 ff. kommt es abweichend zu den übrigen Antragsunterlagen zu betriebsbedingten Störwirkungen auf insgesamt fünf Reviere (Verlust von rechnerisch zwei Revieren),

- Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*): Entsprechend der Unterlage 19.2 D, S. 33 und S. 153 ff. sowie Unterlage 9.4, S. 20 kommt es betriebsbedingt zu Störwirkungen auf zwei Brutpaare (Verlust von rechnerisch einem Revier).

Diese störungsbedingte Abnahme der Habitateignung wird als Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bewertet, da Brutplätze als geschützte Lebensstätten verloren gehen (siehe Abschnitt 2.3.2.5.3.5).

Soweit die Störungen ausschließlich weit verbreitete Vogelarten und Rastvogelgebiete von geringer Bedeutung betreffen, ist dies nicht als relevant anzusehen bzw. wird die jeweilige lokale Population der betroffenen Arten nicht erheblich beeinträchtigt, da davon auszugehen ist, dass hinreichende Ausweichmöglichkeiten bestehen. Zudem wird durch das Kompensationskonzept sichergestellt, dass kurz- bis mittelfristig die Habitatbedingungen auch dieser Arten verbessert werden. Geringfügige Lebensraumverlagerungen aufgrund etwaig verbleibender Störwirkungen verschlechtern aufgrund der hohen Mobilität der Arten und der in der Umgebung vorhandenen geeigneten Strukturen jedenfalls nicht den jeweiligen Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Arten.

Im Rahmen ihrer einzelfallbezogenen Prüfung der Vogelarten Flussregenpfeifer, Graureiher, Rauchschwalbe, Rotmilan, Stockente, Teichrohrsänger, Turmfalke, Wanderfalke und Zwergtaucher ist die Planfeststellungsbehörde zu der Erkenntnis gekommen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störung) ausgeschlossen sind. Relevante Störungen sind nicht erkennbar, da die Arten überwiegend nur sporadisch als Rastvogel oder Nahrungsgast erscheinen und hinreichend Ausweichhabitate (vgl. Anhang I Unterlage 19.2) existieren. Bei den betroffenen Brutvögeln handelt es sich um wenig störempfindliche Arten wie die Stockente, so dass relevante Störwirkungen auszuschließen sind.

Europäisch geschützte Reptilien

Der Bereich ist durch die bestehenden Verkehrsflächen deutlich vorbelastet. Durch das planfestgestellte Vorhaben werden keine zusätzlich relevante Störwirkungen verursacht. Reptilien sind vergleichsweise unempfindlich gegenüber Störungen. Betroffen ist im vorliegenden Fall nur die Zauneidechse (*Lacerta agilis*). Die vorgesehenen Umsiedlungen (vgl. Unterlage 9.3 – Maßnahme 1.8_{CEF} nach Maßgabe der Nebenbestimmung 1.9.3.7) vermeiden Störungen. Es verbleiben auch ausreichend geeignete Flächen im unmittelbaren Zusammenhang zum Vorhaben

und in dessen Umfeld. Lebensraumkorridore sowie Lebensraumkomplexe werden nicht unterbrochen. Das Maß der Belastungen wird zudem durch Schutzvorkehrungen reduziert (insbesondere Gestaltung der Eisenbahnbrücken Neuer Forst, Maßnahme 2.3 V_{CEF}).

Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind auszuschließen.

Europäisch geschützte Käferarten

Gezielte Nacherhebungen haben ergeben, dass ein Vorkommen europäisch geschützter Käferarten im betroffenen Raum nicht besteht (Unterlage 19.4.14). Die Artengruppe wäre ohnehin vergleichsweise unempfindlich gegenüber Störungen. Eine störungsbedingte Betroffenheit ist somit auszuschließen.

Sonstige Arten

Eine vorhabenbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als die vorstehend behandelten Fledermäuse, sonstigen Säugetiere, Vögel und Reptilien ist nicht gegeben. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff und um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, und die nur national geschützten Arten im Rahmen der Eingriffsregelung Berücksichtigung finden, liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG bei nicht europäisch geschützten Arten ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor.

Dem Anhang 01 der Unterlage 21.6 ist fachlich nachvollziehbar zu entnehmen, dass auch das Umleitungskonzept keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auslöst.

Damit lässt sich abschließend feststellen, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht einschlägig sind. (Die erkannte störungsbedingte Abnahme der Habitateignung für Feldlerche und Nachtigall wird als Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bewertet und nachfolgend weiter behandelt.)

2.3.2.5.3.5 Verbote zum Schutz von Tierlebensstätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG)

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Diese Zugriffsverbote sind für sechs im Betrachtungsraum vorkommende europäisch geschützte Tierarten einschlägig, nämlich für Feldlerche, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer, Nachtigall und Sperber, da im Umfeld keine Flächen vorhanden sind, auf die die Lebensstätten mittels vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen verlagert werden könnten, so dass deren Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bliebe. Für alle übrigen europäisch geschützten Tierarten sind die Zugriffsverbote nicht einschlägig, was allerdings diverse Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen voraussetzt. Nachfolgend werden die Betroffenheiten im Einzelnen dargestellt.

Fledermäuse

Durch das Vorhaben kommt es zur Beseitigung von Gehölzbeständen und Brücken-Bauwerken, bei denen es sich um Strukturen mit Quartierpotenzial für Fledermäuse handelt, ohne dass hinreichend belegt ist, dass eine tatsächliche Quartiernutzung nicht erfolgt. Bauzeitenbeschränkungen sowie Kontrollen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen) stellen sicher, dass tatsächliche Fortpflanzungs- und Ruhestätten erkannt werden. Aufgrund eines Einwandes erfolgte 2023 eine ergänzende Betrachtung der Betroffenheit von Einzelbäumen durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16), in der festgestellt wurde, dass

es zur Inanspruchnahme von Höhlenbäumen mit Sommer- und Winterquartierpotenzial kommen kann. Mit den Ausführungen in Unterlage 19.4.6 liegt eine Zusage der Vorhabenträgerin vor, künstliche Quartiere im Sinne einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme für die vorhabenbedingte Beanspruchung vorzusehen, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu vermeiden. Die Nebenbestimmungen 1.9.3.1, 1.9.3.5 des Planfeststellungsbeschlusses legen diese Maßnahmen fest und präzisieren diese weiter. Damit sind in hinreichendem Umfang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Damit ist die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG nicht vor.

Sonstige europäisch geschützte Säugetiere

Vorhabenbedingte Verluste sowie Beschädigungen von essenziellen Teillebensräumen sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten von sonstigen Säugetieren (Biber, Fischotter, Wolf) sind auszuschließen. Der Flächenentzug betrifft ausnahmslos Bereiche, die keine maßgeblichen Habitatbestandteile darstellen und keine Lebensstättenfunktion haben. Qualitative Besonderheiten sind nicht betroffen. Bauzeitenbeschränkungen sowie Kontrollen (Maßnahme 1.5 V_{CEF}, Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen,) stellen im Fall des Bibers ergänzend sicher, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten beschädigt oder zerstört werden. Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern werden durch geeignete Maßnahmen (Maßnahme 1.7 V_{FFH} - Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke, auch im Zusammenhang mit den Maßnahme 2.4 V_{FFH} - Optimierte Entwässerung) vermieden. Indirekte Schädigungen von Lebensstätten sind daher ebenfalls auszuschließen. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor.

Vögel

Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahme 1.6 V_{CEF}, Bauzeitenregelungen) stellen sicher, dass keine Vogelnester während der Brutsaison beschädigt oder zerstört werden. Die Beseitigung von Nestern außerhalb der Brutsaison bei Arten, die jährlich neue Nester bauen, fällt nicht unter die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Weit verbreitete Vogelarten können im Regelfall ausweichen, so dass die Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Rast- und Gastvogelarten können ebenfalls ausweichen, da Ausweichlebensräume in hinreichendem Umfang vorhanden sind. Verluste sowie Beschädigungen von essenziellen Teillebensräumen sind nicht zu besorgen.

Durch die Flächeninanspruchnahme von Lebensstätten oder die indirekte Schädigung durch Störwirkungen bei nicht hinreichend zu belegenden Ausweichmöglichkeiten kommt es jedoch für die nachstehenden Arten zu maßgeblichen Lebensstättenverlusten. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3, Satz 3 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist, weil geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden. Betroffen sind:

- Gartenrotschwanz (*Phoenicurus phoenicurus*) - ein Revier: entgegen den Ausführungen in Unterlage 9.4 D, S. 3 und S. 19, aber entsprechend den übrigen Antragsunterlagen Maßnahme 4.10 A_{CEF} (Anlage von Nisthilfen für den Gartenrotschwanz);

- Mäusebussard (*Buteo buteo*) - ein Revier: Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Sicherung von Horstbäumen, inklusive Bewirtschaftungsauflagen innerhalb einer Horstschutzzone im Radius von 100 m);

- Star (*Sturnus vulgaris*) - drei Reviere: entgegen den Ausführungen in Unterlage 19.2 D, S. 175 sowie 9.4 D, S. 21 aber entsprechend den übrigen Antragsunterlagen Maßnahme 4.9 A_{CEF}

(Anlage von Nisthilfen für den Star).

Da im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen aufgrund fehlender geeigneter Flächen oder in Folge einer langen Entwicklungsdauer der maßgeblichen Habitate nicht umsetzbar sind, lassen sich für sechs Arten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht ausschließen. Demzufolge sind insoweit Ausnahmen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich (siehe 2.3.2.5.3.8)

Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten einzelfallbezogenen Prüfung einiger Vogelarten (Flussregenpfeifer, Graureiher, Rauchschwalbe, Rotmilan, Stockente, Teichrohrsänger, Turmfalke, Wanderfalke und Zwergtaucher) kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Erkenntnis, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) nicht einschlägig sind. Vom Vorhaben sind keine Lebensstätten dieser Arten von Überbauung betroffen und bestehende Lebensstätten liegen außerhalb des Bereiches, der so stark vom Vorhaben störbelastet wird, dass mit einer Aufgabe der Lebensstätten zu rechnen wäre. Zu beachten sind aber auch für diese Arten die vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen und Nebenbestimmungen (z.B. 1.9.3.6, 1.9.3.12).

Soweit durch die Ausführungen in der Unterlage 19.2 D (z.B. hinsichtlich bestimmter Brutvögel im Wald, Anhang I, S. 207 unten) der Eindruck entsteht, es komme bei weiteren Vogelarten zu Lebensstättenverlusten, und es bedürfe der Kompensationsmaßnahmen zur Schaffung neuer Lebensräume, damit die Arten ausweichen können, trifft dies nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu. Zwar kommt es durch das Kompensationskonzept zu einer Habitatverbesserung für die Vogelarten, aber aufgrund der fehlenden Betroffenheit sind diese Maßnahmen nicht zwingend erforderlich, um die ökologische Funktion der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang zu wahren. Teilweise sind die Maßnahmen dafür auch gar nicht geeignet, da sie nicht vorgezogen wirksam sind.

Lebensstättenverluste von Offenlandbrütern wie der Feldlerche durch vertikale Strukturen (optische Störeffekte) beziehungsweise Aufhebung des Offenlandcharakters in Folge der Aufforstung von Flächen beziehungsweise Anlage von Gehölzbeständen zur Kompensation sind nicht zu befürchten. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ergänzend zu den Antragsunterlagen vergewissert, dass im Bereich der vorgesehenen Aufforstungsflächen (Maßnahme 6.1 E_{FCS} - Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 7.2 A_{FCS} -Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 7.3 E - Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 8 E - Anlage naturnaher Laubwald; Maßnahme 9 A_{FCS} - Anlage von Weichholzauwald) Verdrängungseffekte aufgrund der Ausprägungen beziehungsweise Lage der Maßnahmenflächen, insbesondere dem aktuellen Vorhandensein von Meideverhalten auslösenden Strukturen, nicht eintreten.

<u>Europäisch geschützte Reptilien</u>

Um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für die vom Vorhaben betroffene Zauneidechse zu vermeiden, sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Dabei handelt es sich um die Anlage strukturreicher Säume und Staudenfluren (Maßnahme 12.1 A_{CEF}). Ergänzend zu der Unterlage 19.2 D, aber entsprechend der übrigen Antragsunterlagen ist auch die im Umfeld der genannten Maßnahme vorgesehene Anlage strukturreicher Säume und Staudenfluren auf Bauflächen (Maßnahmen 12.2 A) geeignet, sich positiv auf die Art auszuwirken. Damit ist die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt und Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Die Flächeninanspruchnahme geeigneter Lebensstätten im Bereich der Abfahrspur zur Landesstraße 221 ist im Vergleich zu den dort vorhandenen Habitatflächen der Art sehr gering, so

dass die Lebensstätten dort im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben. Artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG können ausgeschlossen werden.

Europäisch geschützte Käferarten

Gezielte Nacherhebungen haben ergeben, dass ein Vorkommen europäisch geschützter Käferarten (insbesondere Eremit) im betroffenen Raum nicht besteht (Unterlage 19.4.14). Mithin können vom Vorhaben auch keine Lebensstätten betroffen sein. Die Aussagen in den Unterlagen 19.1. D, 19.2 D, 9.3 D, 9.4 D sind daher nicht korrekt. Mithin sind abweichend von den Aussagen in den Antragsunterlagen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auszuschließen. Die Durchführung der Maßnahme 1.5 V_{CEF} (Kontrolle von Habitatstrukturen auf Vorkommen planungsrelevanter Arten vor Baubeginn, Unterpunkt Totholzkäfer (Eremit/Hirschkäfer)) sowie der Maßnahme 11.2 A_{FCS} (Sicherung von Altholzbäumen) ist vor diesem Hintergrund entbehrlich (siehe 1.9.3.3).

Sonstige Arten

Im Rahmen des Vorhabens werden möglicherweise Lebensstätten von besonders geschützten Amphibien, Reptilien, Libellen, Tag- und Nachtfaltern, Weichtieren, Laufkäfern sowie Fisch- und Rundmaularten zerstört oder geschädigt. Vorhabenbedingte Bestandsgefährdungen können jedoch ausgeschlossen werden, weil geeignete zielgerichtete Maßnahmen im Rahmen der Vermeidung und Kompensation vorgesehen sind. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff und um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG bei nicht europäisch geschützten Arten ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor. Eine vorhabenbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Fledermäuse und sonstige Säugetiere, Vögel, Reptilien und Käfer ist ebenfalls auszuschließen.

Das Umleitungskonzept löst keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aus, weil es auf bestehenden Verkehrswegen realisiert wird (keine Flächeninanspruchnahmen) und keine Störwirkungen zu besorgen sind, die eine Aufgabe von geschützten Lebensstätten zur Folge hätten (vergleiche Anhang 01 der Unterlage 21.6).

2.3.2.5.3.6 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot von Pflanzen

Gem. § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Europäisch geschützte Pflanzenarten sind vom Vorhaben nicht betroffen. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff und um unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG bei nicht europäisch geschützten Arten (hier z.B. Dänisches Löffelkraut – *Cochlearia danica*) ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor.

Das Umleitungskonzept löst keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aus, weil es auf bestehenden Verkehrswegen realisiert wird (keine Flächeninanspruchnahmen).

2.3.2.5.3.7 Zusammenfassung

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG lassen sich weit überwiegend durch geeignete Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahme im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG vermeiden. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können aber in Bezug auf Lebensstättenverluste für sechs Vogelarten nicht ausgeschlossen

werden. Betroffen sind Feldlerche, Nachtigall, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Sperber.

2.3.2.5.3.8 Ausnahmen

Soweit hier im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzrechts, verletzt werden, erteilt die Planfeststellungsbehörde eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. Maßgeblich ist hier der Ausnahmetatbestand der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG.

Die für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird verwiesen (siehe 2.3.1). Die von Umweltvereinigungen sinngemäß in Einwendungen vorgebrachte Kritik, die Kosten seien höher als der Nutzen und daher fehle es an der qualifizierten Eignung der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen, Ausnahmen im Bereich des Naturschutzes zu rechtfertigen, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die dargelegten für das Vorhaben streitenden Gründe und der gesetzlich fixierte vordringliche Bedarf bleibt im Ausgangspunkt von der Höhe der zu erwartenden Kosten unberührt. Die Nutzen-Kosten-Analyse kann nur einer unter vielen Abwägungsgesichtspunkten sein. Dabei lässt sich ohnehin nicht für alle Vor- und Nachteile des Vorhabens ein monetärer Marktwert bestimmen.[233] In Anbetracht der für das Vorhaben streitenden Belange (siehe 2.3.1) einerseits und der andererseits hier zu dispensierenden artenschutzrechtlichen Verbote geht die Planfeststellungsbehörde in Anbetracht der aus dem bekannten in der Planfeststellung aus der gesetzlichen Bedarfsplanfeststellung zu Grunde gelegten Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) hohen Realisierungskosten von einem Überwiegen der für das Vorhaben sprechenden Belange aus. Die aufgezeigten artenschutzrechtlichen Betroffenheiten sind nicht derart gravierend, dass es nicht auch in Ansehung des ihnen beizumessenden erheblichen Gewichts vertretbar wäre, das Vorhaben zuzulassen, zumal die eingriffsauslösenden Baumaßnahmen des südlichen Streckenabschnitts, in dem die betroffenen Vogelarten Feldlerche, Nachtigall, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Sperber mit Ausnahme der Nachtigall (Ilmenau Brücke) insbesondere im Zusammenhang der Verlegungen der B 216/ L 221 und dem Neubau der dortigen Anschlussstelle verdrängt werden, erst nach aktualisierter Überprüfung des NKV aufgenommen werden dürfen (vgl. 1.9.1.1), der Teilabschnitt, der die Ilmenaubrücke umfasst aber auch mit dem Interesse einer funktionalen Bestandserneuerung und Leistungssteigerung der B 4 innerhalb des Stadtgebietes mit Blick auf die Verkehrsprognose 2030 das Verdrängen einer einzelnen bedeutenden Vogelart in der Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses rechtfertigt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass für das Vorhaben neben den weiträumigen und regionalen Verkehrsfunktionen, die großräumig mit einer Effizienzsteigerung für den Verkehrssektor verbunden sind, auch ins Gewicht fällt, dass kleinräumig die Zerschneidung des Stadtteils Lüneburg Moorfeld aufgelöst wird und durch Faunapassagen und Querungsbauwerke durch die vorhandene B4 gestörte Vernetzungs-strukturen wie z.B. für die Ilmenauniederung unter Anwendung aktueller Fachregelwerke auch verbessert werden.

Was das Fehlen von zumutbaren Alternativen gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG angeht, so ist festzustellen, dass alle denkbaren Alternativtrassierungen der Verkehrswege im Bereich des Bilmer Berges in vergleichbarer Weise zu Beeinträchtigungen der Lebensräume der Arten führen. Aufgrund der erforderlichen Anschlussstelle sowie der Verlegung der Bundesstraße 216 in diesem Bereich sind Verbotstatbestände bei allen drei untersuchten Varianten nicht vermeidbar. Bei allen untersuchten Varianten treten in unterschiedlichen Kombinationen nachteilige Auswirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten ein. Signifikante Unterschiede zwischen den

[233] Vgl. zu Umweltgütern: VGH BW, Urteil vom 5. Oktober 2023 – 5 S 2547/21 –, juris Rn. 61.

Variantenkombinationen hinsichtlich der qualitativen oder quantitativen Betroffenheiten lassen sich nicht erkennen (siehe hierzu Unterlage 16.4). Hinreichende Ausweichmöglichkeiten im räumlichen Zusammenhang sind aufgrund der anzunehmenden Siedlungsdichte und den vorhandenen Habitatstrukturen sowie dem Fehlen von aufwertbaren Flächen zur Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht anzunehmen. Dementsprechend bestehen zur vorliegenden Trasse keine zumutbaren Alternativen, die geeignet wären, den Eintritt gleicher oder gleichartiger Verbotstatbestände zu vermeiden. Die Einwendung, die dies bezweifelt, ist daher zurückzuweisen.

Weitere Ausnahmevoraussetzung nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art, für die eine artenschutzrechtliche Ausnahme zugelassen wird, nicht verschlechtert. Dies wird ergänzt durch den Zusatz: „soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält“. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL verlangt, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des Bundesverwaltungsgerichts geht diese Anforderung über das bloße Verschlechterungsverbot des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG hinaus. Gemäß Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist nämlich die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands unabdingbare Voraussetzung für eine Ausnahmeerteilung[234]. Befinden sich die Populationen der betreffenden Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand, so ist die Erteilung einer Ausnahme nur möglich, wenn nachgewiesen wird, dass das Vorhaben weder den Erhaltungszustand der berührten Populationen weiter verschlechtert, noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Art behindert. Maßgeblich ist also, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der Art auswirkt. Räumlicher Maßstab ist dabei das natürliche Verbreitungsgebiet der betreffenden Art im jeweiligen Mitgliedsstaat. Erweist sich der Erhaltungszustand der betroffenen Art im unmittelbaren Eingriffsbereich jedoch als günstig, so gilt dies regelmäßig auch für die Populationen im natürlichen Verbreitungsgebiet im Mitgliedstaat insgesamt.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor: Ausnahmen werden für die Arten Feldlerche, Nachtigall, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Goldammer und Sperber erteilt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Zweifel von einem ungünstigen Erhaltungszustand auszugehen. Soweit vorsorglich angenommen wird, dass sich alle hier tatbestandlich betroffenen Arten in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, steht dies einer Ausnahmeerteilung gleichwohl nicht entgegen, da für die genannten Arten davon ausgegangen werden kann, dass sich das Vorhaben neutral auf deren Erhaltungszustand auswirkt. Dies gilt insbesondere deshalb, weil im Zuge des Eingriffsausgleichs geeignete funktionserhaltende Maßnahmen vorgesehen sind, welche die Habitatqualitäten für die betroffenen Vogelarten verbessern:

- Feldlerche (*Alauda arvensis*), Beeinträchtigung: ein Revier in Folge von Flächeninanspruchnahme sowie graduelle Beeinträchtigung von rechnerisch zwei Revieren; Maßnahme 10 $A_{FCS,}$ Anlage von Blühflächen;

- Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*), Beeinträchtigung: ein Revier in Folge von Flächeninanspruchnahme sowie graduelle Beeinträchtigung von rechnerisch einem Revier; Maßnahme 9 $A_{FCS,}$ Anlage Weichholzauwald mit ergänzenden Nebenbestimmungen;

- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*), Beeinträchtigung: zwei Reviere in Folge von Flächeninanspruchnahme: Maßnahme 5.1 A_{FCS} Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland; Maßnahme 6.1 E_{FCS} Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 6.2 A_{FCS} Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte;

[234] EuGH, Urteil vom 14.6.2007 – C-342/05 –, juris Rn. 29, Finnischer Wolf.

- Gelbspötter (*Hippolais icterina*), Beeinträchtigung: zwei Reviere in Folge von Flächeninanspruchnahme: Maßnahme 6.1 E_{FCS} Anlage naturnaher feuchter Laubwald; Maßnahme 6.2 A_{FCS} Entwicklung feuchte Hochstaudenfluren / Röhrichte;

- Goldammer (*Emberiza citrinella*), Beeinträchtigung: acht Reviere in Folge von Flächeninanspruchnahme: Maßnahme 5.1 A_{FCS} Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland; 7.1 $A_{FSC,}$ Anlage Heide; Maßnahme 7.2 A_{FCS}, Anlage lichter Laubwaldrand; Maßnahme 10 $A_{FCS,}$ Anlage von Blühflächen;

- Sperber *(Accipiter nisus*), Beeinträchtigung: ein Revier aufgrund von Flächeninanspruchnahme: Maßnahme 5.1 A_{FCS} Anlage Baum-Strauchhecke; Maßnahme 5.2 A_{FCS} Entwicklung blütenreiches Extensivgrünland.

Durch diese Maßnahmen ist gewährleistet, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der genannten Arten nicht verschlechtert.

2.3.2.5.4 Natura 2000

Die Verbote des europäischen Natura-2000 Gebietsschutzes nach den §§ 33 f. BNatSchG werden nicht verletzt.

2.3.2.5.4.1 Gegenstand der Prüfung und Maßstab

Gem. § 34 Abs. 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, ein Natura-2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Eine detaillierten Verträglichkeitsprüfung bedarf es nicht, wenn bei einem Vorhaben bereits aufgrund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen auszuschließen ist.[235] Unter Berücksichtigung insbesondere des Vorsorgeprinzips ist der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass der jeweilige Plan oder das jeweilige Projekt das fragliche Gebiet erheblich beeinträchtigt.[236] Die Beurteilung einer solchen Gefahr ist namentlich im Licht der besonderen Merkmale und Umweltbedingungen des von diesen Plänen oder Projekten betroffenen Gebiets vorzunehmen.[237]

Lediglich für das FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) können Betroffenheiten nicht von vornherein ausgeschlossen werden, so dass dieses einer Verträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Es gibt keine Anhaltspunkte für die Möglichkeit einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von in der weiteren Umgebung befindlichen Natura 2000-Gebieten, so dass ein Erfordernis für eine Prüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG für weitere Natura 2000-Gebiete nicht besteht.

Beachtlich sind nur „erhebliche Beeinträchtigungen in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen“[238] des Schutzgebiets (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG definiert die Erhaltungsziele als Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der FFH-RL aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind. Soweit ein Natura 2000-Gebiet ein geschützter Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2

[235] BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007 – 4 BN 46/07 –, juris Rn. 11.
[236] EuGH, Urteil vom 26.05.2011 – C-538/09 –, juris Rn. 39 und die angeführte Rechtsprechung.
[237] EuGH, Urteil vom 21.07.2016, – C-387/15 und C-388/15 –, juris Rn. 45 und die dort angeführte Rechtsprechung; EuGH, Urteil vom 12.04.2018 – C 323/17 –, juris Rn. 34.
[238] BVerwG, Urteil vom 21.01.2016 – 4 A 5/14 –, juris Rn. 83.

BNatSchG ist, ergeben sich gem. § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden. Primärer Anknüpfungspunkt für die Gebietsverträglichkeitsprüfung sind also zunächst die Festlegungen in einschlägigen Verordnungen z.B. über Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete. Fehlt es an solchen Festlegungen nach § 20 Abs. 2 BNatSchG, ist einer Prüfung der allgemeine Schutzzweck des betroffenen Natura-2000-Gebietes zugrunde zu legen.[239] Dies sind Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und Arten nach den Anhängen I und II der Habitatrichtlinie sowie der Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie, für die das Gebiet bestimmt ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG)[240] und also wertgebend sind. Die Erhaltungsziele sind zu ermitteln durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standard-Datenbögen, in denen die Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben.[241] Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen.[242]

2.3.2.5.4.2 Prüfung FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331)

2.3.2.5.4.2.1 Datengrundlagen und wertgebende Bestandteile

Grundlage der durchgeführten Verträglichkeitsprüfung ist vor allem die mit Deckblattunterlage zur Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet von der Vorhabenträgerin vorgelegte Unterlage 19.3 mit Datum vom März 2021. Die Planfeststellungsbehörde hat ergänzend dazu den zwischenzeitlich aktualisierten Standarddatenbogen vom Februar 2022[243] für das FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) eingesehen und gewürdigt.

Die für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile sind primär der Schutzgebietsverordnung für das „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg“ (LSG LG 001)) für das FFH-Gebiet Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) zu entnehmen (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Hinsichtlich der weiteren Präzisierung der Erhaltungsziele und möglicher Entwicklungsgebote ist zudem der Managementplan für das betreffende FFH-Gebiet heranzuziehen. Im Einzelnen sind folgende Gebietsbestandteile maßgeblich:

- 3150 Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*,
- 3260 Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*,
- 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe als artenreiche Hochstaudenfluren (einschließlich ihrer Vergesellschaftungen mit Röhrichten),
- 9190 Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen *mit Quercus robur*,
- 91E0 Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*),
- Fischotter (*Lutra lutra*),

239 Siehe: http://www.ffh-gebiete.de/.
240 BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 5/08 –, juris Rn. 27 ff.
241 BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20/05 –, juris Rn. 75; BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3/06 –, juris Rn. 72.
242 BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3/06 –, juris Rn. 72.
243 NLWKN - Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (2022): Standarddatenbögen / Vollständige Gebietsdaten aller FFH-Gebiete (Stand Oktober 2021, korrigiert Februar 2022). - Daten durch Download auf der Homepage (https://www.nlwkn.niedersachsen.de/natura2000/downloads_zu_natura_2000/downloads-zu-natura-2000-46104.html), Datenzugriff vom März 2022.

- Kammmolch (*Triturus cristatus*),
- Meerneunauge (*Petromyzon marinus*),
- Bachneunauge (*Lampetra planeri*),
- Groppe (*Cottus gobio*),
- Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*),
- Bachmuschel (*Unio crassus*).
- Die im Standarddatenbogen genannten Arten

- Rapfen (*Aspius aspius*),
- Steinbeißer (*Cobitis taenia*),
- Flussneunauge (*Lampetra fluviatilis*),
- Bitterling (*Rhodeus amarus*),
- Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*),
- Biber (*Castor fiber*),
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*),
- Flussperlmuschel (*Margaritifera margaritifera*)

sind nicht in der Schutzgebietsverordnung als Bestandteil der Erhaltungsziele bestimmt worden. Daraus ist zu folgern, dass diese Bestandteile des FFH-Gebietes für den Betrachtungsraum nicht signifikant sind. Abweichend von den Ausführungen zu den Erhaltungszielen in der Schutzgebietsverordnung ist aber vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes[244] vorsorglich auch die Betroffenheit dieser Arten zu würdigen.

Nach den Feststellungen der Gutachter (vgl. Unterlage 19.3 D, S. 20 f.) der Vorhabenträgerin erfolgt allerdings keine Betrachtung des Kammmolches (*Triturus cristatus*) sowie der Bachmuschel (*Unio crassus*) und der Flussperlmuschel (*Margaritifera margaritifera*) als Arten des Anhanges II der FFH-RL innerhalb der Auswirkungsprognose. In Bezug auf den Kammmolch wird dies damit begründet, dass die vom Vorhaben betroffenen Bereiche für die Art nicht relevant seien und keine Nachweise innerhalb des FFH-Gebietes sowie im räumlichen Zusammenhang außerhalb des FFH-Gebietes festgestellt werden konnten. Entsprechendes gilt auch für die Bach- und Flussperlmuschel. Zudem seien potenzielle Lebensräume beider Arten nicht unmittelbar betroffen beziehungsweise qualitative Veränderungen der Wasserqualität, die sich nachteilig auf die Habitatqualität auswirken könnten, würden vermieden. Diese Feststellungen sind nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde fachlich nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Ergänzend zu der Unterlage 19.3 D ist festzustellen, dass Nachweise der Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*) und des Großen Mausohres (*Myotis myotis*) im Rahmen der Erhebungen nicht erbracht wurden. Auf eine zusätzliche vertiefende Betrachtung kann daher verzichtet werden. Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten, zumal ohnehin umfassende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen für die Artengruppe der Fledermäuse im Bereich des FFH-Gebietes vorgesehen sind.

Nach den Feststellungen der Gutachter der Vorhabenträgerin sind zusätzlich zu den Arten Fischotter, Meerneunauge (potenziell), Bachneunauge, Groppe und Grüne Keiljungfer auch die Anhang II Arten Rapfen, Steinbeißer (potenziell), Flussneunauge, Bitterling und Biber beachtlich.

[244] EuGH, Urteil vom 7.11.2018 – C-461/17 -, juris Rn. 37 ff.

Diese Feststellung ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Auf eine Betrachtung der maßgeblichen, aber im Vorhabenbereich nicht festgestellten Lebensraumtypen 3150, 9190 und 91E0 wird nach Feststellung der Gutachter der Vorhabenträgerin verzichtet. Das ist fachlich nicht zu beanstanden, zumal der Managementplan für das FFH-Gebiet im betreffenden Bereich keine Pflichtziele oder –maßnahmen vorsieht, die die Entwicklung dieser Lebensraumtypen umfassen.

2.3.2.5.4.2.2 Flächeninanspruchnahme

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner direkten Inanspruchnahme von Teilen des FFH-Gebietes. Nachteilige Effekte ergeben sich ausschließlich indirekt durch Veränderung der Standortverhältnisse unterhalb der Brückenbauwerke über die Ilmenau (Verschattung). Dabei handelt es sich entsprechend der Unterlage 19.3 D um folgende Fläche:

> 6430 Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe als artenreiche Hochstaudenfluren (einschließlich ihrer Vergesellschaftungen mit Röhrichten): 130 m².

Nach den Feststellungen der Gutachter der Vorhabenträgerin kommt es aufgrund der Geringfügigkeit der nachteiligen Auswirkungen zu nicht erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen 6430. Die Bagatellschwellen in der Fachkonvention von Lambrecht/Trautner für erhebliche Flächenverluste werden weit unterschritten und qualitative-funktionale Besonderheiten sind nicht betroffen. Diese Feststellung ist nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden und entgegen anderweitiger Annahmen in Einwendungen auch im Hinblick auf baubedingte Effekte hinreichend präzise.

Bei der Ilmenau im Vorhabenbereich handelt es sich nicht um den Lebensraumtyp 3260. Der Managementplan für das FFH-Gebiet sieht im betreffenden Bereich keine Pflichtziele oder –maßnahmen vor, die die Entwicklung des Lebensraumtyps 3260 umfassen.

Soweit in einer Stellungnahme angenommen wird, schadstoffempfindliche Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie könnten betroffen sein, liegen diese LRT außerhalb von FFH-Gebieten. Soweit LRT im FFH-Gebiet liegen, handelt es sich um nicht schadstoffempfindliche LRT (LRT 6430, LRT 91E0).

Die in Einwendungen angesprochene Fläche des Lebensraumtyps 91E0 an der Ilmenau (vgl. 2.2.7.3.4.3) liegt zweifelsfrei außerhalb des FFH-Gebietes. Die Fläche weist auch keine qualitativ-funktionalen Besonderheiten auf, und für den Erhaltungszustand der für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes maßgeblichen Gebietsbestandteile hat die Fläche keine hervorzuhebende Funktion, so dass es keine Anzeichen dafür gibt, die auf eine fehlerhafte Gebietsabgrenzung hindeuten würden.

2.3.2.5.4.2.3 Arten

Nach den Feststellungen der Gutachter der Vorhabenträgerin ergeben sich für die Arten Fischotter, Meerneunauge (potenziell), Bachneunauge, Groppe und Grüne Keiljungfer sowie die weiteren Arten Rapfen, Steinbeißer (potenziell), Flussneunauge, Bitterling und Biber allenfalls nicht erhebliche Beeinträchtigungen. Das Maß der Belastungen wird zusätzlich durch geeignete Maßnahmen reduziert (insbesondere Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau sowie Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung[245], auch im Zusammenhang mit den

[245] Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat die Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung in Bezug auf mögliche vorhabenbedingte Zerschneidungswirkungen die Funktion einer Vermeidungsmaßnahme.

Maßnahme 2.4 V_{FFH} Optimierte Entwässerung). Maßgebliche Habitatbestandteile von Arten des Anhanges II oder von charakteristischen Arten der Lebensraumtypen (Vögel, Fledermäuse, Fische und Rundmäuler. Makrozoobenthos, Libellen), qualitative Besonderheiten oder essenzielle Teillebensräume sind nicht betroffen. Dauerhafte Vertreibungen durch Licht, Lärm oder Erschütterungen sowie eine Verschlechterung der Gewässerqualität sind nicht zu befürchten. Funktionale Beziehungen zu anderen Gebietsbestandteilen werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Ein Austausch im Natura 2000-Gebiet selbst, aber auch mit anderen Gebieten sowie anderen für den Naturschutz wertvollen Flächen ist weiterhin möglich. Über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Individuenverluste treten nicht ein und Lebensraumkorridore und Lebensraumkomplexe werden nicht zusätzlich unterbrochen. Diese Feststellungen sind nach der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

2.3.2.5.4.2.4 Indirekte Betroffenheiten

Neben einer direkten baubedingten Flächeninanspruchnahme von Teilen des FFH-Gebietes könnte sich eine Betroffenheit des Gebietes durch indirekte Wirkungen ergeben:

- Baubedingte stoffliche Einträge,
- Veränderungen des Wasserhaushalts durch Wasserhaltung im Rahmen der Ausführung,
- Erschütterungen und hohe Schalldruckpegel von den Rammarbeiten in Gewässernähe,
- stoffliche Belastungen von Oberflächengewässern,
- Lärm und Luftschadstoffe.

Entsprechendes gilt für mögliche Zusatzbelastungen durch betriebsbedingte Einträge. Die benachbart vorkommenden FFH-Lebensraumtypen 6430 und 91E0 gelten im Übrigen in Überschwemmungsgebieten wie im vorliegenden Fall als unempfindlich gegenüber Stickstoffeinträgen[246].

Baubedingte Sediment- /Schadstoffeinträge sowie Störungen werden durch geeignete Maßnahmen (Maßnahme 1.7 V_{FFH} - Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an der Ilmenaubrücke) sowie weitere bautechnische Vorkehrungen vermieden. Nach den Feststellungen der Gutachter der Vorhabenträgerin komme es dennoch zu nicht erheblichen Beeinträchtigungen. Diese vorsorgliche Feststellung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Für das FFH-Gebiet sind nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt nicht zu besorgen. Erhaltungsziele und maßgebliche Bestandteile des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung werden durch das Vorhaben bei Einhaltung der schadensbegrenzenden Maßnahmen somit weder bau-, anlage- noch betriebsbedingt erheblich beeinträchtigt. Vertiefende Aussagen in der Unterlage 19.3 (Kapitel 6.1.2, S. 35 ff. sowie Kapitel 6.2.2, S. 40 und 51) belegen fachlich nachvollziehbar, dass das auch für die betriebsbedingte Chloridbelastung des Fließgewässers Ilmenau zutrifft.

2.3.2.5.4.2.5 Zusammenwirken

In der Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung wurde geprüft, ob Projekte oder Pläne, von denen kumulierende Wirkungen ausgehen, im Zusammenwirken mit dem Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung führen könnten. Ergänzend zu den dort getroffenen Ausführungen ist festzustellen, dass sich die Auswahl der tatsächlich zu

[246] FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2019): Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen – H PSE – Stickstoffleitfaden Straße. – 75 S.; Köln.

berücksichtigenden Pläne und Projekte auf solche beschränken darf, die von dem geplanten Vorhaben überhaupt beeinträchtigt werden können. Sofern von vornherein vorhabenbedingte Beeinträchtigungen eines Erhaltungsziels ausgeschlossen werden können, erübrigen sich für dieses Ziel Betrachtungen zu kumulativen Wirkungen (KAISER 2017[247]), UHL et al. 2018[248]).

Nach den Recherchen der Gutachter der Vorhabenträgerin (zuletzt 2021) sind keine Pläne und Projekte bekannt, die eine kumulierende Wirkung in dieser Beziehung entfalten. Diese Feststellung ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, zumal im Anhörungsverfahren auch keine solche Pläne und Projekte offenkundig wurden.

Insgesamt können unter Einbeziehung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und auch unter Berücksichtigung möglicher kumulierender Wirkungen mit anderen Projekten oder Plänen nach bestem wissenschaftlichem Kenntnisstand erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Nr. 71 „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden.

2.3.2.5.5 Weiterer Gebietsschutz nach BNatSchG beziehungsweise NNatSchG

In Ansehung der aktuellen Fassung der Verordnung vom 28.09.2020 über das Landschaftsschutzgebiet „Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg" in den Gemeinden Brietlingen, Rullstorf und Scharnebeck in der Samtgemeinde Scharnebeck, Gemeinden Barum und Wittorf, in der Samtgemeinde Bardowick sowie Gemeinde Adendorf und Hansestadt Lüneburg (siehe unter anderem Unterlage 19.1.1 D, Blatt 1 sowie Unterlage 19.1.2 D, Blatt 1) und der Einbeziehung einzelner Bereiche der Niederung der Ilmenau (Bezugsraum 2) südlich der Brücke über die Ilmenau (Anlage 1a sowie Anlage 1b, Detailkarte 13 von 15 der Schutzgebietsverordnung[249]) ergibt sich Folgendes:

Gem. § 2 Abs. 1 Nr. 12 a) der LSG-VO ist der Aus- oder Neubau von Wegen und Straßen im LSG verboten. Gem. § 4 Abs. 1 der LSG-VO kann von den Verboten des § 2 LSG-VO die zuständige Naturschutzbehörde nach Maßgabe des § 67 BNatSchG eine Befreiung gewähren. In FFH-Gebieten ist – wie hier geschehen - § 34 BNatSchG zu beachten. Gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG darf die Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Für die dabei vorzunehmende Abwägung ist relevant, dass das Maß der Belastung des Schutzgebietes durch geeignete Vorkehrungen, wie hier (insbesondere Maßnahme 2.1 V_{FFH}, Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 1.4 V, Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes; Maßnahme 1.7 V_{FFH}, Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an den Ilmenaubrücken) vermindert wird. Ferner wird durch geeignete Maßnahmen (insbesondere Maßnahme 3 A_{FFH}, Vernässung und Strukturanreicherung; Maßnahme 4.1 A, Anlage Gehölz- und Ruderalstrukturen auf Straßennebenflächen; Maßnahme 4.4 A, Anlage Ruderalfluren auf Bauflächen; Maßnahme 4.5 A, Anlage Waldrand) sichergestellt, dass es zu einer hinreichenden Kompensation von Beeinträchtigungen kommt, so dass der Schutzzweck des Schutzgebietes nicht nachhaltig beeinträchtigt wird. Zusätzlich wirken sich auch die Maßnahmen 13.1 G, Ansaat Landschaftsrasen auf Straßennebenflächen und 13.2 G, Gestaltung Retentionsbodenfilter positiv

[247] Kaiser, T. (2017): Umgang mit kumulativen Wirkungen bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung – Erfahrungen aus 19 Jahren Praxis. – Naturschutz und Biologische Vielfalt 160: 323-331; Bonn-Bad Godesberg.

[248] Uhl, R., Lüttmann, J., Weese, C., Albrecht, K., Wulfert, K., Müller-Pfannenstiel, K. Lau, M. (2020): Weiterentwicklung des Gutachtens zur FFH-VP im Strassenbau. Schlussbericht Dezember 2020. – Forschungsbericht im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen, 23 S. (Auszug); Trier.

[249] Landkreis Lüneburg (2023): Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg; Daten durch Abfrage und Einsicht im Geoportal des Landkreis Lüneburg; Vgl. auch NLWKN – Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz: "Landschaftsschutzgebiet des Landkreises Lüneburg", Kennzeichen: LSG LG 001 - Verordnungskarten 1. Änderung 2020; Daten durch Einsicht auf der Homepage: https://www.nlwkn.niedersachsen.de/natura2000/.

aus, in dem sie einen Beitrag zur landschaftsgerechten Neugestaltung liefern.

In Bezug auf die zu verwendende Ansaat wird auf die Überarbeitung der Antragsunterlagen im Änderungsverfahren verwiesen. Soweit in Einwendungen gefordert wird, vorhandene Pflanzen zu bergen und für die Neuentwicklung zu nutzen, ist festzuhalten, dass ein solches Vorgehen fachlich sinnvoll sein und auch ohne Weiteres im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung umgesetzt werden kann, aber keineswegs eine zwingende Voraussetzung für das Zulassen des Vorhabens ist, da nur weit verbreitete Pflanzenarten betroffen sind, die alternativ auch über natürliche Sukzession oder Regio-Saatgut neu eingebracht werden können.

Da somit keine Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des LSG verbleiben, aber für das Vorhaben besondere öffentliche Interessen streiten (vgl. 2.3.1), überwiegen die Aspekte, die für die Zulassung des Vorhabens sprechen, so dass die Befreiung gewährt werden kann.

Weitere nach nationalem Naturschutzrecht per Verordnung oder Satzung geschützte Flächen (Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Nationalparke, nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate und geschützte Landschaftsbestandteile) sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden und somit auch nicht vom Vorhaben betroffen.

2.3.2.6 Wald

Die zwingenden Vorschriften des Waldrechts werden ebenfalls erfüllt.

Gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 BWaldG, § 8 Abs. 1 Satz 1 NWaldLG darf Wald nur mit Genehmigung der nach Landesrecht zuständigen Behörde gerodet und in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden (Umwandlung).

Die Genehmigung soll gem. § 9 Abs. 1 Satz 3 BWaldG versagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegt. Nach § 9 Abs. 1 Satz 2 BWaldG ist dies insbesondere auch dann der Fall, wenn der Wald für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die forstwirtschaftliche Erzeugung oder die Erholung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung ist.

Ansonsten sind bei der Entscheidung über einen Umwandlungsantrag die Rechte, Pflichten und wirtschaftlichen Interessen des Waldbesitzers sowie die Belange der Allgemeinheit gegeneinander und untereinander abzuwägen (§ 9 Abs. 1 Satz 2 BWaldG).

Ausweislich der Unterlage 19.1 D, S. 113 kommt es zu waldrechtlichen Betroffenheiten von 14,59 ha durch den Verlust von Wald, wobei in der Unterlage nicht zwischen dauerhaften und temporären Waldumwandlungen unterschieden wird. Es handelt sich bei 3,21 ha um eine temporäre Waldumwandlung, da es durch die Maßnahme 4.5 A (Anlage Waldrand) zu einer Wiederbewaldung von baubedingt in Anspruch genommenen Waldflächen kommt, sobald die Bauphase abgeschlossen ist. Eine dauerhafte Waldumwandlung besteht für 11,38 ha, für die eine externe Ersatzaufforstungspflicht nach § 8 NWaldLG besteht. Betroffen sind bodensaurer Buchenwald lehmiger Böden des Tieflands (Biotoptyp WLM), Eichenmischwald unterschiedlicher Ausprägung (Biotoptypen WQT, WQL, WQL/WQT, WQN), Auwald unterschiedlicher Ausprägung (Biotoptyp WET, WET/WAR, WWS, WWA), Forste (Biotoptypen WXP/WE, WZF, WZK, WZL) und Birken- und Zitterpappel-Pionierwald (Biotoptyp WPB).

Im Fall der Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge handelt es sich nicht um eine ersatzaufforstungspflichtige Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG, da auf den Flächen auch weiterhin Wald wächst.

Da es sich um ein Vorhaben des Bundes handelt, greift Nr. 3.1 des Runderlasses des

Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung vom 5.11.2016 – 406-64002-136 – VORIS 79100 (Nds. MBl. S. 1094, Ausführungsbestimmung zum NWaldLG): „Sind mit den Eingriffen Waldumwandlungen verbunden, werden diese […] mindestens im Verhältnis 1 : 1 durch Neuanlage von Wald kompensiert."

Der Umfang der Ersatzaufforstung (Maßnahme 4.5 A, 6.1 E_{FCS}, 7.2 A_{FCS}, , 7.3 E, 8 E, 9 A_{FCS}) beträgt 17,57 ha. Dem Gebot einer Ersatzaufforstung mindestens im Verhältnis 1 : 1 ist somit genüge getan. Tatsächlich liegt die Ersatzaufforstung sogar deutlich über dem Verhältnis von 1 : 1. Für die temporär umgewandelten Waldflächen erfolgt eine Wiederaufforstung im Verhältnis 1 : 1.

Bezüglich der Lage der Ersatzaufforstungsflächen ist festzustellen, dass diese entsprechend dem Runderlass des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung vom 5.11.2016 – 406-64002-136 – VORIS 79100 (Nds. MBl. S. 1094, Ausführungsbestimmung zum NWaldLG) im gleichen Wuchsgebiet Nr. 13 „Ostniedersächsisches Tiefland" liegen, in dem auch die Waldumwandlung erfolgt. Insofern ist die gewählte Lage der Ersatzaufforstungsflächen nicht zu beanstanden.

2.3.2.7 Gewässerschutz

2.3.2.7.1 Gewässerbewirtschaftung

2.3.2.7.1.1 Allgemeines

Die Anforderungen zur Gewässerbewirtschaftung werden von allen planfestgestellten Maßnahmen erfüllt. Dabei sind die unionsrechtlichen Maßstäbe einbezogen. Grundlage der Bewertung in diesem Planfeststellungsbeschluss sind neben den wassertechnischen Unterlagen unter Ziffer 18 der Planunterlagen die unter Ziffer 21.3 der Antragsunterlagen geführten Unterlagen Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom März 2021 (FB WRRL) mit nachgereichten Anhängen/Ergänzungen: Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL - Prüfung der Unterlage 18.4 zum Planungsabschnitt 1 auf Änderungen in Bezug auf den dritten Bewirtschaftungszeitraum vom April 2023; Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL zum 3. Bewirtschaftungszyklus des NLWKN vom Mai 2023; Erläuterung der biologischen Qualitätskomponenten zum Fachbeitrag WRRL - Betrachtung der biologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 5 der OGewV vom September 2023; Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen – Kumulative Betrachtung vom Juni 2023; Berechnung der Chlorid-Spitzenbelastung in der Ilmenau aufgrund der Einleitung von Straßenabflüssen vom Juni 2023 sowie die ergänzenden Gutachter-Erläuterungen vom 24.9.2024.

Als Datengrundlagen für die Bewertung der Auswirkungen der vorhabenbedingten Einleitungen dienen die wassertechnischen Planungen (vgl. 2.1.1.5) und die sich daraus ergebenden Hauptabflusswerte der Einleitstellen. Für die Ausgangskonzentrationen des Gewässers des OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) wurden die Daten beim NLWKN abgefragt. Zur standortbezogenen Ermittlung der Ausgangskonzentration wird außerdem seit 2020 ein Messprogramm durchgeführt, das die Stoffe nach Anlage 6, Anlage 7 und Anlage 8 OGewV einbezieht, wobei dies keine Konzentrationen im Schwebstoff bzw. im Sediment umfasst. (vgl. Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, S. 10 f.).

Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen hat die Planfeststellungsbehörde überprüft, ob die Realisierung des Vorhabens den Anforderungen der WRRL bzw. den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG gerecht wird. Dabei erfolgt zum einen eine Bewertung der Auswirkungen im Hinblick auf eine mögliche Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. Potenzials sowie des chemischen Zustands der betroffenen Oberflächenwasserkörper sowie zu den betroffenen Grundwasserkörpern die Überprüfung einer möglichen Verschlechterung des mengenmäßigen

und chemischen Zustands (Verschlechterungsverbot). Darüber hinaus wird geprüft, ob ein Widerspruch zu den Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Wasserkörper besteht und der gute ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial und der gute chemische Zustand der Oberflächenwasserkörper sowie der gute mengenmäßige und chemische Zustand der Grundwasserkörper erreichbar bleiben (Verbesserungsgebot). In Bezug auf die betroffenen Grundwasserkörper wird zudem die Vereinbarkeit mit dem Trendumkehrgebot untersucht.

Die Planfeststellungsbehörde hat den umfassend überarbeiteten Fachbeitrag WRRL (Unterlage 21.3) sowie das aktualisierte und fortgeschriebene Tausalzgutachten (Anhang 01 zur Unterlage 21.3) und die aktualisierte und fortgeschriebene Immissionsbezogene Bewertung (Anhang 02 zur Unterlage 21.3) nach diesen Maßstäben geprüft und schließt sich dem dortigen Ergebnis an, wonach das Neubauvorhaben der A 39, 1. Bauabschnitt mit den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen vereinbar ist. Dies ergibt sich aus den nachfolgenden Erwägungen:

2.3.2.7.1.2 Rechtliche Maßstäbe

Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer, soweit sie nicht nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, so zu bewirtschaften, dass (1.) eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und (2.) ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Für oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, gilt anstatt eines ökologischen Zustands jeweils ihr ökologisches Potenzial (§ 27 Abs. 2 WHG). Die diesbezüglichen materiellen Anforderungen wurden mit der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) konkretisiert. Maßgeblich für die Prüfung ist der Zustand des betroffenen Wasserkörpers insgesamt. Veränderungen in einzelnen Abschnitten sind nur relevant, soweit sie sich auf den allgemeinen Gewässerzustand des Wasserkörpers auswirken; entscheidend bei Oberflächenwasserkörpern ist daher die Beurteilung an der repräsentativen Messstelle.[250]

2.3.2.7.1.2.1 Verschlechterungsverbot

Eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente (QK) im Sinne des Anhangs V WRRL (Anlage 3 OGewV) um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist die betreffende QK bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar.

Was den ökologischen Zustand betrifft ist jeweils auf die schlechteste Bewertung einer der ökologischen QK abzustellen, wobei die hydromorphologischen und die allgemeinen physikalisch-chemischen QK unterstützend heranzuziehen sind. Eine negative Veränderung dieser unterstützenden QK (auch solcher in der niedrigsten Klassenstufe) reicht daher für die Annahme einer Verschlechterung allein nicht aus.[251]

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, sobald durch ein Vorhaben mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Anlage 8 OGewV überschritten wird.[252] Dabei ist kein Raum für Erheblichkeitsschwellen, die auf einer Interessenabwägung beruhen.[253] Dies gilt jedoch nicht für fachlich begründete Grenzen, die sich auf die praktische Messbarkeit bzw. Nachweisbarkeit von Auswirkungen beziehen und angesichts

[250] BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2/18 –, juris Rn. 141.
[251] BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15 –, juris Rn. 496 ff.; BVerwG, Urteil vom 29.05.2018 – 7 C 18/17 –, juris Rn. 14.
[252] BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – 9 A 8/17 –, juris Rn. 37.
[253] EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C-461/13 –, juris Rn. 68.

deren Unterschreiten schon keine negative Veränderung oder Verschlechterung vorliegt.[254]

Liegt im Zeitpunkt der Zulassung bereits eine gestattete Gewässerbenutzung vor und/oder schließt sich die Benutzung durch das planfestgestellte Vorhaben unmittelbar an eine vorangegangene gestattete Gewässerbenutzung an, so ist der Zustand des Gewässers bei gleichbleibenden Einleitungen unverändert. Eine Verschlechterung wäre nur bei der Erlaubnis für höhere schadstoffhaltige Einleitungen anzunehmen. Vielmehr ist die Betrachtung einer fortgesetzten Gewässerbenutzung Gegenstand des Verbesserungsgebots[255]. Zwar gilt im Wasserrecht kein Bestandsschutz für einmal erlaubte Benutzungen. Die Festlegung eines angestrebten Zustands und die dafür erforderlichen Maßnahmen sind jedoch der Bewirtschaftungsplanung nach §§ 82 ff. WHG vorbehalten, die bei der Erteilung von Einzelerlaubnissen zu berücksichtigen ist.[256]

Gemäß § 47 Abs. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass (1.) eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird; (2.) alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden; (3.) ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung. Die diesbezüglichen materiellen Anforderungen wurden mit der Grundwasserverordnung (GrwV) konkretisiert.

Die Ziele der Richtlinie 2000/60 für Oberflächengewässer und Grundwasser sind ähnlich. Daher sind die für das Grundwasser vorgesehenen Pflichten - wie für die Oberflächengewässer - ebenfalls verbindlich. Die Maßstäbe des Verschlechterungsverbots für OWK gelten deshalb auch für das Grundwasser.[257] Insbesondere ist die Überschreitung einer einzigen Qualitätsnorm oder eines einzigen Schwellenwerts im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2006/118 in einem Grundwasserkörper als eine Verletzung der Pflicht zur Verhinderung der Verschlechterung des Zustands eines Grundwasserkörpers zu qualifizieren. Zudem stellt jede weitere (messbare) Erhöhung einer Schadstoffkonzentration, die nach Maßgabe von Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2006/118 bereits eine Umweltqualitätsnorm oder einen vom Mitgliedstaat festgelegten Schwellenwert überschreitet, ebenfalls eine Verschlechterung dar. [258] Bezugspunkt der Prüfung des Verschlechterungsverbots ist - wie bei OWK- der Wasserkörper in seiner Gesamtheit. Unter einem Grundwasserkörper ist nach der Legaldefinition des § 3 Nr. 6 WHG das "abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter" zu verstehen. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie nicht auf den GWK insgesamt von Einfluss sind.[259] Dafür sind die an jeder Überwachungsmessstelle gemessenen Werte individuell zu berücksichtigen,[260] die Teil des repräsentativen Überwachungsnetzes sind. [261]

Gem. 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG darf sich vorhabenbedingt der mengenmäßige und chemische Zustand des Grundwassers nicht verschlechtern.

Der mengenmäßige Zustand des Grundwassers beurteilt sich gem. § 4 GrwV. Wird der mengenmäßige Zustand des zu beurteilenden GWK als gut eingestuft und kann nicht ausgeschlossen werden, dass vorhabenbedingt (1.) die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigen, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot übersteigt und/oder (2.) durch menschliche Tätigkeiten bedingte Änderungen des Grundwasserstandes zukünftig dazu führen, dass (a.) die Bewirtschaftungsziele

[254] BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2/18 –, juris Rn. 144.
[255] Vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C-461/13 –, juris Rn. 29 ff.
[256] BVerwG, Urteil vom 02.11.2017 – 7 C 25/15 –, juris Rn. 49.
[257] BVerwG, EuGH-Vorlage vom 25.04.2018 – 9 A 16/16 –, juris Rn. 44.
[258] EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18 –, juris Rn. 70, 72, 109, 110.
[259] BVerwG, EuGH-Vorlage vom 25.04.2018 – 9 A 16/16 –, juris Rn. 44.
[260] EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – Rs. C-535/18, juris Rn. 119.
[261] BVerwG, Urteil vom 21.11.2023 – 9 A 11/21, juris Rn. 49.

nach den § § 27 und 44 WHG für die Oberflächengewässer, die mit dem Grundwasserkörper in hydraulischer Verbindung stehen, verfehlt werden, (b.) sich der Zustand dieser Oberflächengewässer im Sinne von § 3 Nr. 8 WHG signifikant verschlechtert, (c.) Landökosysteme, die direkt vom Grundwasserkörper abhängig sind, signifikant geschädigt werden und/oder das Grundwasser durch Zustrom von Salzwasser oder anderen Schadstoffen infolge räumlich und zeitlich begrenzter Änderungen der Grundwasserfließrichtung nachteilig verändert wird, so wird das Verschlechterungsverbot in § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG verletzt.

Dasselbe gilt, wenn der mengenmäßige Zustand des GWK als schlecht eingestuft wird, also die Anforderungen des § 4 Abs. 1 GrwV schon heute nicht erfüllt werden, und sich einer oder mehr der genannten Beurteilungskriterien, die für den schlechten Zustand ausschlaggebend sind, weiter verschlechtert.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands wird dadurch ausgeschlossen, dass auch bei Realisierung des Vorhabens die in Anlage 2 GrwV enthaltenen oder die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 3 GrwV festgelegten Schwellenwerte an keiner Messstelle nach § 9 Abs. 1 GrwV in dem jeweils zu betrachtenden GWK überschritten werden (§ 7 Abs. 2 GrwV). Ist der chemische Zustand im Hinblick auf das Überschreiten eines Schwellenwertes als schlecht einzustufen, so darf das Vorhaben in Bezug auf diesen bzw. diese Schwellenwerte keinen relevanten weiteren Beitrag zu einer Vergrößerung der Überschreitung des Schwellenwertes leisten.

Im Hinblick auf die Anforderungen zur Datengrundlage gilt, dass die ordnungsgemäße Prüfung des Verschlechterungsverbots, die für alle vorhabenbedingten Wirkpfade zu erfolgen hat, eine Ermittlung des Ist-Zustands der zu bewertenden Wasserkörper voraussetzt und bei fehlender Einstufung ggf. weitere Untersuchungen erforderlich macht.[262] Eine vollständige Ermittlung des Ist-Zustands kann also nur dann unterbleiben, wenn keine vorhabenbedingten Wirkpfade und Wirkfaktoren vorhanden sind, die auf die jeweiligen Qualitätskomponenten einwirken können.[263]

2.3.2.7.1.2.2 Zielerreichungsgebot

Die Zulassung des Plans ist im Hinblick auf die Anforderungen des Zielerreichungsgebotes vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme zu versagen, wenn das konkrete Vorhaben das Erreichen eines guten ökologischen Zustands bzw. Potenzials und/oder eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet.[264] Für die Gefährdung ist wie für die Verschlechterung auf den allgemeinen ordnungsrechtlichen Wahrscheinlichkeitsmaßstab abzustellen.[265] Anders als beim Verschlechterungsverbot kann bei der Prüfung, ob eine erlaubte Gewässerbenutzung das Erreichen eines guten Zustands oder eines guten ökologischen Potenzials für das Gewässer gefährdet, aber nicht allein auf die Reduzierung der bisher erlaubten Einleitungen (Verdünnungseffekt) abgestellt werden. Während eine Verschlechterung ausgeschlossen werden kann, wenn nachteilige Veränderungen des Gewässers nicht zu erwarten sind, kann das Erreichen eines guten chemischen Zustands auch durch die fortdauernde, aber vergleichsweise geringere Unterschreitung einer UQN gefährdet sein.[266] Demzufolge bedarf es – selbst wenn die Auswirkungen unter dem Aspekt des Verschlechterungsverbots irrelevant sind, weil sich eine bestehende Einleitung nur fortsetzt - einer prognostischen Bestimmung der relevanten Qualitätsparameter an einer für den OWK repräsentativen Messstelle, anhand derer prognostiziert werden kann, ob der gute ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potenzial und/oder ein guter chemischer Zustand im Zeitpunkt des Geltungsbeginns (und ggf. unter Einbeziehung von für

[262] BVerwG, Urteil vom 11.07.2019 – 9 A 13.18, BVerwGE 166, 132 Rn. 160.
[263] Ebd., juris Rn. 163; BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21, juris Rn. 26.
[264] EuGH, Urteil vom 01.07.2015 – C-461/13 –, juris Rn. 51.
[265] BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15 –, juris Rn. 582.
[266] BVerwG, Urteil vom 02.11.2017 – 7 C 25/15 –, juris Rn. 58 f.

die Planfeststellungsbehörde verbindlichen Fristverlängerungen nach § 29 WHG oder abweichender Bewirtschaftungsziele nach § 30 WHG) mit den erlaubten Einleitungen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eingehalten werden können.[267]

Die gesetzlichen Bewirtschaftungsziele für Oberflächenwasserkörper guter ökologischer Zustand bzw. gutes ökologisches Potenzial und guter chemischer Zustand nach § 27 Abs. 1 Nr. 2 bzw. Abs. 2 Nr. 2 WHG werden durch die OGewV konkretisiert. Ein guter ökologischer Zustand ist erreicht, wenn die nach Anlage 3 für den jeweiligen Gewässertyp einschlägigen Qualitätskomponenten mindestens den jeweiligen Anforderungen der Anlage 4 Tabellen 1 bis 5 OGewV der Klasse guter Zustand entsprechen. Ein gutes ökologisches Potenzial ist erreicht, wenn die nach Anlage 3 einschlägigen Qualitätskomponenten mindestens den jeweiligen Anforderungen der Anlage 4 Tabelle 6 OGewV der Klasse gutes ökologisches Potenzial entsprechen.

Ein guter chemischer Zustand ist erreicht, wenn die in Anlage 8, Tabelle 2 aufgeführten Umweltqualitätsnormen erfüllt werden. (§ 6 Abs. 1 Satz 1und 2 OGewV).

Etwaige Fristverlängerungen und die Gründe hierfür, eine Zusammenfassung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele innerhalb der verlängerten Frist erforderlich sind und der Zeitplan hierfür sowie die Gründe für jede erhebliche Verzögerung bei der Umsetzung der Maßnahmen sowie ggf. abweichende Bewirtschaftungsziele und Ausnahmen nach den §§ 30, 31 Abs. 2, den §§ 44 und 47 Absatz 3 WHG und die Gründe hierfür sind dem einschlägigen Bewirtschaftungsplan zu entnehmen (§ 83 Abs. 2 Nr. 2 und 3 WHG). Das Maßnahmenprogramm enthält die grundlegenden und, soweit erforderlich, ergänzenden Maßnahmen, mit denen die Bewirtschaftungsziele erreicht werden sollen (§ 82 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 WHG).

Gem. § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden; zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Ein guter mengenmäßiger Zustand eines Grundwasserkörpers ist definiert in § 4 Abs. 2 GrwV. Das Zielerreichungsgebot steht der Zulassung des Vorhabens dann entgegen, wenn auch in Anbetracht der im jeweiligen Bewirtschaftungsplan festgelegten Maßnahmen nur eine Nichtzulassung des planfestgestellten Vorhabens die rechtzeitige Erreichung eines guten mengenmäßigen Zustands ermöglicht.

Ein guter chemischer Zustand ist in § 7 Abs. 2 und 3 GrwV definiert. Vor allem, wenn die in Anlage 2 GrwV enthaltenen oder die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 3 GrwV festgelegten Schwellenwerte an keiner Messstelle nach § 9 Abs. 1 GrwV im Grundwasserkörper überschritten werden, ist der chemische Zustand als gut einzustufen.

Bei alledem ist das Zielerreichungsgebot insofern keine Zulassungsvoraussetzung, als das einzelne Vorhaben als solches den Gewässerzustand verbessern oder gar eigenständig den guten Zustand herbeiführen müsste. Es begrenzt jedoch die Spielräume des Bewirtschaftungsermessens bei der Erteilung entsprechender Erlaubnisse bis hin zur zwingenden Versagung der beantragten Nutzung, soweit das angestrebte Bewirtschaftungsziel nur auf diese Weise realisiert werden kann. Ist die Einhaltung der für den jeweiligen Gewässerkörper maßgeblichen Ziele nicht möglich, so kann eine hierfür mitursächliche Gewässerbenutzung nur mit entsprechenden Maßgaben oder Ausnahmen zugelassen werden; in diesem Fall müssen auch die bestehenden Einleitungsbefugnisse überprüft und modifiziert werden, was allerdings Aufgabe der

[267] BVerwG, Urteil vom 02.11.2017 – 7 C 25/15 –, juris Rn. 61.

Wasserbehörden im Rahmen ihres Bewirtschaftungsermessens ist.[268]

2.3.2.7.1.2.3 Trendumkehrgebot

Gem. § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden. Gem. § 1 Nr. 3 GrwV handelt es sich bei einem signifikanten und anhaltend steigenden Trend um eine statistisch signifikante, ökologisch bedeutsame und auf menschliche Tätigkeiten zurückzuführende Zunahme der Konzentration eines Schadstoffes oder einer Schadstoffgruppe oder eine nachteilige Veränderung eines Verschmutzungsindikators im Grundwasser. Ermittelt werden die nach § 10 Abs. 2 durch Maßnahmen umzukehrenden signifikanten und anhaltenden Trends gem. § 10 Abs. 1 GrwV für alle gefährdeten Grundwasserkörper nach § 3 GrwV, bei denen das Risiko besteht, dass sie die Bewirtschaftungsziele nach § 47 WHG nicht erreichen, weil insbesondere zu erwarten ist, dass die in Anlage 2 GrwV aufgeführten oder die nach § 5 Abs. 1 Satz 2 GrwV oder § 5 Abs. 2 GrwV festgelegten Schwellenwerte überschritten werden oder dass die mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot übersteigt.

Zum Trendumkehrgebot ist in Bezug auf die durch das Vorhaben berührten Grundwasserkörper Ilmenau-Lockergestein links und Ilmenau-Lockergestein rechts festzustellen, dass Gefährdungstendenzen in dem beschriebenen Sinn (vgl. Unterlage 21.3, Tab. 31 und 32, S. 110 ff.) nicht bestehen und sich das planfestgestellte Vorhaben auf die insoweit erforderlichen Maßnahmen der Trendumkehr nach § 10 Abs. 2 GrwV zur Reduzierung von Nährstoffeinträgen aus der Landwirtschaft nicht auswirkt, zumal das Entwässerungskonzept eine weiträumige flächenhafte Versickerung über die Böschungen und einen damit verbunden Schadstoffrückhalt vorsieht. Im Hinblick auf den Parameter Chlorid, bei dem davon auszugehen ist, dass kein nennenswerter Rückhalt während des Versickerungsprozesses erfolgt, wird eine Überschreitung des Schwellenwertes gemäß Anlage 2 der GrwV ausgeschlossen.

2.3.2.7.1.3 Relevante Wirkfaktoren (OWK)

Die zu betrachtenden Wirkfaktoren und ihre möglichen Auswirkungen auf Qualitätskomponenten (QK) sind für Oberflächenwasserkörper der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 26: Wirkfaktoren und mögliche Auswirkungen auf Qualitätsparameter

bau-/anlage-/betriebsbedingt	Wirkfaktoren	Ökologischer Zustand (sehr gut, gut, mäßig, unbefriedigend oder schlecht (§ 5 i.V.m. Anlage 3 und Anlage 4 Tabelle 1 bis 5 OGewV)					Chemischer Zustand (gut / nicht gut, § 8 i.V.m. Anlage 8 Tabelle 2 OGewV)
		biologische QK		Unterstützende QK		Chemische QK	
		Gewässerflora	Gewässerfauna	Hydromorphologische QK	Allgemeine physikalisch-chemische QK	Flussgebietsspezifische Schadstoffe	

[268] Durner, NuR 2019, 41,1,4 m.w.N. aus der Rechtsprechung.

		Phytoplankton, Großalgen und Angiospermen, Makrophyten/Phytobenthos	Benthische wirbellose Fauna	Fischfauna	Wasserhaushalt	Durchgängigkeit	Morphologie	Tidenregime	Temperaturverhältnisse	Sauerstoffhaushalt	Salzgehalt	Versauerungszustand	Nährstoffverhältnisse	Synthetische und nicht synthetische Schadstoffe in Wasser, Sedimenten oder Schwebstoffen (Anlage 6)	Prioritäre und prioritär gefährliche Schadstoffe (Art. 16 Abs. 2 i.V.m. RL 2008/105/EG; Art. 16 Abs. 3 WRRL)
bau	Flächeninan-spruchnahme, Verrohrung	-[1]	-[1]	-[1]	-[1]	-[1]	-[1]	•	-	-	-	-	-	-	-
bau	Sedimenteintrag	x	x	x	-	-	-	•	x	x	x	x	x	-	-
bau	Bodenverdichtung	-	-	-	-[1]	-[1]	-[1]	•	-	-	-	-	-	-	-
bau	Bodenaustausch	-	-	-	-[1]	-[1]	-[1]	•	-	-	-	-	-	-	-
bau	Stoffliche Schadstoffeinträge durch Einsatz von Maschinen	x	x	x	-	-	-	•	x	x	x	x	x	-	x
anl.	Gewässerquerung	x	x	x	-	-	-	•	x	x	-	-	-	-	-
anl.	Veränderung des Gewässerbetts (des Raderbaches)	-[2]	-[2]	-[2]	-[2]	-[2]	-[2]	•	-[2]	-[2]	-	-	-	-	-
anl.	Neuversiegelung durch die Autobahn und Entwässerung der Straßenflächen	x	x	x	-[3]	-[3]	-[3]	•	-	-	-	-	-	-	-
anl.	Flächenverluste durch Damm- und Einschnitts-böschungen, Ausrundungen, Entwässerungs-mulden, Versickerungsfläche n und RRB/ RBF	-	-	-	x[3]	-	-	•	-	-	-	-	-	-	x[3]
betr.	Entwässerung der Straßenflächen	x	x	x	-[4]	-[4]	-[4]	•	x	x	x	x	x	-	x
betr.	Tausalzausbringung im Winter	x	x	x	-	-	-	•	x	x	x	x	x	-	x

• = nicht bewertet
- = nicht relevant
x = relevant/näher zu bewerten

Zu Fußnote 1:

Da die baubedingten Bodenverdichtungen in unmittelbarer Nähe der Fließgewässer räumlich und zeitlich begrenzt sind, sind die baubedingten Auswirkungen auf die hydromorphologischen QK vernachlässigbar gering. Hinsichtlich der baubedingten Bodenverdichtung gilt dies auch deshalb, weil die Auswirkungen nach Maßgabe der Vermeidungsmaßnahme 1.2 V „Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen“ und 1.3 V „Schutzmaßnahme gegen Bodenverdichtung im Bereich von Baustraßen/-flächen auf verdichtungsempfindlichen Böden“ auf das erforderliche Mindestmaß reduziert und wieder rückgängig gemacht werden und der Boden durch kreuzweise Tiefenlockerung wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurück versetzt und wieder nutzbar gemacht wird (vgl. hierzu Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL, S. 65).

Zu Fußnote 2:

Vorhabenbestandteil ist die Ausgleichsmaßnahme 4.7 A, mit der der zu verlegende Gewässerabschnitt des Raderbaches einschließlich der Uferböschungen im Bereich des Lärmschutzwalles Moorfeld naturnah neugestaltet wird, wobei das neue Bachbett vor Beginn der Baumaßnahme geschaffen wird, um den Wasserabfluss auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Eine nach den Maßstäben der Anlage 4 OGewV messbare vorhabenbedingte Betroffenheit von hydromorphologischen QK des Raderbaches kann damit ausgeschlossen werden. Was den Ersatzneubau der Talbrücke über die Ilmenau angeht, so wird diese so errichtet, dass keine Pfeiler im Flussbett stehen und somit Auswirkungen auf hydromorphologische QK der Ilmenau auszuschließen sind (siehe Vermeidungsmaßnahme 2.1 V „Talbrücke über die Ilmenau“).

Zu Fußnote 3:

Was die anlagenbedingte Neuversiegelung mit Verlust von natürlichem Boden von etwa 30 ha betrifft, werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 4.6 A „Entsiegelung bisher versiegelter Flächen“ Flächen im Bereich der ehemaligen Anschlussstraßen an die durch die neue A 39 ersetzte B 4 entsiegelt und bestehende Verdichtungen im Unterbau beseitigt. Durch das geplante Entwässerungskonzept wird das auf den versiegelten Flächen anfallende Wasser gesammelt und kontrolliert den Vorflutern zugeführt. Damit wird insgesamt eine messbare Auswirkung auf hydromorphologische QK der beiden Oberflächengewässer Ilmenau und Raderbach durch anlagenbedingte Neuversiegelung des Bodens ausgeschlossen.

Fußnote 4:

Die Entwässerungsplanung (siehe Unterlage 18) sieht eine Vorbehandlung durch Retentions-bodenfilteranlagen und Rückhaltung des Oberflächenwassers vor Einleitung in die Vorfluter Ilmenau und Raderbach (Zulauf der Ilmenau) vor. Somit ist eine Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers durch Filtration und Rückhaltung von Feststoffen und daran gebundenen Schadstoffen gewährleistet Darüber hinaus wird den Anlagen jeweils ein Geschiebeschacht vorgeschaltet, welcher Leichtflüssigkeiten und Grobstoffe zurückhält (Vermeidungsmaßnahme V 2.4 FFH). Mit der Wasserrückhaltung werden messbare Effekte auf die hydromorphologischen QK ausgeschlossen.

2.3.2.7.1.4 Überblick betrachtete Oberflächenwasserkörper (OWK)

Die Prüfung des Gewässerzustands erfolgt bezogen auf den jeweiligen Wasserkörper, wie sich aus § 3 Nr. 8 WHG ergibt.[269] Oberflächenwasserkörper sind nach § 3 Nr. 6 WHG einheitliche und bedeutende Abschnitte eines oberirdischen Gewässers oder Küstengewässers. Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso

[269] BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2/18 –, juris Rn. 141.

wie für die Zustands-/Potenzialbewertung grundsätzlich der OWK in seiner Gesamtheit; Ort der Beurteilung sind die für den Wasserkörper repräsentativen Messstellen. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken.[270]

Für nicht berichtspflichtige (Klein-)Gewässer gilt, dass dem Verschlechterungsverbot dadurch entsprochen werden kann, dass diese so bewirtschaftet werden, dass der festgelegte Oberflächenwasserkörper, mit dem sie verbunden sind, die Bewirtschaftungsziele erreicht.[271]

Durch das planfestgestellte Vorhaben betroffene OWK sind die Ilmenau (in den Abschnitten Lüneburg – Oldershausen, DE_RW_DENI_28013 und dem Abschnitt Uelzen – Lüneburg DE_RW_DENI_28061), der Raderbach (DE_RW_DENI_28015), der Elbe-Seitenkanal (Schiffshebewerk Scharnebeck bis Schleuse Uelzen, DE_RW_DENI_28064) und der Landwehrgraben (DE_RW_DENI_28014), wobei der OWK Landwehrgraben nur indirekt betroffen ist (vgl. Fachbeitrag zur WRRL S. 39 f.). Die jeweiligen Details zur den betroffenen OWK und ihrer Einstufung sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 27: Überblick betroffene OWK

Bezeichnung **Zustand bzw. QK**	**Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)**	**Ilmenau (Uelzen - Lüneburg)**	**Raderbach**	**Elbe-Seitenkanal (Schiffshebe-werk Scharne-beck bis Schleuse Uelzen)**	**Landwehr-graben**
EU-Code	DE_RW_DENI_28013	DE_RW_DENI_28061	DE_RW_DENI_28015	DE_RW_DENI_28064	DE_RW_DENI_28014
Wasserkörper-Nr.	28013	28061	28015	28064	28014
Fluss- km	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Länge des Fließgewässers gesamt	13,5 km	56,04 km	6,1 km	45,5 km	2,4 km
Größe des Einzugsgebietes	34,9 km²	158,5 km²	22 km²	26,3 km²	11,1 km²
FGE	Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900)				
Bearbeitungsgebiet	28 Ilmenau-Seeve-Este				
Mündet in	Ilmenau (Oldershausen – Mündung) - 28012	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) - 28013	Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen) - 28013	Elbe (Geest-hacht bis Rühstädt) - 34001	Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen) - 28013
Biozönotischer Gewässertyp	15 nach Nr. 2.1 Anlage 1 OGewV	17 nach Nr. 2.1 Anlage 1 OGewV	16 nach Nr. 2.1 Anlage 1 OGewV	77 nach Anhang II 1.1 ii) WRRL, hilfsweise Nr. 20 nach Nr. 2.1	14 nach Nr. 2.1 Anlage 1 OGewV

[270] BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 – 7 A 2/15 –, juris Rn. 506.
[271] BVerwG, Urteil vom 10.11.2016 – 9 A 18/15 –, juris Rn. 101 ff.; BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 – 9 A 8/17 –, juris Rn. 44.

				Anlage 1 OGewV	
	Sand- und lehmgeprägte Tieflandflüsse	Kiesgeprägt Tieflandflüsse	Kiesgeprägte Tieflandbäche	Sondertyp Schifffahrts-kanäle, hilfsweise: Sandgeprägte Ströme	Sandgeprägte Tieflandbäche
Ausweisung als NWB, HMWB, AWB[272]	HMWB (§ 27 Abs. 2 WHG)	NWB (§ 27 Abs. 1 WHG)	HMWB (§ 27 Abs. 2 WHG)	AWB (§ 27 Abs. 2 WHG)	AWB (§ 27 Abs. 2 WHG)
Priorität	3	2	0	0	0
Ökologischer Zustand / Potenzial gesamt	mäßig (3)	mäßig (3)	unbefriedigend (4)	unklassifiziert (U)	mäßig (3)
Chemischer Zustand gesamt	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)
QK zur Beurteilung des ökologischen Zustandes/Potenzials					
biologische QK					
• Fische	mäßig (3)	mäßig (3)	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet
• Makrozoobenthos (gesamt)	gut (2)	gut (2)	unbefriedigend (4)	nicht bewertet	unbefriedigend (4)
• Degradation	gut (2)	sehr gut (1)	unbefriedigend	nicht bewertet	unbefriedigend (4)
• Saprobie	gut (2)	gut (2)	mäßig (3)	nicht bewertet	gut (2)
• Makrophyten/ Phytobenthos (gesamt)	nicht bewertet (2018: mäßig)	nicht bewertet (2018: mäßig)	nicht bewertet (2018: un-befriedigend)	nicht bewertet	nicht bewertet (2017: mäßig)
• Makrophyten	nicht bewertet (2018: mäßig)	nicht bewertet (2018: mäßig)	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet
• Diatomeen	mäßig (3)	mäßig (3)	unbefriedigend (4)	gut (2)	nicht bewertet (2017: mäßig)
• Phytobenthos	nicht bewertet	nicht bewertet (2018: gut)	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet
• Phytoplankton	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet	nicht bewertet
hydromorphologische QK					
• Morphologie	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)
• Durchgängigkeit	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)

[272] NWB: natürlicher Wasserkörper (natural water bodies); HMWB: erheblich veränderter Wasserkörper (heavy modified water bodies); AWB: künstlicher Wasserkörper (artificial water bodies).

• Wasserhaushalt	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
physikalisch-chemische QK	Überschreitung Pges	Überschreitung NH4-N, oP04-p, pges, TOC	-	-	-
• Temperaturverhältnisse (Wassertemp.)	gut (2013-2018)	gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
• Sauerstoffhaushalt (O2-Minimum, TOC, Gesamt-Eisen)	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
• Salzgehalt (Chlorid, Sulfat)	gut (2013-2018)	gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
• Versauerungszustand (pH-Minimum, pH-Maximum)	gut (2013-2018)	gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
• Nährstoffverhältnisse - Stickstoff (Ammonium-N, Ammoniak-N, Nitrit-N)	gut (2013-2018)	gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
• Nährstoffverhältnisse - Phosphor (Gesamt-P, ortho-Phosphat-P)	nicht gut (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)	nicht bewertet (2013-2018)
Chemische QK (Anlage 6 OGewV)					
Flussgebietsspezifische Schadstoffe	nicht überschritten / nicht bewertet (2013-2018)	nicht gut (2013-2018)	nicht überschritten / nicht bewertet (2013-2018)	nicht überschritten / nicht bewertet (2013-2018)	nicht überschritten / nicht bewertet (2013-2018)
UQN zur Beurteilung des chemischen Zustands					
Überschreitung durch Stoffe	Quecksilber und Quecksilber-verbindungen (1166), Bromierte Diphenylether (4030) (2016-2018)	Quecksilber und Quecksilber-verbindungen (1166), Bromierte Diphenylether (4030) (2016-2018)	Quecksilber und Quecksilber-verbindungen (1166), Bromierte Diphenylether (4030) (2016-2018)	Quecksilber und Quecksilber-verbindungen (1166), Bromierte Diphenylether (4030) (2016-2018)	Quecksilber und Quecksilber-verbindungen (1166), Bromierte Diphenylether (4030) (2016-2018)
Gesamt	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)	nicht gut (> 2 UQN)
Ohne ubiquitäre Stoffe	nicht verfügbar	gut	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar

2.3.2.7.1.5 OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)

2.3.2.7.1.5.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials

Der OWK Ilmenau (Lüneburg - Oldershausen) gehört – wie alle hier betroffenen OWK - zur Flussgebietseinheit Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900). Sein Gewässertyp wird mit „Sand- und lehmgeprägte Tieflandflüsse“ Typ 15 nach Nr. 2.1 Anlage 2 OGewV angegeben, und ist nach § 28 WHG als erheblich verändert eingestuft.

Das ökologische Potenzial wird im Anhang A5-2 zur zweiten Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2022 bis 2027 insgesamt mit „mäßig“, der chemische Zustand mit „nicht gut“ angegeben. Die Umweltqualitätsnormen (UQN) für flussgebietsspezifische Schadstoffe zur Beurteilung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials nach Anlage 6 sind nicht überschritten. Von den Umweltqualitätsnormen zur Beurteilung des chemischen Zustands sind diejenigen von Quecksilber und Quecksilberverbindungen und von Bromierten Diphenylether überschritten.

2.3.2.7.1.5.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 4 OGewV

Maßgebend für die Einstufung des ökologischen Potenzials ist gem. § 5 Abs. 4 OGewV die Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 1 OGewV (bei Flüssen also Phytoplankton, weitere aquatische Flora, benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos) und Fischfauna) in Verbindung mit Anlage 4 OGewV. Bei der Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten sind die hydromorphologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 2 OGewV (bei Flüssen also Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie) sowie die entsprechenden allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 3.2 in Verbindung mit Anlage 7 OGewV (Physikalisch-chemische Qualitätskomponenten (hier also Temperaturverhältnisse, Sauerstoffhaushalt, Salzgehalt, Versauerungszustand, Stickstoff-verbindungen und Phosphorverbindungen zur Einstufung unterstützend heranzuziehen.

Einer näheren Betrachtung im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot zu unterziehen, sind nach der Tabelle der Wirkfaktoren des Vorhabens (2.3.2.7.1.3) lediglich der bau- und betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen.

<u>Baubedingt</u> können Sediment- und Schadstoffeinträge entlang des gesamten Trassenverlaufs auftreten, vor allem im Bereich der Brückenbauwerke, der Anschlussstellen, der Regenrückhaltebecken/ Retentionsbodenfilter sowie der Versickerungsbecken. Baustelleneinrichtungsflächen und -wege im direkten Gewässer-/Uferbereich sind allerdings nicht vorgesehen. Außerdem werden Einträge in das Gewässer durch die Vermeidungsmaßnahme $1.7V_{FFH}$ „Gewässerschonende Bau- und Abbrucharbeiten an den Ilmenaubrücken“ reduziert. Mangels unmittelbarer Betroffenheit der Gewässer können somit relevante Auswirkungen auf hydromorphologische QK ausgeschlossen werden. Was die biologischen QK Phytoplankton, weitere aquatische Flora, benthische wirbellose Fauna (Makrozoobenthos) und Fischfauna betrifft, ist eine dauerhafte Veränderung des Nahrungsnetzes oder ein Verlust an Habitaten für Fische selbst durch etwaige temporäre und punktuelle Sedimenteinträge auszuschließen. Da es sich nicht um eine dauerhafte Veränderung der Geschiebeführung und der Substrate handelt, ist eine Veränderung der Makrophytenzusammensetzung nicht anzunehmen. Gleiches kann für das Makrozoobenthos angenommen werden, die Degradation und die Saprobie werden sich aufgrund des kurzfristigen und punktuellen Geschehens der Bauarbeiten nicht in ihrer Zustandsklasse verschlechtern. Baubedingt tritt somit eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials des OWK nicht ein.

Betriebsbedingt kann die ökologische Gewässerqualität von Auswirkungen auf die biologische und die unterstützend heranzuziehende hydromorphologische QK und die allgemeine physikalisch-chemische QK durch die Entwässerung der Straßenflächen in den OWK und vor allem durch die Tausalzausbringung im Winter beeinflusst werden. Dabei geht es im Detail um die folgenden Direkteinleitungen in den OWK:

Tabelle 28: Direkteinleitung OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen)

Lfd. Nr. der Einleitstelle	Einbezogene Entwässerungsabschnitte	Gewässer	Koordinaten der Einleitstelle (UTM-Koordinaten)		Vorbehandlung	Abflusswerte (m³/s)		Maximale Einleitmenge Q_{Dr} (l/s)
			Rechts	Hoch		MNQ	MQ	
G1	1.2, 3.1, 3.2	Seitengraben zur Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394391,979	5905857,261	RRB 1	5,77	10,56	85
G2	3.2	Seitengraben zur Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394385,716	5905846,132	-			26
G3	4	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394895,406	5905437,744	RBF 2			60
G4	5.1	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	4394922,879	5905365,152	RBF 3			200
G westl.	5.2, 6.1	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	*Bestand*		RBF 4.1			25
G westl.	6.2	Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen)	*Bestand*		RBF 4.2			69

Die Bewertung der biologischen QK (des ökologischen Potenzials) erfolgt nach § 5 Absatz 2 i.V.m. Anlage 4 Tabelle 1 und 6 OGewV. Der gewässertypische Saprobienindex für den Gewässerabschnitt der Ilmenau zwischen Lüneburg und Oldershausen von 2,03 (Stand: 2018) fällt in die „gute“ Zustands- bzw. Potenzialklasse, die sich im Indexbereich > 1,85 – 2,30 bewegt. Das aktuelle Potenzial liegt somit im unteren bis mittleren Segment der Klasse. Durch temporäre stoffliche Veränderung der Wasserqualität (durch: Staub, Schwebstoff und Sedimente, Nährstoffe, sonstige Schadstoffe) während der Bauphase und punktuelle Einträge im Bereich der Ilmenaubrücke in der Betriebsphase ist nicht mit einem Klassensprung zu rechnen. Organische Verschmutzungen durch das Vorhaben mit Auswirkungen auf das Makrozoobenthos können ausgeschlossen werden.

Bezüglich der unterstützenden Parameter ist folgendes festzustellen:

Betroffenheiten der hydromorphologischen Qualitätskomponente nach Anlage 3 Nr. 2 OGewV aufgrund betriebsbedingter Wirkfaktoren können durch das geplante Entwässerungskonzept ausgeschlossen werden. Das auf der Fahrbahnfläche und den Böschungsbereichen gefasste und über Rohrleitungen, Muldensysteme und Gräben in Regenrückhaltebecken/ Retentionsbodenfilter abgeleitete Oberflächenwasser wird gedrosselt und zeitverzögert eingeleitet. Im Vergleich zur aktuellen direkten Ableitung von der bestehenden B 4 reduziert sich der gemittelte Oberflächenwassereintrag insgesamt um etwa 1/3. Es tritt bezüglich des hier angesprochenen Wirkfaktors also allenfalls eine Verbesserung, jedenfalls aber keine Verschlechterung hinsichtlich

der hydromorphologischen Gegebenheiten (Abfluss und Abflussdynamik, Struktur und Substrat des Bodens und der Uferzone) und somit auch bezüglich der Bedingungen, unter denen die für die biologischen Qualitätskomponenten beschriebenen Werte erreicht werden können (vgl. Anlage 4 Tabelle 6), ein.

Für die Bewertung der (unterstützenden) allgemeinen physikalisch-chemischen QK nach Anlage 3 Nr. 3.2 in Verbindung mit Anlage 7 OGewV wurden die Parameter BSB5, Gesamt-P, o-PO4-P, NH4-N, TOC und Salzgehalt (Chloridbelastung) herangezogen bzw. untersucht. Für den hier relevanten Gewässertyp Nr. 15 nach Anlage 1 Nr. 2.1 OGewV sind dabei folgende Werte nach Anlage 7 Tabelle Nr. 1.1.2 OGewV als UQN des höchsten ökologischen Potenzials maßgeblich:

Tabelle 29: Allgemeine physikalisch-chemische QK nach Anlage 3 Nr. 3.2 in Verbindung mit Anlage 7 OGewV

Parameter	Sauerstoff (O_2)	Biochemischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen (BSB_5) [1]	Gesamter organischer Kohlenstoff (TOC)	Chlorid (Cl^-)	Sulfat (SO^{2-}_4)	Eisen (Fe)	Ortho-phosphat-Phosphor (o-PO_4-P)	Gesamt-Phosphor (Gesamt-P)	Ammonium-Stickstoff (NH_4-N)	Ammoniak-Stickstoff (NH_3-N)	Nitrit-Stickstoff (NO_2-N)
Einheit	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	µg/l	µg/l
Statistische Kenngröße	MIN/a [2]	MW/a [3]	MW/a [3]	MW/a [3]	90 Perzentil/a [4]	MW/a [3]	MW/a [3]	MW/a [3]	MW/a [3]	MW/a [3]	MW/a [3]
15, 15 g, 17, 20	> 8	< 4	< 7	≤ 50	≤ 25	-	≤ 0,02	≤ 0,05	≤ 0,04	< 2	≤ 10

Für das gute ökologische Potenzial sind für den Gewässertyp Nr. 15 nach Anlage 7 Tabelle Nr. 2.1.2 OGewV als UQN des guten ökologischen Potenzials folgende UQN maßgeblich:

Tabelle 30: UQN nach Anlage 7 Tabelle Nr. 2.1.2 OGewV

Parameter	Sauerstoff (O_2)	Biochemischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen (BSB_5) [1]	Gesamter organischer Kohlenstoff (TOC)	Chlorid (Cl^-) [2]	Sulfat (SO^{2-}_4) [2]	pH-Wert	Eisen (Fe)	Ortho-phosphat-Phosphor (o-PO_4-P)	Gesamt-Phosphor (Gesamt-P)	Ammonium-Stickstoff (NH_4-N)	Ammoniak-Stickstoff (NH_3-N)	Nitrit-Stickstoff (NO_2-N)
Einheit	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	-	mg/l	mg/l	mg/l	mg/l	µg/l	µg/l
Statistische Kenngröße	MIN/a [3]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]	MIN/a-MAX/a [5 3]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]	MW/a [4]
15, 15 g, 17, 20	> 7	< 4	< 7	≤ 200	≤ 200	7,0 - 8,5	≤ 1,8	≤ 0,07	≤ 0,10	≤ 0,2	≤ 2	≤ 50

Die Ergebnisse der immissionsbezogenen Bewertung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen (Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 13):

Tabelle 31: Ergebnisse der immissionsbezogenen Bewertung

		MW/a	OWK	Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			$c_{sed,OWK}$	$c_{sed,OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 7 OGewV						
Zehr/ Nährstoffe	BSB_5	4,00 mg/L	1,3225 mg/L	1,3236 mg/L	0,001111 mg/L	0,028%
Gewässertyp 15	Gesamt-P	0,05 mg/L	0,1129 mg/L	0,1130 mg/L	0,000057 mg/L	0,114%
sehr gutes	oPO_4-P	0,02 mg/L	0,0285 mg/L	0,0286 mg/L	0,000057 mg/L	0,286%
ökolog. Potenzial	NH_4-N	0,04 mg/L	0,0632 mg/L	0,0633 mg/L	0,000110 mg/L	0,275%

Die Berechnungsergebnisse, zeigen, dass die vorhabenbedingte Zusatzbelastung bei allen

Parametern maximal 0,3 % des für das höchste ökologische Potenzial geltenden Werte nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 OGewV beträgt. Dadurch erfolgt auch hinsichtlich der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten keine Veränderung bei Einordnung des ökologischen Potenzials nach Tabelle 6 der Anlage 4 OGewV. Veränderungen bezüglich der Bedingungen, unter denen die für die biologischen Qualitätskomponenten beschriebenen Werte erreicht werden können, ergeben sich daraus nicht.

Zwar wird bereits in der Jahresausgangskonzentration der Wert für das höchste Potenzial für den Parameter Gesamtphosphor (0,05 mg/l) um mehr als das Zweifache (0,1129 mg/l) und auch der Grenzwert für das gute ökologische Potenzial nach Anlage 7, Tabelle 2.1.2 OGewV für Gesamtphosphor (0,10 mg/l) knapp überschritten; die vorhabenbedingte rechnerische Erhöhung der Gesamt-P-Konzentration von 0,000057 mg/l liegt aber deutlich unter dem, was ausgehend von der strengsten JD-UQN für Gesamt-P nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 OGewV (0,05 mg/l) und unter Berücksichtigung der Messunsicherheit nach Ziffer 4.6.2 des FGSV-Merkblatt 513 (10 %) als messbar anzusehen ist (ab 0,005 mg/l).

Gleiches gilt für die Parameter oPO_4-P und NH_4-N, für welche die UQN des höchsten ökologischen Potenzials nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 OGewV bereits in der Ausgangskonzentration überschritten sind, die vorhabenbedingte rechnerischen Erhöhungen der Konzentration von 0,000057 mg/l bei oPO_4-P bzw. 0,00110 bei NH_4-N mg/l aber ebenfalls deutlich unter dem liegen, was nach Ziffer 4.6.2 des FGSV-Merkblatt 513 als messbar anzusehen wäre (ab 15 % der UQN, also 0,003 mg/l, bei oPO_4-P und 30 % der UQN, also 0,012 mg/l bei NH_4-N).

Was die Erhöhung der Chloridkonzentration im Winter betrifft, zeigt das vorliegende Gutachten zur Chloridbelastung der Ilmenau, des Raderbaches und des Elbe-Seitenkanals durch den Winterdienst (Anhang 01 zur Unterlage 21.3), dass die mittlere Erhöhung der Chloridbelastung in Bezug auf den Jahresmittelwert in keinem der betrachteten Oberflächengewässerkörpern zu einer Überschreitung der Werte nach Nr. 2.1.2 der Anlage 7 OGewV für den guten Zustand bzw. das gute Potenzial von kleiner/gleich 200 mg/l führt (S. 70 der Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL).

Die Chlorid-Konzentration beträgt für den OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) bei einer vorhabenbedingten Erhöhung um 0,3 mg/l 56,2 mg/l. Selbst unter Einbeziehung der gesamten Strecke der A 39, soweit sie im Einzugsgebiet der Ilmenau liegt, wird eine mittlere Erhöhung der Chloridkonzentration der Ilmenau um 3 mg Cl/l, bezogen auf den OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen), prognostiziert (S. 72 der Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL). Nach der Berechnung der Chlorid-Spitzenbelastung in der Ilmenau aufgrund der Einleitung von Straßenabflüssen vom Juni 2023 (S. 15), wobei auch die Einleitungen aus weiteren Planungsabschnitten im Einzugsgebiet der Ilmenau berücksichtigt (PA 1-5) sind, kommt es temporär zu einer vorhabenbedingten Erhöhung um 5 mg/l, wobei hierbei 2,8 mg/l über den Grundwasserpfad einbezogen sind. Ein Sprung von den Werten nach Anlage 7 Tabelle Nr. 2.1.2 bzw. 1.1.2 OGewV in eine schlechtere Qualitätseinstufung kann also unter Berücksichtigung aller vorliegenden Berechnungsergebnisse und auch unter Einbeziehung weiterer Planungsabschnitte der A 39 für den OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) ausgeschlossen werden.

Bezüglich der Chlorid-Spitzenbelastung, für die die OGewV keine Werte enthält, und die für die Ilmenau insgesamt unter Berücksichtigung der PA 1 bis 5 über einen Zeitraum von 30 Tagen für die chronische Belastung 80,6 mg/l und über einen Zeitraum von 3 Tagen für die akute Belastung 94,5 mg/l beträgt und sich insofern gegenüber dem Messwert von 63,9 mg/l erhöht, kann ebenfalls ausgeschlossen werden, dass sich die Bedingungen, unter denen die für die biologischen Qualitätskomponenten beschriebenen Werte erreicht werden können, ändern. Die in der Fachdiskussion (u.a. Halle & Müller, 2019; DWS 2014) für den Gewässertyp 15 herausgearbeiteten Schwellenwerte der sehr guten ökologischen Zustandsklasse bzw. des höchsten ökologischen Potenzials für die chronische Belastung von 100 mg/l und die akute Belastung von 400 mg/l werden

hier deutlich unterschritten (vgl. hierzu Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ Unterlage 19.3. vom 09.04.2024, S. 36). Abgesehen davon, dass eine solche Spitzenbelastung, welche in der Ilmenau weniger als 24 Stunden andauert, als unbedenklich angesehen wird (vgl. Prof. Dr.-Ing. Gerd Lange, Gutachten zur Chloridbelastung der Ilmenau, des Raderbaches und des Elbe-Seitenkanals durch den Winterdienst auf der geplanten BAB A 39, Achim, Mai 2021), erfolgt durch die im Zuge des Vorhabens geplanten RRB/ RBF eine Spitzenwertabdämpfung, das heißt das Oberflächenwasser und somit auch die in Spitzensituationen anfallende Chloridbelastung wird verzögert mit um 1/3 verminderter Menge in den OWK (vgl. S. 69 der Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL) geleitet.

Notüberläufe bedürfen hinsichtlich des Eintrages von Chloriden nicht der Betrachtung, weil nach den KOSTRA-Daten Überschreitungen der Bemessungshäufigkeit der Becken im Sommer und nicht im Winter, wenn Tausalze eingesetzt werden, zu erwarten sind (Anhang 01 der Unterlage 21.3, S. 56).

2.3.2.7.1.5.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe)

Wird eine Umweltqualitätsnorm oder werden mehrere Umweltqualitätsnormen nach Anlage 3 Nummer 3.1 in Verbindung mit Anlage 6 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe) nicht eingehalten, ist der ökologische Zustand oder das ökologische Potenzial höchstens als mäßig einzustufen (OGewV). Auch insofern darf also ebenfalls keine Verschlechterung eintreten.

Als straßenspezifische Schadstoffe sind aus Anlage 6 OGewV Kupfer (Cu), Chrom (Cr), Zink (Zn), Phenantren, PCB und Cyanid relevant (vgl. Merkblatt WRRL (FGSV 513, Tabelle 7, S. 23). Dabei sind allerdings wirkpfadbezogen nur diejenigen Parameter der Anlage 6 OGewV untersuchungspflichtig, bei denen die Ablaufkonzentration der Regenwasserbehandlungsanlage größer ist als die jeweils zu beachtende UQN. Denn nur dann kann durch die Einleitung die für den betreffenden Parameter geltende UQN überschritten werden. Ansonsten tritt lediglich nur eine Verdünnung ein.

Nach dem hier zu Grunde liegenden Straßenentwässerungssystem und den geplanten Regenwasserbehandlungsanlagen (Bodenfilteranlagen, Versickerung über Bankett und Böschung, flächige und Muldenversickerung, Regenrückhaltebecken als Absetzbecken) ist mit einer Ablaufkonzentration oberhalb der UQN nur für die Schadstoffe Cu, Zn der Anlage 6 OGewVzu rechnen (Merkblatt WRRL, FGSV 513, Tabelle 8, S. 24).

Zu Cyanid heißt es (Merkblatt WRRL, FGSV 513, S. 30): „Eine gesonderte Betrachtung von Cyanid aus Tausalz ist nicht erforderlich. Cyanid ist nach Anlage 6 der OGewV ein flussgebiets-spezifischer Schadstoff zur Beurteilung des ökologischen Zustands, die zulässige Jahresdurchschnitts-Umweltqualitätsnorm ist 10 pg/l. Die in der OGewV, Anlage 6 für diesen Schadstoff angegebene CAS-Nr. 57-12-5 bezieht sich auf das Cyanid-Anion (CN-), welches hoch toxisch ist. In Auftausalzen für den Winterdienst wird jedoch die komplexe Cyanidverbindung (Natrium-) Ferrocyanid Fe(CN)6 als Trennmittel zum Erhalt der Rieselfähigkeit eingesetzt. Diese Verbindung hat die CAS-Nr. 13601-19-9 und gehört nicht zu den Stoffen der Anlage 6 der OGewV. Sie zählt nach DIN 38405, Teil 13 zwar zum „Gesamtcyanid", aber nicht zur Gruppe der „leicht frei-setzbaren Cyanide". Das Komplex-Anion ist sehr stabil, toxische Cyanidionen können daraus unter natürlichen Bedingungen nicht bzw. unter Lichteinfluss nur geringfügig freigesetzt werden). Der Komplex passiert den menschlichen Körper unverändert und ist als Rieselhilfe in Speisesalz (E535) zugelassen.“

Da für die untersuchungspflichtigen Parameter Kupfer (Cu) und Zink (Zn) der Anlage 6 OGewV nicht an allen Messstellen des Messprogramms, welches Stoffe der Anlagen 6, 7 und 8 der OGewV

umfasst (Unterlage 21.3, Anhang 02, Stofflicher Nachweis zum Fachbeitrag WRRL, S. 15), erhoben werden konnten, mussten die aus dem Straßenabfluss zu erwartenden Konzentrationsänderungen über die bekannten Abflusswerte und Abfluss-konzentrationen berechnet werden. Die soweit durchgeführten Konzentrationsberechnungen weisen jedoch in Übereinstimmung mit der in dem Merkblatt vorgenommenen Einordnung aus, dass die jeweiligen Konzentrationserhöhungen mit Einträgen weit unterhalb der nach dem Merkblatt WRRL (FGSV 513) etablierten Messunsicherheiten korrelieren (hierzu sogleich Tab. 2, 6 und 10 des stofflichen Nachweises - Anhang 02 des Fachbeitrages WRRL). Die vorhabenbedingte berechnete Konzentrationsänderung im OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) stellt sich bereits als so gering dar, dass mangels Messbarkeit eine Verschlechterung ausgeschlossen werden kann. Die hier relevante Messunsicherheit liegt nach FGSV-Merkblatt 513 bei 5%, also für Cu bei 8 mg/kg und für Zn bei 40 mg/kg, also deutlich unterhalb der folgenden, berechneten vorhabenbedingten Konzentrationsänderung (Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 13).

Tabelle 32: Gewässerkonzentrationen nach Anlage 6 OGewV

		JD-UQN	Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			$c_{sed,OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 6 OGewV					
Schwermetalle (Berechnung Konzentrations-änderung)	Cu	160 mg/kg	0,33 mg/kg	0,33 mg/kg	0,205%
	Cr	640 mg/kg	0,10 mg/kg	0,10 mg/kg	0,015%
	Zn	800 mg/kg	1,08 mg/kg	1,08 mg/kg	0,135%

2.3.2.7.1.5.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands

Die Einstufung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers richtet sich gem. § 6 Satz 1 und 2 OGewV nach den in Anlage 8 Tabelle 2 OGewV aufgeführten Umweltqualitätsnormen. Erfüllt der Oberflächenwasserkörper diese Umweltqualitätsnormen, stuft die zuständige Behörde den chemischen Zustand als gut ein. Relevant im Kontext der hier möglichen Schadstoffeinträge sind die UQN für Schwermetalle Cadmium, Nickel und Blei, Anthracen, PAK, Fluoranthen, Naphtalin, Benzo[a]pyren, Benzo[b]fluoranthen, Benzo[k]fluoranthen, Benzo[g,h,i]-perylen sowie der Alkylphenole Nonylphenol, Octylphenol und Bis(2-ethyl-hexyl)phthalat (DEHP), wobei überwiegend UQN für den Jahresdurchschnitt (JD) aber teilweise auch für die zulässige Höchstkonzentration (ZHK) bestehen. Das von der Vorhabenträgerin mangels vorhandener Ausgangsdaten eingesetzte Messprogramm umfasst diese Stoffe. Ein Überblick über die maßgeblichen UQN, den gegenwärtigen Zustand des OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) und die prozentuale Zunahme der vorhabenbedingten Konzentration in Bezug auf die bestehenden UQN geben die folgenden Tabellen:

Tabelle 33: Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen)

				OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen)			
Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV		JD-UQN (µg/l)	ZHK-UQN (µg/l)	Aktueller Zustand JD (µg/l)	Aktueller Zustand ZHK (µg/l)	Δc_{OWK} / JD-UQN	ΔcOWK/ ZHK-UQN
Schwermetalle	Cd	0,15	0,9	0,020	0,020	0,031%	0,170%
	Ni	4,00	34	0,914	0,91	0,041%	0,120%
	Pb	1,20	14	0,210	0,210	0,054%	0,133%

PAK	Anthracen	0,10	0,1	0,00044	0,00044	0,0027%	0,162%
	Fluoranthen	0,0063	0,12	0,00442	0,0044	0,27%	0,74%
	Naphtalin	2,00	130	0,00513	0,0051	0,00017%	0,00012%
	Benzo[a]pyren	0,00017	0,27	0,00107	0,00107	3,26%	0,118%
	Benzo[b]fluoranthen	-	0,017	-	0,0016	-	3,09%
	Benzo[k]fluoranthen	-	0,017	-	0,0006	-	1,54%
	Benzo[g,h,i]-perylen	-	0,0082	-	0,0010	-	7,51%
Alkylphenole	Nonylphenol	0,30	2	0,0560	0,056	0,0050%	0,0076%
	Octylphenol	0,10	-	0,0019	-	0,0034%	-
	DEHP	1,30	-	0,300	-	0,029%	-

Eine Überschreitung (in vorstehender Tabelle rot) der JD-UQN liegt bei dem OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) für den Parameter Benzo[a]pyren bereits im Ausgangszustand vor. Die Messbarkeitsgrenzen bezogen auf die Konzentrationsänderung im Verhältnis zur UQN beträgt nach FGSV-Merkblatt 513, S. 33 für Benzo[a]pyren 20 %. Die jeweilige prozentuale Änderung liegt für diese Parametern deutlich unter 5 %, wodurch keine messbare Verschlechterung eintritt (vgl. S. 13 f., 20 der Immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen vom Februar 2022). Die ZHK-UQN wird für alle relevanten Schadstoffparameter eingehalten.

Auch eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 2 WHG kann somit ausgeschlossen werden.

Bei alledem ist zu berücksichtigen, dass Veränderungen in einzelnen Abschnitten nur relevant sind, soweit sie sich auf den allgemeinen Gewässerzustand des Wasserkörpers auswirken; entscheidend für die Anforderungen nach § 27 WHG sind daher nicht die jeweilige Einleitstelle, sondern die nach der OGewV maßgebliche repräsentative Messstelle.[273]

Dies alles gilt auch in Anbetracht der seit dem 1.1.2023 geltenden neuen Starkregenstatistik für Deutschland (KOSTRA-DWD 2020). Die Reduzierung der Regenspenden für längere Dauerstufen (ab 20 Minuten) würde zu einer Verringerung der erforderlichen Rückhaltevolumen für alle Regenwasserbehandlungsanlagen führen (vgl. Unterlage 8.5, Überprüfung KOSTRA-DWD 2020, S. 7 f.). Der Erhöhung der zu Grunde gelegten Dauerstufe und Wiederkehrintervalle der Regenspenden für die 15-Minuten-Dauer und 1-3-Jahre-Wiederkehrzeit kann ohne weiteres in der Ausführungsplanung durch entsprechende Dimensionierung der Nenndurchmesser des Kanalnetzes Rechnung getragen werden (vgl. Nebenbestimmung 1.9.5.2(4)). Die Berechnungen der eingetragenen Schadstoffe beruhen auf einem Regenereignis der Häufigkeit n=1 1/a und einer Dauer von 3 Tagen/72 Stunden (vgl. S. 11 der Immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen vom Februar 2022) also einem Ereignis, bei dem sich im Vergleich zwischen KOSTRA-DWD 2010R und KOSTRA-DWD 2020 keine relevante Veränderung ergeben hat (vgl. Tabelle 2, S. 7 der Unterlage 8.5, Überprüfung nach KOSTRA-DWD 2020 vom 22.03.2023).

Eine Verschlechterung des ökologischen Potentials und des chemischen Zustands nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 1 WHG des betroffenen Oberflächenwasserkörpers Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) kann somit ausgeschlossen werden.

Das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG schließt das Erhaltungsgebot nach §

[273] BVerwG, Urteil vom 12. Juni 2019 – 9 A 2/18 –, juris Rn. 141.

27 Abs. 1 Nr. 2 WHG ein. Das Erhaltungsgebot in § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG hat somit lediglich deklaratorischen Charakter.[274]

2.3.2.7.1.5.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot

Konflikte mit Maßnahmen, die für OWK im Niedersächsischen Beitrag zu den Bewirtschaftungsplänen 2021 bis 2027 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein festgelegt sind,

- 71 Habitatverbesserung im vorhandenen Profil
- 73 Habitatverbesserung im Uferbereich
- 75 Anschluss von Seitengewässern, Altarmen (Quervernetzung)
- 69 Herstellung/ Verbesserung der linearen Durchgängigkeit an Staustufen/Flusssperren, Abstürzen, Durchlässen und sonstigen wasserbaulichen Anlagen gemäß DIN 4048 bzw. 19700 Teil 13

bestehen in Übereinstimmung mit der Beurteilung des Fachbeitrages (Unterlage 21.3, S. 90 ff.) für den Bewirtschaftungszeitraum 2016-2021 nicht. Der ergänzenden Stellungnahme zum Fachbeitrag WRRL in Bezug auf den dritten Bewirtschaftungszyklus 2021-2027 ist soweit zu entnehmen, dass durch die aktuellen Bewertungen der Wasserkörper im dritten Bewirtschaftungszeitraum keine maßgebenden Veränderungen entstehen und ein Anpassungsbedarf für den Planungsabschnitt 1 der A 39 nicht zu erwarten ist. Soweit für den OWK Ilmenau (Lüneburg-Oldershausen) im zweiten Bewirtschaftungszyklus auch Tributylzinn-Verbindungen (TBT) angesprochen werden, für die als prioritäre Stoffe ein umfassendes Verbot angestrebt werde, ist festzustellen, dass TBT nicht über den Straßenabfluss eingetragen werden und somit sowohl eine Verschlechterung zu diesem Parameter als auch ein Phasing-out dieser Stoffverbindungen nicht behindert wird.

2.3.2.7.1.6 OWK Ilmenau (Uelzen - Lüneburg)

2.3.2.7.1.6.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands

Der OWK Ilmenau (Uelzen - Lüneburg) gehört – wie alle hier betroffenen OWK - zur Flussgebietseinheit Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900). Sein Gewässertyp wird mit Kiesgeprägte Tieflandflüsse Typ 17 nach Nr. 2.1 Anlage 2 OGewV angegeben, und er ist als natürliches Gewässer eingestuft.

Der ökologische Zustand wird im Anhang A5-2 zur zweiten Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2021 bis 2027 insgesamt mit „mäßig“, der chemische Zustand mit „nicht gut“ angegeben.
Die Umweltqualitätsnormen (UQN) für flussgebietsspezifische Schadstoffe zur Beurteilung des ökologischen Zustands nach Anlage 6 sind hinsichtlich der Parameter Fenpropimorph und Mecoprop überschritten. Von den Umweltqualitätsnormen zur Beurteilung des chemischen Zustands sind diejenigen von Quecksilber und Quecksilberverbindungen und von Bromierten Diphenylether überschritten.

[274] Czychowski/Reinhardt, WHG, 12. Auflage 2019, § 27 Rn. 15; Knopp, in: Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG, § 25 a WHG a. F. Rn. 19.

2.3.2.7.1.6.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 4 OGewV

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes durch baubedingte Schadstoffeinträge kann auch für diesen Abschnitt der Ilmenau ausgeschlossen werden (vgl. hierzu 2.3.2.7.1.5.2).

Betriebsbedingt werden Schadstoffe durch folgende Direkteinleitungen eingetragen:

Tabelle 34: Direkteinleitung OWK Ilmenau (Uelzen-Lüneburg)

Lfd. Nr. der Einleit-stelle	Einbe-zogene Entwässer-ungs-abschnitte	Gewässer	Koordinaten der Einleitstelle (UTM-Koordinaten)		Vorbe-handlung	Abflusswerte (m^3/s)		Maxi-male Einleit menge Q_{Dr} (l/s)
			Rechts	Hoch		MNQ	MQ	
G Kalt.	7, 8, 9, 10, 11.1	Ilmenau (Uelzen-Lüneburg)	*Bestand*		RRB 5, 6 und 7	5,53	10,14	21,75

Eine betriebsbedingte Verschlechterung von biologischen QK – hier des ökologischen Zustands - kann auch für diesen Gewässerabschnitt der Ilmenau (Uelzen-Lüneburg) ausgeschlossen werden (vgl. 2.3.2.7.1.5.2). Die Bewertung des biologischen Zustands erfolgt nach § 5 Abs. 1 i.V.m. Anlage 4 Tabelle 1 und (hier Flüsse) Tabelle 2 OGewV. Der gewässertypische Saprobienindex für den Gewässerabschnitt der Ilmenau zwischen Uelzen und Lüneburg von 1,99 (Stand: 2018) fällt in die „gute“ Zustandsklasse, die sich im Indexbereich > 1,85 – 2,30 bewegt. Der aktuelle ökologische Zustand liegt somit im unteren bis mittleren Segment der Klasse.

Was die Auswirkungen auf die unterstützende hydromorphologischen Qualitätskomponenten angeht, gilt dasselbe wie für den OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldersausen, vgl. 2.3.2.7.1.5.2).

Für die Bewertung der (unterstützenden) allgemeinen physikalisch-chemischen QK nach Anlage 3 Nr. 3.2 in Verbindung mit Anlage 7 OGewV wurden auch für diesen Abschnitt der Ilmenau die Parameter BSB5, Gesamt-P, o-PO4-P, NH4-N, TOC und Salzgehalt (Chloridbelastung) herangezogen bzw. untersucht. Für den insoweit relevanten Gewässertyp Nr. 17 nach Anlage 1 Nr. 2.1 OGewV sind dabei für den sehr guten ökologischen Zustand dieselben Werte als UQN maßgeblich, die unter 2.3.2.7.1.5.2 für das höchste ökologische Potenzial angegeben sind. Für den guten ökologischen Zustand gelten insoweit dieselben Werte als UQN, die unter 2.3.2.7.1.5.2 für das gute ökologische Potenzial aufgeführt sind.

Die Ergebnisse der immissionsbezogenen Bewertung sind der folgenden Tabelle zu entnehmen (Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, Tabelle 7, S. 16):

Tabelle 35: Bewertung nach Anlage 7 OGewV

		MW/a	OWK		Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			c_{OWK}	B_{OWK}	$c_{OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 7 OGewV							
Zehr/ Nährstoffe	BSB_5	4,0 mg/L	1,21 mg/L	385995121,20 g/a	1,208 mg/L	0,00054 mg/L	0,013%
Gewässertyp 17	Gesamt-P	0,05 mg/L	0,1013 mg/L	32403870,72 g/a	0,101 mg/L	0,00003 mg/L	0,059%
sehr guter ökolog. Zustand	oPo_4-P	0,02 mg/L	0,0265 mg/L	8474038,56 g/a	0,027 mg/L	0,000029 mg/L	0,147%
	NH_4-N	0,04 mg/L	0,066 mg/L	21025208,88 g/a	0,066 mg/L	0,000058 mg/L	0,144%

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die vorhabenbedingte Zusatzbelastung bei allen Parametern maximal 0,15 % der für den sehr guten Zustand geltenden Werte nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 OGewV beträgt. Dadurch erfolgt auch hinsichtlich der physikalisch-chemischen

Qualitätskomponenten keine Veränderung bei Einordnung des ökologischen Zustands nach Tabelle 2 der Anlage 4 OGewV. Veränderungen bezüglich der Bedingungen, unter denen die für die biologischen Qualitätskomponenten beschriebenen Werte erreicht werden können, ergeben sich daraus nicht. In Ansehung der Verfehlung der UQN für den sehr guten und den guten Zustand bereits durch Jahresausgangskonzentration von Gesamt-Phosphor ist festzuhalten, dass der vorhabenbedingte Zusatzbeitrag Phosphor auch in diesem Abschnitt der Ilmenau mit 0,059 % der strengsten UQN in einem Bereich liegt, der als nicht messbar angesehen wird (vgl. hierzu auch 2.3.2.7.1.5.2). Gleiches gilt für oPO_4-P und NH_4-N, deren strengste UQN auch bereits durch die Jahresausgangskonzentration (geringfügig) überschritten wird.

Die Chlorid-Konzentration beträgt für den OWK Ilmenau (Uelzen-Lüneburg) bei einer vorhabenbedingten Erhöhung um 0,2 mg/l 56,1 mg/l. Zur kumulierenden Betrachtung aller Planungsabschnitte im Einzugsgebiet der Ilmenau und zur Spitzenbelastung wird auf 2.3.2.7.1.5.2 verwiesen, wo die Auswirkungen auf beide Abschnitte der Ilmenau beschrieben sind.

2.3.2.7.1.6.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe)

Eine Verschlechterung der chemischen QK des ökologischen Zustands kann nach der Immissionsbezogenen Bewertung auch für den Abschnitt Uelzen Lüneburg der Ilmenau ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingte berechnete Konzentrationsänderung stellt sich auch hier als so gering dar, dass eine Messbarkeit nicht gegeben ist (vgl. hierzu 2.3.2.7.1.5.3). Die relevanten Messunsicherheiten von 5%, also für Cu bei 8 mg/kg und für Zn bei 40 mg/kg, liegen deutlich unterhalb der folgenden, berechneten vorhabenbedingten Konzentrationsänderung (Anhang 02, Tabelle 6 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 15).

Tabelle 36: Bewertung nach Anlage 6 OGewV

		JD-UQN	OWK		Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			$c_{sed,OWK}$	$B_{sed,OWK}$	$c_{sed,OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 6 OGewV							
Schwermetalle	Cu	160 mg/kg	0 mg/kg	0,00 g/a	0,10 mg/kg	0,10 mg/kg	0,064%
(Berechnung Konzentrations-änderung)	Cr	640 mg/kg	0 mg/kg	0,00 g/a	0,03 mg/kg	0,03 mg/kg	0,005%
	Zn	800 mg/kg	0 mg/kg	0,00 g/a	0,37 mg/kg	0,37 mg/kg	0,046%

2.3.2.7.1.6.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands

Auch eine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK Ilmenau (Uelzen-Lüneburg) kann ausgeschlossen werden, da die hierfür maßgeblichen UQN gem. § 6 Satz 1 und 2 OGewV i.V.m. Anlage 8, Tabelle 2 OGewV nicht überschritten werden bzw. – soweit dies bereits aktuell der Fall ist (Benzo(a)pyren) – die Auswirkungen des Vorhabens nicht messbar sein werden. Nach FGSV-Merkblatt 513, S. 33 beträgt die Messunsicherheit bei Benzo[a]pyren 20 %; die berechnete Konzentrationsänderung liegt bei 1,7 % der UQN (nachfolgend Tabelle 8, Anhang 02, Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 16).

Tabelle 37: Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV OWK Ilmenau (Uelzen-Lüneburg)

				OWK Ilmenau (Uelzen-Lüneburg)			
Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV		JD-UQN (µg/l)	ZHK-UQN (µg/l)	Aktueller Zustand JD (µg/l)	Aktueller Zustand ZHK (µg/l)	Δc_{OWK} / JD-UQN	ΔcOWK/ ZHK-UQN (µg/l)
Schwermetalle	Cd	0,15	0,9	0,02	0,02	0,012%	0,082%

	Ni	4,00	34	0,77	0,77	0,016%	0,063%
	Pb	1,20	14	0,20	0,20	0,014%	0,055%
PAK	Anthracen	0,10	0,1	0,0004	0,0004	0,0015%	0,075%
	Fluoranthen	0,0063	0,12	0,0028	0,0028	0,145%	0,348%
	Naphtalin	2,00	130	0,0043	0,0043	0,00009%	0,00007%
	Benzo[a]pyren	0,00017	0,27	0,0007	0,0007	1,707%	0,055%
	Benzo[b]fluoranthen	-	0,017	-	0,0009	-	1,418%
	Benzo[k]fluoranthen	-	0,017	-	0,0004	-	0,710%
	Benzo[g,h,i]-perylen	-	0,0082	-	0,0006	-	3,437%
Alkylphenole	Nonylphenol	0,30	2	0,0500	0,05	0,0014%	0,0060%
	Octylphenol	0,10	-	0,0020	-	0,0010%	-
	DEHP	1,30	-	0,30	-	0,013%	-

2.3.2.7.1.6.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot

Ein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot besteht nicht. Insoweit wird auf 2.3.2.7.1.5.5 verwiesen.

2.3.2.7.1.7 OWK Raderbach

2.3.2.7.1.7.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials

Der OWK Raderbach gehört – wie alle hier betroffenen OWK - zur Flussgebietseinheit Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900). Sein Gewässertyp wird mit „Kiesgeprägte Tieflandbäche“ Typ 16 nach Nr. 2.1 Anlage 2 OGewV angegeben, und er ist nach § 28 WHG als erheblich verändert eingestuft.

Das ökologische Potenzial wird im Anhang A5-2 zur zweiten Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2021 bis 2027 insgesamt mit „unbefriedigend“, der chemische Zustand mit „nicht gut“ angegeben. Die Umweltqualitätsnormen (UQN) für flussgebietsspezifische Schadstoffe zur Beurteilung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials nach Anlage 6 sind nicht überschritten. Von den Umweltqualitätsnormen zur Beurteilung des chemischen Zustands sind diejenigen von Quecksilber und Quecksilberverbindungen und von Bromierten Diphenylether überschritten.

2.3.2.7.1.7.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials

Baubedingt können Sediment- und Schadstoffeinträge vor allem bei Umverlegung des Raderbaches und im Bereich der Brückenquerung eintreten. Eine baubedingte Verschlechterung des OWK Raderbaches kann indes aus denselben Gründen ausgeschlossen werden, die auch für den OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) gelten (vgl. 2.3.2.7.1.5.2).

Die Saprobie des Raderbachs beträgt 2,64 (Ergebnisse ASTERICS/PERLODES - Stand: 2016) und wird damit als mäßig eingestuft. Auch für den in der Bauzeit in Anspruch genommenen Gewässerabschnitt ist bedingt durch den temporären Charakter von keinen deutlichen Beeinträchtigungen des Makrozoobenthos durch organische Verschmutzung auszugehen. Da es sich bei dem Gewässer um keine versauerungsgefährdeten Typen handelt, spielt der Aspekt der

Versauerung bezogen auf das Makrozoobenthos keine Rolle. Ansonsten können mangels Einleitung in den Raderbach auch betriebsbedingte Verschlechterungen des ökologischen Potenzials des Raderbaches ausgeschlossen werden.

Die Chlorid-Konzentration beträgt bei dem OWK Raderbach bei einer vorhabenbedingten Erhöhung um 13,9 mg/l 59,2 mg/l (Anhang 02, Unterlage 21.3, S. 51). Spitzen treten zukünftig mangels Direkteinleitung in den Raderbach nicht auf.

Soweit der Chlorid-Wert nach Tabelle 1.1.2 Anlage 7 OGewV für das höchste ökologische Potenzial von kleiner/gleich 50 mg/l zukünftig nicht mehr eingehalten werden kann, führt diese Veränderung der allgemeinen physikalisch-chemische Qualitätskomponente nach Nr. 3.2. Anlage 3 OGewV nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials des Raderbaches. Denn gem. § 5 Abs. 4 OGewV ist maßgebend für die Einstufung des ökologischen Zustands oder des ökologischen Potenzials die jeweils schlechteste Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 1 in Verbindung mit Anlagen 4 und 5 OGewV. Die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten nach Anlage 3 Nr. 3.2 in Verbindung mit Anlage 7 OGewV sind bei der Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten zur Einstufung nur unterstützend heranzuziehen. Insoweit ist bedeutsam, dass nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens die Direkteinleitung der B 4 in den Raderbach mit einer derzeit möglichen Spitzenbelastung von 853 mg Cl/l unterbunden und zukünftig über den RBF 3 in die Ilmenau entwässert wird. Somit entfällt diese Chlorid-Spitzenbelastung für den Raderbach, sodass gutachterlich sogar eine Verbesserung der Wassergütesituation des Raderbaches konstatiert wird (vgl. Unterlage 21.3, S. 71). Zum anderen haben in Fällen, in denen der ökologische Zustand oder das ökologische Potenzial die Mindestanforderungen an den an den sehr guten und guten ökologischen Zustand und das sehr gute und gute ökologische Potenzial ohnehin nicht erfüllen oder sich aus anderen Gründen nicht in einem guten oder sehr guten Zustand befinden, Änderungen der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten nicht automatisch die Wirkung einer Verschlechterung. Sie haben in solchen Fällen vielmehr nur dann eine Verschlechterung zur Folge, wenn sie zu einer Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten führen.[275] Dies ist hier in Anbetracht der Geringfügigkeit des zusätzlichen Chlorideintrags im Jahresmittel und des Entfallens der Chlorid-Spitzenbelastungen für den OWK Raderbach aber nicht der Fall.

Die vorhabenbedingte Zunahme des Chlorideintrags ist somit zu gering, um nach Anlage 4 Tabelle 1 und 2 bzw. Tabelle 6 und Anlage 5 der OGewV einen Sprung in der Qualitätsklasse des ökologischen Potenzials (Anlage 4 Tabelle 6 OGewV) des OWK Raderbach zu bewirken**.** (Unterlage 21.3, Anhang 04: Betrachtung der biologischen Qualitätskomponenten nach Anlage 5 der OGewV, Seite IV: „Aufgrund des periodischen Charakters der Einträge und einer gewissen Salztoleranz von Gewässertypischen Arten (eine Vielzahl von typischen Arten bevorzugen Chloridkonzentrationen bis 60 mg/l) sowie durch Verdünnungseffekte bei höherer Gewässerdynamik im Winterquartal sind keine negativen Beeinträchtigungen, die zu einem Klassensprung einer der biologischen QK führen würden, zu erwarten.“). Die Erhöhung der Chloridkonzentration für den OWK Raderbach auf knapp unter 60 mg Cl/l entspricht zwar nicht mehr dem Wert für das höchste ökologische Potenzial in Ansehung des Salzgehaltes als *einem* für die Bewertung der biologischen Qualitätskomponenten unterstützend heranzuziehenden Kriterium. Der Salzgehalt bleibt damit aber in der Einstufung nach Tabelle 6 Anlage 4 OGewV im guten ökologischen Potenzial, für das die physikalisch-chemischen Komponenten in einem Bereich liegen, innerhalb dessen die Funktionsfähigkeit des Ökosystems gewährleistet ist. Dies ist hier mit einem Salzgehalt von ca. 60 mg Cl/l der Fall, dessen geringer Anstieg nur wenig oberhalb des Schwellenwertes für das höchste ökologische Potential ohne Auswirkung auf die im Ausgangszustand als mäßig bis unbefriedigend beschriebenen biologischen

[275] BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 –, juris Rn. 189.

Qualitätskomponenten des insgesamt bereits als unbefriedigend, aber noch nicht als schlecht eingestuften ökologischen Potentials des OWK bleibt.

2.3.2.7.1.7.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Zustands nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe), keine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK

Mangels direkter Einleitungen in den Raderbach findet vorhabenbedingt weder eine Beeinflussung des ökologischen Zustandes durch flussgebietsspezifische Schadstoffe, noch eine Beeinflussung des chemischen Zustands des Raderbachs statt.

2.3.2.7.1.7.4 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot

Ein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot besteht nicht. Insoweit wird auf 2.3.2.7.1.5.5 verwiesen.

2.3.2.7.1.8 OWK Elbe-Seitenkanal (Schiffshebewerk Scharnebeck bis Schleuse Uelzen)

2.3.2.7.1.8.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials

Der OWK Elbe-Seitenkanal (Schiffshebewerk Scharnebeck bis Schleuse Uelzen) gehört – wie alle hier betroffenen OWK - zur Flussgebietseinheit Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900). Sein Gewässertyp wird mit Sondertyp Schifffahrtskanäle, hilfsweise: Sandgeprägte Ströme Nr. 77 nach Anhang II 1.1 ii) WRRL bzw. hilfsweise Nr. 20 nach Nr. 2.1 Anlage 2 OGewV angegeben, und er ist nach § 28 WHG als künstliches Gewässer (AWB) eingestuft.

Das ökologische Potenzial wird im Anhang A5-2 zur zweiten Aktualisierung des Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2021 bis 2027 insgesamt mit „mäßig“, der chemische Zustand mit „nicht gut“ angegeben. Die Umweltqualitätsnormen (UQN) für flussgebietsspezifische Schadstoffe zur Beurteilung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials nach Anlage 6 sind nicht überschritten. Von den Umweltqualitätsnormen zur Beurteilung des chemischen Zustands sind diejenigen von Quecksilber und Quecksilberverbindungen und von Bromierten Diphenylether überschritten.

2.3.2.7.1.8.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 4 OGewV

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes durch baubedingte Schadstoffeinträge kann für den OWK Elbe-Seiten-Kanal ausgeschlossen werden (vgl. hierzu 2.3.2.7.1.5.2).

Tabelle 38: Direkteinleitung OWK Elbe-Seiten-Kanal

Lfd. Nr. der Einleit-stelle	Einbe-zogene Entwässer-ungs-abschnitte	Gewässer	Koordinaten der Einleitstelle (UTM-Koordinaten)		Vorbe-handlung	Abflusswerte (m^3/s)		Maxi-male Einleit menge Q_{Dr} (l/s)
			Rechts	Hoch		MNQ	MQ	
G5	12, 13, 14	Elbe-Seitenkanal	4399144,577	5901373,716	RRB 8	1,29		50

Eine betriebsbedingte Verschlechterung von biologischen QK durch Einleitungen kann auch hier ausgeschlossen werden (vgl. 2.3.2.7.1.5.2).

Die Bewertung der unterstützend heranzuziehenden allgemeinen physikalisch-chemische QK richtet sich nach § 5 Abs. 2 i.V.m. Anlage 3.2. und Anlage 4 Tabelle 1 und Tabelle 6 und Anlage 7 Nr. 1.1. Betrachtet wurden in diesem Kontext die Parameter BSB5, Gesamt-P, o-PO4-P, NH4-N,

TOC und Salzgehalt (Chloridbelastung). Da für den Gewässertyp 77 in Anlage 3.2. und Anlage 4 Tabelle 1 und Tabelle 2 und Anlage 7 Nr. 1.1. keine Werte angegeben sind, können ersatzweise die Werte des Gewässertyps 20 „Sandgeprägte Ströme“ herangezogen werden, die dem Gewässertyp des Elbe-Seitenkanals am nächsten entsprechen. Die oben unter 2.3.2.7.1.5.2 aufgeführten UQN nach Anlage 7 Tabelle Nr. 1.1.2 bzw. Tabelle Nr. 2.1.2 OGewV für das höchste bzw. das gute ökologische Potenzial sind auch insoweit maßgeblich.

Die Ergebnisse der immissionsbezogenen Bewertung sind stellen sich für den OWK wie folgt dar (Anhang 02, Tabelle 10 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 18):

Tabelle 39: Bewertung nach Anlage 6 OGewV

		JD-UQN	OWK		Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			c_{OWK}	$BS_{Sed,OWK}$	$c_{OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 6 OGewV							
Schwermetalle	Cu	160 mg/kg	0 mg/kg	0 g/a	0,42 mg/kg	0,42 mg/kg	0,262%
(Berechnung Konzentrations-änderung)	Cr	640 mg/kg	0 mg/kg	0 g/a	0,13 mg/kg	0,13 mg/kg	0,020%
	Zn	800 mg/kg	0 mg/kg	0 g/a	1,51 mg/kg	1,51 mg/kg	0,189%

Die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen sind allesamt nicht messbar und können somit auch nicht zu einer Verschlechterung des ökologischen Zustandes beitragen.

Die mittlere Chlorid-Konzentration im OWK beträgt nach Realisierung der festgestellten Planung unverändert 127,3 mg/l, in der Spitze bis zu 130,5 mg/l. Damit bleibt der Wert nach Nr. 2.1.2 der Anlage 7 OGewV für das gute Potenzial von kleiner/gleich 200 mg/l nach wie vor unterschritten.

2.3.2.7.1.8.3 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nach § 5 Abs. 5 OGewV (Flussgebietsspezifische Schadstoffe)

Die Änderungen der hier relevanten flussgebietsspezifischen Schadstoffe sind allesamt nicht messbar und damit ohne verschlechternde Wirkung für das biologische Potenzial des OWK (vgl. nachfolgende Tabelle 11 aus Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 18): in Ansehung der unter 2.3.2.7.1.5.2 aufgezeigten Maßstäbe)

Tabelle 40: Bewertung nach Anlage 7 OGewV

		MW/a	OWK		Resultierende Gewässerkonz.		Δc_{OWK} / JD-UQN
			c_{OWK}	B_{OWK}	$c_{OWK,RW}$	Δc_{OWK}	
Anlage 7 OGewV							
Zehr/ Nährstoffe	BSB_5	4,00 mg/L	1,38 mg/L	55987832 g/a	1,38 mg/L	0,0020 mg/L	0,050%
Gewässertyp 20	Gesamt-P	0,1 mg/L	0,03 mg/L	1234004 g/a	0,03 mg/L	0,00010 mg/L	0,100%
gute ökolog. Potenzial	oPO_4-P	0,07 mg/L	0,02 mg/L	813629 g/a	0,02 mg/L	0,00010 mg/L	0,143%
	NH_4-N	0,2 mg/L	0,126 mg/L	5120776 g/a	0,13 mg/L	0,0002 mg/L	0,096%

2.3.2.7.1.8.4 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK ist ebenfalls auszuschließen. Die nach Anlage 8 OGewV maßgeblichen UQN werden durch das Vorhaben nicht messbar beeinflusst. Die gilt vor allem auch für die Parameter Benzo[a]pyren und Fluoranthen, deren JD-UQN bereits im Ausgangszustand überschritten ist. Die Messbarkeitsgrenzen bezogen auf die Konzentrationsänderung im Verhältnis zur UQN beträgt für PAK nach FGSV-Merkblatt 513, S. 33 insoweit 20 %. Die jeweilige prozentuale Änderung der PAK-Konzentration liegt hier im Bereich zwischen 0,2 bis 13,5 %, wodurch keine messbare Verschlechterung eintritt (vgl. S. 13 f., 20 der

Immissionsbezogenen Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen vom Februar 2022). Die ZHK-UQN wird für alle Parameter eingehalten (siehe nachfolgende Tabelle 13 aus Anhang 02 zur Unterlage 21.3, Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen, Februar 2022, S. 19).

Tabelle 41: Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV OWK Elbe-Seitenkanal

				OWK Elbe-Seitenkanal			
Schadstoffe nach Anlage 8 OGewV		JD-UQN (µg/l)	ZHK-UQN (µg/l)	Aktueller Zustand JD (µg/l)	Aktueller Zustand ZHK (µg/l)	Δc_{OWK} / JD-UQN	ΔcOWK/ ZHK-UQN
Schwermetalle	Cd	0,15	0,9	0,02	0,02	0,083%	0,26%
	Ni	4,00	34	2,35	2,35	0,228%	0,18%
	Pb	1,20	14	0,20	0,2	0,479%	0,17%
PAK	Anthracen	0,10	0,1	0,00043	0,00043417	0,006%	0,29%
	Fluoranthen	0,0063	0,12	0,0094	0,00938917	0,601%	1,33%
	Naphtalin	2,00	130	0,0027	0,00270167	0,00040%	0,00025%
	Benzo[a]pyren	0,00017	0,27	0,00341	0,0034095	7,079%	0,21%
	Benzo[b]fluoranthen	-	0,017	-	0,00445167	-	5,53%
	Benzo[k]fluoranthen	-	0,017	-	0,00181808	-	2,77%
	Benzo[g,h,i]-perylen	-	0,0082	-	0,00346917	-	13,46%
Alkylphenole	Nonylphenol	0,30	2	0,050	0,05	0,0062%	0,025%
	Octylphenol	0,10	-	0,001	-	0,0041%	-
	DEHP	1,30	-	0,30	-	0,055%	-

Im Übrigen wird auf die Erwägungen unter 2.3.2.7.1.5.4 Bezug genommen.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Abs. 2 Nr. 2 WHG kann somit ausgeschlossen werden

2.3.2.7.1.8.5 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot

Ein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot besteht nicht. Insoweit wird auf 2.3.2.7.1.5.5 verwiesen.

2.3.2.7.1.9 OWK Landwehrgraben

2.3.2.7.1.9.1 Beschreibung des OWK und seines Zustands/Potenzials

Der OWK Landwehrgraben gehört – wie alle hier betroffenen OWK - zur Flussgebietseinheit Elbe (5000) - Koordinierungsraum Tideelbe (5900). Sein Gewässertyp wird mit „sandgeprägte Tieflandbäche“ Nr. 14 nach Nr. 2.1 Anlage 2 OGewV angegeben, er ist nach § 28 WHG als künstliches Gewässer (AWB) eingestuft.

Das ökologische Potenzial wird im Anhang A5-2 zur zweiten Aktualisierung des

Bewirtschaftungsplans für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe für den Zeitraum von 2021 bis 2027 insgesamt mit „mäßig“, der chemische Zustand mit „nicht gut“ angegeben. Die Umweltqualitätsnormen (UQN) für flussgebietsspezifische Schadstoffe zur Beurteilung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials nach Anlage 6 sind nicht überschritten. Von den Umweltqualitätsnormen zur Beurteilung des chemischen Zustands sind diejenigen von Quecksilber und Quecksilberverbindungen und von Bromierten Diphenylether überschritten

2.3.2.7.1.9.2 Keine Verschlechterung des ökologischen Potenzials des OWK

Eine baubedingte Verschlechterung des OWK Landwehrgrabens kann aus denselben Gründen ausgeschlossen werden, die auch für den OWK Ilmenau (Lüneburg – Oldershausen) gelten (vgl. 2.3.2.7.1.5.2). Mangels Einleitung in den Landwehrgraben können auch betriebsbedingte Verschlechterungen des ökologischen Potenzials des Landwehrgrabens ausgeschlossen werden.

2.3.2.7.1.9.3 Keine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK

Eine Beeinflussung des chemischen Zustands des Raderbaches ist mit dem Vorhaben ebenfalls nicht verbunden. Einleitungen in den Landwehrgraben finden nicht statt.

2.3.2.7.1.9.4 Kein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot

Ein Konflikt mit dem Zielerreichungsgebot besteht nicht. Insoweit wird auf 2.3.2.7.1.5.5 verwiesen.

2.3.2.7.1.10 Betrachtete Grundwasserkörper (GWK)

Grundwasserkörper sind gem. § 3 Nr. 6 WHG abgegrenzte Grundwasservolumen innerhalb eines oder mehrerer Grundwasserleiter. Folgende Grundwasserkörper waren hier näher zu betrachten:

Betroffene GWK sind hier Ilmenau Lockergestein rechts (DENI_NI11_1, Einzugsgebiet 1.446,9 km^2) und Ilmenau Lockergestein links (DENI_NI11_2, Einzugsgebiet 1.518,7 km^2), die zur Flussgebietseinheit Elbe gehören. Der GWK Ilmenau Lockergestein rechts – in dem der PA 1 der BAB 39 liegt, weist einen guten mengenmäßigen Zustand und einen guten chemischen Zustand auf. Entlang des 1. Abschnittes der A 39 sind im GWK Ilmenau rechts keine Grundwassergütemessstellen (GWM) im Bereich zwischen A 39 und Ilmenau angegeben. Eine nahegelegene Messstelle ist die GWM Nr. 50000 6887 WW Adendorf Br.5. Hierfür liegt jeweils eine Messung aus den Jahren 2017 – 2019 vor. Die Werte liegen zwischen 12,7 und 13,4 mg Cl/l, der Mittelwert bei 13 mg Cl/l. Wenn nur wenige Messwerte vorliegen, wie im vorliegenden Fall, sind auch diese nach Rücksprache mit dem NLWKN aussagekräftig, zumal die Konzentrationsschwankungen im Grundwasser nur gering sind (vgl. Anhang 01 zur Unterlage 21.3, S. 61).

Der GWK Ilmenau Lockergestein links weist einen guten mengenmäßigen aber aufgrund einer Überschreitung des Nitrat-Schwellenwertes einen schlechten chemischen Zustand auf.

2.3.2.7.1.11 Grundwasserkörper (GWK)

2.3.2.7.1.11.1 Relevante Wirkfaktoren (GWK)

Baubedingt sind potenzielle Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers durch Bodenverdichtung, Bodenaustausch und Wasserhaltungen denkbar. Der chemische Zustand könnte durch baubedingte Schadstoffeinträge berührt sein. Anlagenbedingt kann der mengenmäßige Zustand durch Flächeninanspruchnahme berührt sein. Betriebsbedingt kann der chemische Zustand des Grundwassers durch Schadstoffeintrag im Zuge der Versickerung betroffen sein.

2.3.2.7.1.11.2 Verschlechterungsverbot

Baubedingt führen veränderte Bodenverhältnisse mit vermindertem Oberflächenwassereintrag zu einer verringerten Grundwasserneubildung, da weniger Wasser über die Bodenpassage zum Grundwasserleiter gelangt. Da es sich bei den Maßnahmen um lokal und zeitlich begrenzte, im unmittelbaren Trassenbereich liegende Bodenverdichtungsmaßnahmen handelt, ist die baubedingte Verminderung des Oberflächenwassereintrags zu gering, um eine relevante Beeinträchtigung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers zu bewirken. Was die durch den Baukörper bedingte dauerhafte Verringerung des Wassereintrages in den Boden über den Versickerungsweg angeht, wird das auf den Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser den Vorflutern Ilmenau und Raderbach zugeführt, die eine hydraulische Verbindung zum Grundwasser haben, sodass das auf den versiegelten Flächen anfallende Oberflächenwasser über die Entwässerungseinrichtungen wieder dem natürlichen Kreislauf zugeführt wird (vgl. auch Fachbeitrag zur WRRL, S. 105). Dasselbe gilt in Bezug auf ggf. erforderliche Wasserhaltungen während der Bauzeit, die sich allenfalls vorübergehend und lokal auf den auf mengenmäßigen Zustand auswirken und bei dem das anfallende Wasser ebenfalls dem Wasserhaushalt wieder zugeführt wird.

Eine Beeinflussung des chemischen Zustandes des Grundwassers könnte durch bau- und anlagenbedingte Schadstoffeinträge eintreten. Dies gilt aber dann nicht, wenn die Anforderungen an den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und bei Einbau von Material in oder auf dem Boden die Anforderungen des BBodSchG und der BBodSchV bzw. der EBV beachtet werden, wovon hier auszugehen ist. Die Kriterien für die Einstufung des mengenmäßigen Zustands von GWK nach § 4 Abs. 2 GrwV werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Betriebsbedingt können durch den Straßenverkehr und damit über Versickerung von Niederschlagswasser im Bereich der Böschungen und Bankette Schadstoffe ins Grundwasser gelangen und so den chemischen Zustand des GWK beeinflussen. Im gesamten Bereich des planfestgestellten Vorhabens verteilt befinden sich Bereiche, in denen eine Ableitung von anfallendem Niederschlagswasser über Böschungen und Mulden erfolgt. Etwa 40 % des auf den Straßenflächen anfallenden Oberflächenwassers werden in die unversiegelten Seitenflächen der Straße eingeleitet und damit den beiden betroffenen GWK zugeführt. Weiterhin ist im nordwestlichen Bereich eine Versickerungsfläche mit einer Größe von ca. 5.000 m² vorgesehen. Dies erfolgt hier in den GWK „Ilmenau Lockergestein links“, dessen chemischer Zustand aufgrund einer Überschreitung des Schwellenwertes nach § 5 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Anlage 2 GrwV für Nitrat als schlecht eingestuft wird. Die Sohle der Versickerungsfläche wird 1 m über dem mittleren höchsten Grundwasserstand angeordnet. Die Sickerfläche erhält eine Oberbodenabdeckung von 20 cm und zudem einen Notüberlauf in das Leitungsnetz des Entwässerungsabschnittes 3 mit Ableitung in die Ilmenau. Neben dem GWK „Ilmenau Lockergestein links“ findet eine Versickerung in den GWK Ilmenau Lockergestein rechts statt, dessen chemischer Zustand als gut bewertet wird.

Relevante straßenspezifische Schadstoffe nach Anlage 2 der GrwV sind Cadmium (Cd), Blei (Pb), Ammonium (NH_4-N) und Chlorid (Cl). Dabei ist davon auszugehen, dass bei der Versickerung der Straßenabflüsse über die bewachsene Bodenzone Richtung Grundwasser die gleichen Prozesse stattfinden wie bei Retentionsbodenfiltern. Aus diesem Grunde können die Ablaufkonzentrationen bzw. Ablauffrachten der Retentionsbodenfilteranlagen auch für die Versickerung angesetzt werden. Diese liegen weit unter den Schwellenwerten der Anlage 2 GrwV, so dass diese durch den versickernden Straßenabfluss nicht überschritten werden können (vgl. FGSV-Merkblatt 513, S. 22 sowie Immissionsbezogene Bewertung der Einleitung von Straßenabflüssen vom Februar 2022, Anhang 01 zur Unterlage 21.3, S. 21 f., Unterlage 21.3, S. 107).

Dies gilt auch bezüglich des im GWK „Ilmenau Lockergestein links“ hinsichtlich des Schwellenwertes nach Anlage 2 GrwV bereits überschrittenen Schwellenwertes für Nitrat. Das Vorhaben leistet keinen messbaren Beitrag, durch den sich der nicht gute chemische Zustand

dieses GWK weiter verschlechtern würde. Außerdem erfolgt auch hier konservativ eine Betrachtung im Hinblick auf den Ort des Eintrages und nicht in Bezug auf die jeweiligen für die GWK relevanten repräsentativen Messstellen.

Chlorid (aus Tausalz) kann nicht durch die Bodenpassage zurückgehalten werden. Dementsprechend wurden vorhabenbedingte Konzentrationsänderungen betrachtet, wobei insoweit nur der Ausdehnungsbereich des GWK Ilmenau Lockergestein rechts relevant ist. Für den Teil dieses GWK rechts, der im Abstrombereich des Grundwassers zwischen der A 39 und der Ilmenau liegt, wird eine Erhöhung der Chloridkonzentration um 37 mg/l auf 49 mg Cl/L berechnet. Die betroffene Fläche von 8,5 km² entspricht 0,06 % der Gesamtfläche des GWK. In ihr gibt es keine repräsentative GWM des NLWKN (vgl. Unterlage 23.1, S. 108). Der Schwellenwert von 250 mg/l nach Anlage 2 GrwV bleibt im GWK Ilmenau Lockergestein also rechts sicher unterschritten.

Die Anforderungen des Verschlechterungsverbots hinsichtlich des Grundwassers nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG werden somit erfüllt.

2.3.2.7.1.11.3Zielerreichungsgebot

Der GWK Ilmenau Lockergestein rechts befindet sich bereits in einem guten mengenmäßigen und chemischen Zustand. Der GWK Ilmenau Lockergestein links befindet sich in einem guten mengenmäßigen, aber noch nicht in einem guten chemischen Zustand, wofür Einträge von Pflanzenschutzmitteln ausschlaggebend sind. Im Niedersächsischen Beitrag zu den Bewirtschaftungsplänen 2021 bis 2027 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein formulierte Maßnahmen zur Erreichung eines guten chemischen Zustandes

- 41 Reduzierung der Nährstoffeinträge in GW durch Auswaschung aus der Landwirtschaft
- 42 Reduzierung der Einträge von Pflanzenschutzmitteln aus der Landwirtschaft
- 43 Reduzierung der Nährstoffeinträge durch besondere Anforderungen in Wasserschutzgebieten
- 504 Beratungsmaßnahmen

werden durch das Vorhaben indes nicht konterkariert.

2.3.2.7.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für Benutzungen

2.3.2.7.2.1 Rechtliche Voraussetzungen

Gem. § 19 Abs. 1 und 3 WHG entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung der Erlaubnisse im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde. Folgende Benutzungen von Gewässern, die unter 1.4.1 näher beschrieben sind, sind für die Durchführung des planfestgestellten Vorhabens erforderlich:

- Einleiten von Oberflächenwasser, das im Rahmen des Betriebes der Straße anfällt, in oberirdische Gewässer und das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG)
- Ein baubedingtes Zutagefördern von Grundwasser und Schichtenwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG) und dessen Ableiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG) sowie dessen (Wieder-)Einleiten in oberirdische Gewässer und das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) bleiben im Einvernehmen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde vorbehalten.

Wasserrechtliche Gestattungen sind gemäß § 12 Abs. 1 WHG zwingend zu versagen, wenn (1.)

schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder (2.) andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden. Hierzu gehören bei Abwassereinleitungen vor allem auch die Anforderungen von § 57 WHG.

Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Abs. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus diesem Gesetz, aus aufgrund dieses Gesetzes erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist aufgrund der Art der betroffenen Interessen und des Ausmaßes der Betroffenheit zu ermitteln. Dabei spielen nicht nur wasserwirtschaftliche Belange eine Rolle.[276] Besteht ein derartiger Versagungsgrund nicht, so liegt die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Ermessen der Behörde (§ 12 Abs. 2 WHG).[277]

2.3.2.7.2.2 Gewässerbenutzung

Schädliche Gewässerveränderungen im Kontext mit der Einleitung von Oberflächenwasser, das im Rahmen des Betriebes anfällt, sind nicht zu erwarten. Wie unter 2.3.2.7.1 dargelegt, werden nicht nur die Vorschriften über die Gewässerbewirtschaftung nach der WRRL erfüllt. Vielmehr entstehen auch lokal keine Auswirkungen für die betroffenen Oberflächengewässer und das Grundwassers, die im Hinblick auf den mit der Einleitung verbunden Zweck das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen. Soweit ein weitergehender Schadstoffeintrag, vor allem Chlorideintrag in Oberflächengewässer erfolgt, so ist dieser nicht vermeidbar und so gering, dass er keine nachhaltigen Schäden für die Gewässer zu erwarten wären. Dasselbe gilt prognostisch in Bezug auf eine etwa im Rahmen der Baudurchführung erforderliche Förderung von Grundwasser im Rahmen einer Wasserhaltung sowie dessen Ableitung und die Ableitung von im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Niederschlagswassers, wenn die verfügten Nebenbestimmungen (1.9.5.1) beachtet werden.

Insofern kann sowohl hinsichtlich der Benutzung des Grundwassers im Zuge der Versickerung als auch der Benutzung der Oberflächengewässer im Zuge der Einleitung auf 2.3.2.7.1 verwiesen werden. Weitere schädliche Gewässerveränderungen können ebenfalls ausgeschlossen werden.

Gem. § 13a Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis u.a. für eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 4 zu versagen, wenn die Gewässerbenutzung in bestimmten Gebieten erfolgen soll. Hier erfolgt die Einleitung nicht in einem in § 13a Abs. 1 WHG genannten Gebiet. Insbesondere sind Einzugsgebiete von Wasserentnahmestellen für die öffentliche Wasserversorgung (§ 13a Abs. 1 Nr. 2d WHG) und erlaubte private Trinkwasserbrunnen nicht von den unter 1.5 gesondert erlaubten Einleitungen betroffen.

Gemäß § 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist. Gem. § 3 Nr. 11 WHG bezeichnet der Stand der Technik den Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, der die praktische Eignung einer Maßnahme zur Begrenzung von Emissionen in Luft, Wasser und Boden, zur Gewährleistung der Anlagensicherheit, zur Gewährleistung einer umweltverträglichen Abfallentsorgung oder sonst zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt gesichert erscheinen lässt; bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere die in der Anlage 1 aufgeführten Kriterien zu

[276] BVerwG, Urteil vom 17.03.1989 – 4 C 30/88 –, juris Rn. 11 ff.
[277] BVerwG, Urteil vom 15.07.1987 – 4 C 56/83 –, juris Rn. 16.

berücksichtigen. Nach dem Erläuterungsbericht Wassertechnik (Unterlage 18) entsprechen die hier vorgesehen Verfahren zur Abwasserrückhaltung und -reinigung dem Stand der Technik und der aktuell geltenden technischen Regelwerke. Die Entsorgung durch Versickerung des Oberflächenwassers in Mulden bzw. dessen Fassung, Rückhaltung und Einleitung in ein Gewässer entsprechen ebenfalls dem aktuellen Stand der Technik (vgl. hierzu 2.3.2.7.8).

Gem. § 19 Abs. 3 WHG bedarf die Erteilung einer Erlaubnis zur Gewässerbenutzung des Einvernehmens durch die zuständige untere Wasserbehörde. Das erforderliche Einvernehmen der Hansestadt Lüneburg zu allen wasserrechtlichen Gestattungen wurde mit Schreiben vom 27.11.2024 erteilt.

2.3.2.7.3 Gewässerausbau

Soweit Maßnahmen des planfestgestellten Vorhabens einen Gewässerausbau betreffen, werden die gesetzlichen Anforderungen der §§ 67, 68 WHG erfüllt.

Gewässerausbau ist die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Als einen solchen Gewässerausbau ist die Verlegung und Erneuerung des Durchlasses des Raderbaches westlich der A 39 auf einer Länge von ca. 150 m anzusehen. Erforderlich ist dies wegen der Anordnung eines Lärmschutzwalles westlich der A 39. Der Durchlass wird neu mit einem Rechteckquerschnitt von 4,0 x 1,0 m und einer Länge von 67,5 m hergestellt. Vor dem Durchlass wird ein Sandfang von 6,0 m Länge angeordnet, welcher zukünftig die Verlandung des Durchlasses verringern soll. Das westlich an den Durchlass anschließende Gewässerprofil wird mit einer Tiefe von 1,4 m, einer Sohlbreite von 1,2 m und Böschungsneigung 1:1.5 ähnlich dem vorhandenen Bachprofil ausgebildet. Vor dem Einlauf des Raderbachs in das Bauwerk BW 1-6 wird ein Sandfang angeordnet.

Ebenso stellt die Grabenüberbauung/-verlegung westlich der DB AG Strecke Lüneburg – Buchen im Bereich des geplanten Lärmschutzwalls südlich der A 39 auf einer Länge von ca. 270 m einen Gewässerausbau dar.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG) ist durch die Verlegung des Durchlasses und die Verlegung des Grabens nicht zu erwarten. Ebenso bleiben natürliche Rückhalteflächen erhalten. Das natürliche Abflussverhalten wird nicht wesentlich verändert, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden.

2.3.2.7.4 Gewässerrandstreifen

Die Ge- und Verbote im Gewässerrandstreifen werden beachtet.

Gem. § 38 Abs. 4 Satz 2 WHG ist im Gewässerrandstreifen verboten (1.) die Umwandlung von Grünland in Ackerland, (2.) das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern, ausgenommen die Entnahme im Rahmen einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft, sowie das Neuanpflanzen von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern, (3.) der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, ausgenommen die Anwendung von Pflanzenschutzmitteln und Düngemitteln, soweit durch Landesrecht nichts anderes bestimmt ist, und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in und im Zusammenhang mit zugelassenen Anlagen, (4.) die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können.

Die Ilmenau ist ein Gewässer 1. Ordnung, bei dem der Gewässerrandstreifen gem. § 58 Abs. 1

Satz 1 NWG 10 m breit ist. Der Raderbach ist ein Gewässer 3. Ordnung mit einem Gewässerrandstreifen gem. § 58 Abs. 1 Satz 1 NWG von 3 m Breite. Die Hansestadt Lüneburg gehört nicht zu den in der Anlage nach § 1 Abs.1 der Verordnung über Gebiete mit hoher Gewässerdichte[278] bestimmten Gemeinden, so dass es bei der gesetzlichen Breite des Gewässerrandstreifens verbleibt. Soweit zur Umsetzung des festgestellten Plans Maßnahmen in Gewässerrandstreifen stattfinden, ist dies gem. § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich. Den Funktionen des Gewässerrandstreifens (§ 38 Abs. 1 WHG) wird durch die Nebenbestimmungen (vgl. 1.9.5.4) Rechnung getragen (§ 38 Abs. 5 Satz 2 WHG).

2.3.2.7.5 Anlagen an Gewässern

Die Voraussetzungen für die Genehmigung von Anlagen in, an, über Gewässern nach § 57 Abs. 2 NWG, § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG werden ebenfalls erfüllt.

Nach § 57 Abs. 2 NWG darf die Genehmigung nur versagt werden, soweit schädliche Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder die Gewässerunterhaltung mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Auf die der Schifffahrt dienenden Häfen und die Belange der Fischerei ist bei der Entscheidung Rücksicht zu nehmen. Gemäß § 36 WHG sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Anlagen im Sinne von § 36 Satz 1 WHG sind insbesondere (1.) bauliche Anlagen wie Gebäude, Brücken, Stege, Unterführungen, Hafenanlagen und Anlegestellen sowie (2.) Leitungsanlagen. Nach § 57 Abs. 1 Abs. 1 Satz 1 NWG gelten diese Anforderungen auch für Aufschüttungen oder Abgrabungen in und an oberirdischen Gewässern.

Unter 2.3.2.7.1.2 ist aufgezeigt, dass Oberflächengewässer auch durch Tätigkeiten und Anlagen in Gewässernähe in ihrer Gewässerqualität nicht beeinträchtigt werden. Andere als die dort behandelten Auswirkungen, die schädliche Gewässerveränderungen verursachen könnten, sind nicht ersichtlich. Was eine etwaige Erschwerung der Gewässerunterhaltung angeht, so ist diese unvermeidbar. Gem. § 37 Abs. 1 WHG sind Anlagen in und an Gewässern von der Unternehmerin oder dem Unternehmer so zu erhalten, dass nachteilige Einwirkungen auf den Zustand ausgeschlossen sind, den die oder der Unterhaltungspflichtige des Gewässers zu erhalten hat. Auch diese Anforderungen werden unter Einbeziehung der festgestellten Unterlagen und der Maßgaben dieses Beschlusses insbesondere in Ansehung des Brückenbauwerks über die Ilmenau erfüllt.

2.3.2.7.6 Überschwemmungsgebiet, Hochwasserschutz

Das Vorhaben steht nicht in Konflikt mit den Regelungen zum Schutz von Überschwemmungsgebieten oder dem Hochwasserschutz.

Zwischen Borsigstraße und Anschlussstelle B 209 im Norden des Vorhabens quert die bisherige und auch die neue Straßentrasse die Ilmenau und ihren Niederungsbereich, der als Überschwemmungsgebiet i.S.v. § 76 WHG festgesetzt ist. In festgesetzten und in gem. § 78 Abs. 8, § 78a WHG als solche geltenden Überschwemmungsgebieten sind gem. § 78 Abs. 4 WHG die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen nach den §§ 30, 33, 34 und 35 BauGB bzw. gem. § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG weitere Tätigkeiten verboten.

Die zuständige Behörde kann abweichend von § 78 Abs. 4 Satz 1 WHG die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage im Einzelfall genehmigen, wenn das (1.) Vorhaben (a.) die

[278] Nds. Verordnung MU/ML über Gebiete mit hoher Gewässerdichte vom 24.02.2022 (Nds. GVBL. S 153 – VORIS 28200)

Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird, (b.) den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, (c.) den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und (d.) hochwasserangepasst ausgeführt wird oder (2.) die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. Bei der Prüfung dieser Voraussetzungen sind auch die Auswirkungen auf die Nachbarschaft zu berücksichtigen. Gem. § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG kann die zuständige Behörde im Einzelfall Maßnahmen nach § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG verbotene Maßnahme zulassen, wenn (1.) Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen, (2.) der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und (3.) eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Die Hochwasserrückhaltung wird hier nicht beeinträchtigt. Rückhalteraum geht durch die Maßnahmen im Überschwemmungsgebiet nicht verloren (vgl. 2.2.7.3.4.5). Ansonsten wird den Belangen des Hochwasserschutzes durch die Nebenbestimmung (vgl. 1.9.5.5) Rechnung getragen, so dass die betreffenden Genehmigungen für Anlage, Bau und Betrieb des Brückenbauwerks innerhalb des als Überschwemmungsgebiet festgesetzten Niederungsbereiches der Ilmenau sowie auch für den Gewässerausbau des Raderbaches in der Vorhabenzulassung eingeschlossen sind.

2.3.2.7.7 Erdaufschlüsse

Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Erdaufschlüsse sind zulässig.

Gemäß § 49 Abs. 2 WHG hat die zuständige Behörde bei Arbeiten, die so tief in den Boden eindringen, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung, die Höhe oder die Beschaffenheit des Grundwassers auswirken können, die Einstellung oder die Beseitigung der Erschließung anzuordnen, wenn eine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit zu besorgen oder eingetreten ist und der Schaden nicht anderweitig vermieden oder ausgeglichen werden kann; die zuständige Behörde hat die insoweit erforderlichen Maßnahmen anzuordnen. Die Auswirkungen sind im Rahmen dieses Beschlusses und der ihm zugrundeliegenden Unterlagen betrachtet worden (vgl. 2.2.7.5.4, 2.3.2.7.1, 2.3.2.7.2), und es ist demnach und in Ansehung der formulierten Nebenbestimmungen (1.9.5) keine nachteilige Veränderung der Grundwasserbeschaffenheit zu besorgen.

2.3.2.7.8 Abwasseranlagen

Gem. § 52 Abs. 1 Satz 1 NWG sind die Errichtung, der Betrieb sowie die wesentliche Änderung von Abwasserbehandlungsanlagen, die - wie hier - nicht unter § 60 Absatz 3 WHG fallen, sowie von Regenrückhaltebecken genehmigungspflichtig, soweit sie nicht unter § 52 Abs. 1 Satz 2 NWG fallen.

Abwasseranlagen sind so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Im Übrigen müssen Abwasserbehandlungsanlagen wie die hier planfestgestellten nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden (§ 60 Abs. 1 WHG). Allgemein anerkannte Regeln der Technik sind Prinzipien und Lösungen, die in der Praxis bewährt und erprobt sind und die sich bei der Mehrheit der auf dem betreffenden Gebiet tätigen Praktiker durchgesetzt haben.[279] Geschriebene allgemein anerkannte Regeln der Technik finden sich etwa in den Regelwerken der verschiedenen Fachverbände, wie der DWA.[280] In der Unterlage 18,

[279] BeckOK UmweltR/Schulz, 59. Ed. 1.7.2021, WHG § 60 Rn. 12.
[280] Czychowski/Reinhardt, WHG, 12. Auflage 2019, § 60 Rn. 23.

Kapitel 2.2 ist dargestellt, dass die Wassertechnik diesen Anforderungen entspricht.

Wer Anlagen zur Benutzung eines Gewässers im Sinne von § 9 WHG sowie Anlagen nach den §§ 36 und 50 WHG und 57 und 88 NWG betreibt, hat den ordnungsgemäßen Zustand und Betrieb dieser Anlagen sowie ihre Auswirkungen auf die Gewässer und ihre Umwelt auf eigene Kosten zu überwachen. Sie oder er hat die Anlagen mit den dazu erforderlichen Einrichtungen und Geräten auszurüsten, Untersuchungen durchzuführen und ihre Ergebnisse aufzuzeichnen und aufzubewahren. Die Verpflichtung zur Selbstüberwachung umfasst auch eine mit dem Betrieb der Anlage zusammenhängende Gewässerbenutzung, insbesondere das benutzte Gewässer, die Menge und Beschaffenheit des benutzten Wassers, des entnommenen Rohwassers einschließlich des Grund- und des für die Trinkwasserversorgung genutzten Oberflächenwassers des Gewässers im Einzugsgebiet oder des eingeleiteten Abwassers, sowie die Einleitung von Abwasser in öffentliche Abwasseranlagen. Entsprechendes gilt gem. § 61 Abs. 2 WHG.

Rechtsverordnungen gemäß § 62 Abs. 4 Nr. 3 und 4 WHG bleiben unberührt. Die Wasserbehörde kann von der Verpflichtung zur Selbstüberwachung ganz oder teilweise befreien, wenn bei kleinen Anlagen eine Beeinträchtigung des Gewässers nicht zu erwarten ist.

Da es sich um standardisierte Abwasseranlagen handelt geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Detailplanung entsprechend dieser Anforderungen gestaltet werden kann. Überwachungsmaßnahmen im Betrieb bleiben der zuständigen unteren Wasserbehörde vorbehalten.

2.3.2.7.9 Sonstiges Wasserrecht

Auch mit allen sonstigen Vorschriften des Wasserrechts ist das planfestgestellte Vorhaben vereinbar.

Welche Vorsorge für das Grundwasser bei einem Bauvorhaben und dem Einbau von Böden zu treffen ist, richtet sich gemäß § 7 Satz 6 BBodSchG nach den wasserrechtlichen Vorschriften. Was den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke angeht, so sind Anforderungen in der ErsatzbaustoffVO konkretisiert. Sie dient nicht allein dem Schutz des Bodens, sondern auch des Grundwassers (vgl. § 19 Abs. 2 und 3 ErsatzbaustoffVO).[281]

2.3.2.8 Abfallrecht

Die Einhaltung der abfallrechtlichen Vorschriften wird durch die Nebenbestimmungen 1.9.6 gewährleistet.

Die fachliche Entsorgung von belastetem Bodenaushub ist zwingend notwendig, um eine Ausbreitung von Schadstoffen langfristig zu verhindern. Um die ordnungsgemäße Entsorgung des Aushubs nachweisbar und nachvollziehbar zu machen, ist ein entsprechender Nachweis notwendig. Die Beurteilung des anfallenden Bodens erfolgt nach der ab dem 1.8.2023 geltenden Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke vom 9. Juli 2021 (ErsatzbaustoffV).

2.3.2.9 Bodenschutz

Die Einhaltung der bodenschutzrechtlichen Vorschriften wird durch die Nebenbestimmungen 1.9.6 sowie 1.9.3.13 sowie die festgelegten Vermeidungsmaßnahmen (vgl. 1.9.3.1 i.V.m. Unterlage 9.3)

[281] BVerwG, Urteil vom 09.11.2017 – 3 A 4/15 –, juris Rn. 83 zu den Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen" - LAGA M 20 Teil II.

gewährleistet.

Gem. § 4 Abs. 1 und 2 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Grundstückseigentümer und Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück sind verpflichtet, Maßnahmen zur Abwehr der von ihrem Grundstück drohenden schädlichen Bodenveränderungen zu ergreifen. Gem. § 7 Satz 1 bis 3 BBodSchG sind der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Vorsorgemaßnahmen sind geboten, wenn wegen der räumlichen, langfristigen oder komplexen Auswirkungen einer Nutzung auf die Bodenfunktionen die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Zur Erfüllung der Vorsorgepflicht sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern, soweit dies auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des Grundstücks verhältnismäßig ist.

Die Anforderungen an die Beschaffenheit von Böden im Bereich der belebten Bodenschicht sind konkretisiert durch die BBodSchV, die nach Maßgabe dieses Beschlusses zu beachten ist. Sofern keine Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen bestehen, besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entgegen der in Einwendungen gestellten Forderung kein Grund dafür, Bodenuntersuchungen (ohne anzeigende Veranlassung) vorzunehmen oder anzuordnen.

Gemäß § 4 Abs. 5 BBodSchV kann die für die Zulassung des Vorhabens zuständige Behörde im Benehmen mit der für den Bodenschutz zuständigen Behörde bei Vorhaben, bei denen auf einer Fläche von mehr als 3.000 Quadratmetern Materialien auf oder in die durchwurzelbare Bodenschicht auf- oder eingebracht werden, Bodenmaterial aus dem Ober- oder Unterboden ausgehoben oder abgeschoben wird oder der Ober- und Unterboden dauerhaft oder vorübergehend vollständig oder teilweise verdichtet wird, von dem nach § 7 Satz 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes Pflichtigen die Beauftragung einer bodenkundlichen Baubegleitung nach DIN 19639 im Einzelfall verlangen. Für die Aufgabe einer bodenkundlichen Baubegleitung spricht der Umfang der Flächeninanspruchnahme von 18,43 ha im Wege der Neuversiegelung, weiteren 6,92 ha im Wege der Teilversiegelung. Allerdings werden nur (15,65 ha) Böden allgemeiner Bedeutung in Anspruch genommen (2.2.7.3.4.4).

Da die Vorhabenträgerin eine entsprechende bodenkundliche Baubegleitung als Bestandteil der UBB ohnehin zugesagt hat (vgl. Erwiderung zur Stellungnahme des Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie vom 26.07.2022), kann eine solche als Bestandteil der Umweltbaubegleitung auch vorgesehen werden (vgl. 1.9.3.13(2)), ohne dass es diesbezüglich einer begründeten Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf. Im Hinblick darauf und in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten, nach denen die betroffenen Böden innerhalb des Siedlungsbereiches und insbesondere parallel zur vorhandenen Bundesstraße 4 überwiegend anthropogen überformt und dementsprechend degradiert sind und mit schutzwürdigen Böden im Untersuchungsgebiet nicht zu rechnen ist (vgl. 2.2.7.3.3.4 und 2.2.7.3.4.4), wird die Anfertigung eines Bodenschutzkonzeptes nicht zwingend vorgesehen. Ungeachtet dessen sind die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, umzusetzen (vgl. Unterlage 9.3: 1.1 V: Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung 1.2 V: Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen und Wiederherstellung bzw. Optimierung der ursprünglichen Nutzung 1.3 V: Schutzmaßnahme gegen Bodenverdichtung im Bereich von Baustraßen / -flächen auf Verdichtungsempfindlichen Böden 1.4 V: Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes). Zudem sieht die in der Nebenbestimmung 1.9.2.2.2(3) vorgesehene Beschränkung vor, dass überwiegend nur von der Bestandstrasse aus gebaut und Material über diese transportiert werden soll, was ebenfalls dem Bodenschutz dient.

2.3.2.10 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Soweit die Bundeswasserstraße Ilmenau von der planfestgestellten Maßnahme betroffen ist, werden die gesetzlichen Anforderungen unter Einbeziehung der hierzu formulierten Nebenbestimmungen (1.9.10) erfüllt.

2.3.2.10.1 Gesetzliche Anforderungen

Gem. § 31 Abs. 1 WaStrG bedürfen einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (1.) Benutzungen (§ 9 WHG) einer Bundeswasserstraße, (2.) die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen einschließlich des Verlegens, der Veränderung und des Betriebs von Seekabeln in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist.

Gem. § 31 Abs. 5 WaStrG darf die Genehmigung nur versagt werden, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet, noch ausgeglichen werden kann. Sind diese Bedingungen und Auflagen nicht möglich, darf die Genehmigung gleichwohl aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt werden.

Der Schutz von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hat zum Ziel, dass kein Verkehrsteilnehmer gefährdet (Sicherheit) oder mehr als nach den Umständen unvermeidlich behindert oder belästigt wird (Leichtigkeit). Die Sicherheit hat also die Abwendung von Gefahren für den Verkehr und von diesem, die Leichtigkeit den möglichst ungehinderten Verkehrsfluss im Blick.[282] Die Sicherheit des Schiffsverkehrs ist dementsprechend beeinträchtigt, wenn der Verkehrsablauf nicht den schifffahrtsrechtlichen Regelungen entspricht oder wenn aus dem Verkehrsablauf für Verkehrsteilnehmer und Außenstehende Gefahren für Leben, Gesundheit oder andere individuelle Rechtsgüter entstehen. Die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ist beeinträchtigt, wenn der flüssige Ablauf des Verkehrs nicht mehr gewährleistet wird.[283]

Eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. § 31 Abs. 5 Satz 1 WaStrG liegt nicht erst dann vor, wenn der Zustand der Bundeswasserstraße einen Schaden für die Schifffahrt mit sich bringt, z.B. eine Havarie oder einen Verdienstausfall durch Liegezeiten. Es genügt vielmehr jede Art von Nachteil für die Schifffahrt, der durch den Zustand der Wasserstraße bedingt ist, z.B. das Erfordernis erhöhter Aufmerksamkeit des Schiffsführers. Keine Beeinträchtigung liegt vor, wenn die Bundeswasserstraße als Verkehrsträger nur geringfügig berührt wird, so dass vernünftigerweise eine Anpassung des Vorhabens an die Erfordernisse des Verkehrsweges oder der Schifffahrt nicht nötig ist. Zu erwarten ist die Beeinträchtigung, wenn eine begründete Wahrscheinlichkeit für nachteilige Folgen vorliegen, die sich in der Regel daraus ergibt, dass aufgrund gewissenhafter Prüfung nach den anerkannten Regeln von Wissenschaft und Technik die überwiegende Mehrheit von Gründen für das Eintreten der Folgen spricht. Obwohl § 31 WaStrG keine strompolizeiliche Gefahr voraussetzt, können für die Prognose, ob eine Beeinträchtigung zu erwarten ist, auch die Grundsätze herangezogen werden, nach denen das Bevorstehen einer Gefahr bestimmt wird.[284] In der Rechtsprechung wird für eine Gefährdung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - insoweit strenger - eine „überwiegende Wahrscheinlichkeit“

[282] VG Würzburg, Urteil vom 04.09.2012 – W 4 K 12.364 –, juris Rn. 33.
[283] Heinz, in Friesecke, WaStrG, 7. Auflage 2020, § 30 Rn. 4.
[284] Heinz, in Friesecke, WaStrG, 7. Auflage 2020, § 30 Rn. 12 ff.; Schmälter, in Theobald/Kühling, Energierecht, 111. EL April 2021, § 31, 134a Rn. 33 f. m.w.N.

gefordert.[285]

2.3.2.10.2 Benutzung der Bundeswasserstraßen Ilmenau und Elbe-Seitenkanal

Die Ilmenau ist in Anlage 1 WaStrG für den Abschnitt der Nordwestkante der Brausebrücke an der Abtsmühle in Lüneburg bis zur Mündung in die Elbe bei km 599 als Bundeswasserstraße erfasst. Die Vorhabentrasse quert die Ilmenau im Stadtteil Goseburg-Zeltberg im Bereich als Bundeswasserstraße.

Der Elbe-Seitenkanal ist in Anlage 1 WaStrG vollständig erfasst. Die Bau- und Planfeststellungsgrenze des ersten Abschnitts der A 39 endet vor dem Elbe-Seitenkanal (vgl. Lageplan, Unterlage 05, Blatt 10).

Das Einleiten von Stoffen wie etwa Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung stellt eine gemäß § 31 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtige Gewässerbenutzung dar. Die Vorhabenplanung sieht das Einleiten von Oberflächenwasser in die Bundeswasserstraße Ilmenau an vier Einleitstellen und in die Bundeswasserstraße Elbe-Seitenkanal an einer Stelle vor. Zur Beurteilung der zu erwartenden Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen einerseits die bisher gewonnen Erkenntnisse im Rahmen der Entwässerung der B 4 und zum anderen die Anlage zum Querströmungserlass an Binnenwasserstraßen durch Entnahme- und Einleitbauwerke des BMVI vom 16.03.2018, WS 12/5257.21/10. Anhand der im Querströmungserlass enthaltenden Grafik „Randbedingungen für die Einhaltung der zulässigen Zusatzbreite“ kann für die Bewertung die zulässige Querströmungsgeschwindigkeit als Orientierung für Leichtigkeit und Sicherheit nach § 31 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG abgeleitet werden.

<u>G1 und G2</u>

Die Entwässerung der A 39 im Bereich Bau-km 1+000 bis 2+265 erfolgt über die Einleitstelle G1 (Unterlage 8.1/1-D2) in einen Seitengraben der Ilmenau. Der zukünftige Abfluss von der Vorhabentrasse wird im Regenrückhaltebecken 1 (RRB 1) gesammelt und gedrosselt über einen Vorflutgraben der Ilmenau mit 85 l/s zugeführt (Unterlage 18.1, S. 21). Die Entwässerung der A 39 im Bereich Bau-km 1+704 bis 2+100 (linke Richtungsfahrbahn) erfolgt über die Einleitstelle G2 (Unterlage 8.1/4-D2) in den Seitengraben der Ilmenau. Der zukünftige Abfluss von der Vorhabentrasse versickert überwiegend in Bankett und Böschung zur Dammfußmulde, überschüssiges Wasser sammelt sich in der Mulde und wird dem Seitengraben mit 27 l/s zugeführt (Unterlage 18, S. 21). Der zukünftige gemeinsame Abfluss aus dem Seitengraben in die Ilmenau von G 1 und G 2 von 112 l/s unterschreitet damit die derzeitige, als nachteilsfreie erprobte Abgabe von 126 l/s. Aufgrund der geringeren Einleitmenge ist von keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Schifffahrt aufgrund erzeugter Querströmung auszugehen. Eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. § 31 Abs. 5 S. 1 WaStrG ist daher unter Einhaltung der maximalen Abgabe von 112 l/s nicht zu erwarten.

<u>G3</u>

Die Entwässerung der A 39 im Bereich Bau-km 2+265 bis 3+019 erfolgt über die Einleitstelle G3 (Unterlage 8.1/1-D2) in einen Seitengraben der Ilmenau. Der zukünftige Abfluss von der Vorhabentrasse wird in die Retentionsbodenfilteranlage 2 (RBF 2) geleitet und gedrosselt über einen bereits bestehenden Graben der Ilmenau mit 60 l/s zugeführt (Unterlage 18.1, S. 23). Damit unterschreitet die zukünftige Einleitmenge die derzeitig rechnerisch mögliche und nachteilsfreie Einleitmenge von 62 l/s. Aufgrund der annähernd gleichbleibenden Einleitmenge ist von keinen

[285] OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 27.2.2017– 2 L 147/15 –, juris Rn. 20.

nachteiligen Auswirkungen auf die Schifffahrt aufgrund erzeugter Querströmung auszugehen. Eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. § 31 Abs. 5 S. 1 WaStrG ist daher unter Einhaltung der maximalen Abgabe von 60 l/s nicht zu erwarten.

G4

Die Entwässerung der A 39 im Bereich Bau-km 3+019 bis 4+665, einschließlich aller Rampenfahrbahnen der AS B 209 und den Flächen über dem Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld, erfolgt über die Einleitstelle G4 (Unterlage 8.1/2-D2) in die Vorflut Ilmenau. Der zukünftige Abfluss von der Vorhabentrasse wird mittels Rohrleitungen in die Retentionsbodenfilteranlage 3 (RBF 3) geleitet und gedrosselt über eine Rohrleitung DN 400 der Ilmenau mit 200 l/s zugeführt (Unterlage 18.1, S. 24). Mangels validierter Daten der zu erwartenden Fließgeschwindigkeiten und zum Querströmungsverhalten aufgrund der Abgabe von Abwasser an dieser Einleitstelle, kann eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder einer Gefahr der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. § 31 Abs. 5 S. 1 WaStrG nicht mit hinreichender Sicherheit erst auf Grundlage der noch abzustimmenden Ausführungs- und Gestaltungsplanung ausgeschlossen werden. Etwas anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass die Vorhabenträgerin die Einleitung mit einer Sohlbefestigung aus Grobschotter zur Verringerung der Fließgeschwindigkeit in ihrer Ausführungsplanung andenkt. Daher ist die Gestaltung des Einleitungsbauwerkes und der Einleitstelle mit dem WSA Elbe abzustimmen. Dem WSA Elbe sind mindestens 6 Wochen vor Baubeginn die Ausführungsunterlagen zur Zustimmung per E-Mail zu übersenden. Auf Grundlage des Querströmungserlasses und anhand der Gestaltungsplanung ist durch die BAW oder in Abstimmung mit der BAW die Gefahrenfreiheit der Einleitstelle mit der Schifffahrt, insbesondere im Hinblick auf eine entstehende Querströmung, gutachterlich festzustellen. Dieser Nachweis ist der WSA Elbe vor Baubeginn vorzulegen. Der Gefahrenprävention wird durch Beachtung dieser Nebenbestimmungen (vgl. 1.9.10.2) hinreichend Rechnung getragen.

G5

Die Entwässerung der A 39 im Bereich Bau-km 8+435 bis 8700, einschließlich B 216 zwischen Bau-km 0+957 und 1+560, erfolgt über die Einleitstelle G5 (Unterlage 8.1/4-D2) in eine Vorflut in den Elbe-Seitenkanal. Der zukünftige Abfluss von der Vorhabentrasse wird mittels Rohrleitungen in das Regenrückhaltebecken 8 (RRB 8) geleitet. Das RRB 8 wird ebenso gespeist aus der Entwässerung der A 39 bei Bau-km 8+720 im Wege der Vorbereitung für die Tiefpunktentwässerung des Wirtschaftsweges am Bauende (Unterlage 18, S. 32). Der Abfluss vom RRB 8 erfolgt gedrosselt über eine Rohrleitung DN 600 in den Elbe-Seitenkanal mit 50 l/s + 4 l/s (Unterlage 18, S. 32). Mangels validierter Daten zu erwartenden Fließgeschwindigkeiten und Querströmungsverhalten aufgrund der Abgabe von Abwasser an dieser Einleitstelle, kann eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder einer Gefahr der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wiederum erst auf der Grundlage der noch abzustimmenden Ausführungs- und Gestaltungsplanung mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Auf Grundlage des Querströmungserlasses und anhand der Gestaltungsplanung ist durch die BAW oder in Abstimmung mit der BAW die Gefahrenfreiheit der Einleitstelle mit der Schifffahrt, insbesondere im Hinblick auf eine entstehende Querströmung, gutachterlich festzustellen. Dieser Nachweis ist der WSA Elbe vor Baubeginn vorzulegen (vgl. Nebenbestimmung 1.9.10.2 (2)). Sollten über die in Unterlage 18, S. 32 bereits festgehaltenen Parameter hinausgehende Abstimmungen zur Gestaltung des Einleitungsbauwerkes und der Einleitstelle erforderlich werden, sind diese mit dem WSA Elbe abzustimmen. Die Ausführungsunterlagen sind mindestens 6 Wochen vor Baubeginn dem WSA Elbe zur Zustimmung per E-Mail zu übersenden. Der Gefahrenprävention wird durch Beachtung dieser Nebenbestimmungen (s.o.) hinreichend Rechnung getragen.

2.3.2.10.3 Anlagen in, über oder unter den Bundeswasserstraßen

Ilmenaubrücken

Die Vorhabenplanung sieht im Bereich der Ilmenauquerung die Errichtung eines Brückenbauwerks mit Pfeilern nördlich der Bestandstrasse im Rahmen des Neubaus einer Richtungsfahrbahn vor. Hierdurch wird ein Abrücken vom alten Bauwerk von ca. 2,5 m erreicht (Unterlage 11, lfd. Nr. 63, Unterlage 05, Blatt 2). Nach der Ilmenauquerung schwenkt die Autobahntrasse zügig wieder auf die Bestandstrasse der B 4 ein. Gemäß der Unterlage 11, lfd. Nr. 63 erhält das Brückenbauwerk die Abmessungen lichte Weite von 136,68 m, lichte Höhe von 4,90m über SOK, Kreuzungswinkel 75,000 gon sowie Breite zwischen den Geländern 2 x 18,10m.

Die derzeitige Brückenanlage am Ufer der Ilmenau ist während der Bauarbeiten zu erhalten, da das vorhandene Brückenbauwerk komplett für die bauzeitliche Verkehrsführung genutzt werden muss. Mit Fertigstellung wird das vorhandene Brückenbauwerk rückgebaut (Unterlage 11, lfd. Nr. 62, Unterlage 05, Blatt 2).

Da eine abschließende Bewertung des Ablaufs der Bauarbeiten unter Berücksichtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erst auf der Grundlage eines detaillierten ausstehenden Herstellungs- und Rückbaukonzepts für die Errichtung der neuen Brücke und dem Abbruch der alten Brücke erfolgen kann, bedarf es, um eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. § 31 Abs. 5 Satz 1 WaStrG hinreichend sicher auszuschließen, der Abstimmung mit dem WSA Elbe (vgl. Nebenbestimmung 1.9.10.1). Der Realisierung des Vorhabens stehen unter Beachtung dieser Vorgaben keine tatsächlichen oder rechtlichen Hindernisse entgegenstehen.

Elektrokabel Mittelspannung über Ilmenau

Von dem über die Ilmenau geführten Elektrokabel mit Mittelspannung (Unterlage 8, lfd. Nr. 56) ist eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht zu erwarten, sodass es hierfür gem. § 31 Abs. 1 WaStrG einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung nicht bedarf.

Elbe-Seitenkanal

In, über oder unter der Bundeswasserstraße Elbe-Seitenkanal oder an seinem Ufer werden keine Anlagen errichtet. Die Querung des Elbe-Seitenkanals ist Gegenstand des zweiten Abschnitts der A 39. Einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung gemäß § 31 WaStrG bedarf es insoweit nicht.

2.3.2.10.4 Vorbehalt abschließender Entscheidung

Obwohl die Detailausführungsplanung sowohl für die Entwässerung als auch die Brückenbauarbeiten noch nicht vorliegen und regelmäßig erst nach Planfeststellung für die Ausschreibung erstellt werden, liegen die Voraussetzungen für eine abschließende Zulassungsentscheidung vor. Nach Prüfung der diesbezüglich von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen und aufgrund des Umstandes, dass die WSV in ihrer Stellungnahme vom 08.06.2012 die Durchführung der Brückenbauarbeiten lediglich von Vorbehalten und Nebenbestimmungen abhängig gemacht hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass etwaige Beeinträchtigungen der Sicherheit des Schiffsverkehrs durch geeignete Vorkehrungen, Verkehrsregelungen etc. ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf ein vertretbares Mindestmaß beschränkt werden können. Insoweit wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Details der Ausführungsplanung, soweit sie die

Bundeswasserstasse betreffen, mit der WSV abzustimmen und die abgestimmte Detailplanung der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zur Zustimmung vorzulegen (vgl. Nebenbestimmungen 1.9.10.1 und 1.9.10.2).

Für den Fall, dass die aufgegebene Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und den zu beteiligenden Fachbehörden scheitern, bleibt eine weiter ausführende Entscheidung nach1.6(2) dieses Beschlusses vorbehalten. Sollten sich hieran wider Erwarten Planänderungen anschließen, bleiben diese nach § 76 Abs. 3 VwVfG vorbehalten. Der Plan ist gem. § 35 Abs. 5 WaStrG, trotz der verbleibenden Beeinträchtigungen zuzulassen, weil - soweit nach vorstehenden Maßgaben Möglichkeiten zur Reduzierung ausgeschöpft sind - Gründe des Wohls der Allgemeinheit (vgl. 2.3.1.1) die Zulassung erfordern. Dabei werden mögliche Beeinträchtigungen von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs soweit wie möglich durch die Nebenbestimmungen unter 1.9.10 ausgeschlossen bzw. reduziert.

2.3.2.11 Straßenkreuzungen

Im Zuge des planfestgestellten Vorhabens entstehen folgende regelungsbedürftige Kreuzungslagen

- Hamburger (Land-)Straße (K 46/ L 216) / A 39
- Hamburger Straße (L 216) / Bei der Pferdehütte (HL)
- B 4 (A 39) / Bockelmannstraße (B 209)
- B 4 (A 39) / Erbstorfer Landstraße (K 53)
- B 4 (A 39) / Bleckeder Landstraße (HL)
- B 4 (A 39) / Stadtkoppel-Zeppelinstraße
- B 4 / B 216
- A 39 / Lilienthalstraße
- B 216 / Lilienthalstraße/Auf den Blöcken
- A 39 / L 221
- L 221 / B 216

Bei ihrer rechtlichen Bewertung geht die Planfeststellungsbehörde von folgenden Erwägungen aus: Die Kosten für Änderungen von Kreuzungen öffentlicher Straßen mit Bundesfernstraßen sowie Einmündungen regelt § 12 Abs. 3 und 3a, Abs. 6 Satz 1 FStrG. Die Unterhaltungspflicht für Straßenkreuzungen mit Bundesfernstraßen und die damit verbundenen Kosten bestimmen sich nach § 13 FStrG.

Für die Herstellungskosten ist entscheidend, dass hier jeweils vorhandene höhenungleiche und auch höhengleiche Kreuzungen infolge der Autobahnplanung geändert werden und sich also als unmittelbare Folgemaßnahmen darstellen und daher gem. § 12 Abs. 3 bzw. Abs. 3a FStrG demjenigen Träger der Straßenbaulast zur Last fallen, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen – das ist hier Die Autobahn GmbH des Bundes als Straßenbaulastträgerin des Bundes für die Bundesautobahnen.

Da Unterhaltungslasten der kreuzenden Straße dem Träger der Straßenbaulast von Bundestraßen nur bei höhengleichen Kreuzungen anfallen (§ 13 Abs. 1 FStrG), fällt die Unterhaltungslast der überführten Straße in die Verantwortung des Trägers der Baulast der anderen Straße (§ 13 Abs. 2 FStrG). Das Über- oder Unterführungs-Bauwerk fällt in die Unterhaltungslast des Trägers der Straßenbaulast der Bundesfernstraße. Nach einer (wesentlichen) Änderung einer bestehenden Kreuzung haben die Träger der Straßenbaulast ihre veränderten Kosten für Unterhaltung und Erneuerung sowie für Wiederherstellung im Fall der Zerstörung durch höhere Gewalt ohne Ausgleich zu tragen (§ 13 Abs. 4 FStrG). Gem. § 13 Abs. 6 FStrG sind andere Regelungen zur Unterhaltung durch Vereinbarung der Kreuzungsbeteiligten zulässig. Sie stehen aber, was vielfach

verkannt wird, nicht im Ermessen oder zur Disposition der Planfeststellungsbehörde.[286]In ihrer Erwiderung zu den Einwendungen zur 1. Planänderung 2017 weist die Vorhabenträgerin darauf hin, die von der HL geforderten Kreuzungsvereinbarungen würden geschlossen. Die Kreuzungsvereinbarungen liegen indes der Planfeststellungsbehörde nicht vor, sodass Kreuzungsanordnungen vorbehaltlich ihrer Ersetzung durch abweichende seitens der Kreuzungsbeteiligten nach § 13 Abs. 6 FStrG zu schließender oder auch bereits geschlossener Vereinbarungen getroffen wurden (Nebenbestimmung 1.9.8(8)).

Ohne vertraglichen Regelungen zwischen den Straßenbaulastträgern – die ggf. auch noch nach Planfeststellung getroffen werden können - jeweils vorgreifen zu wollen, geht die Planfeststellungsbehörde für die insoweit getroffenen Anordnungen zu den Kreuzungsrechtsverhältnissen von Folgendem aus:

Die vorhandenen höhenungleichen Kreuzungen mit Verkehrsknoten

- Hamburger (Land-) Straße (K 46/ L 216) / A 39
- B 4 (A 39) / Bockelmannstraße (B 209)
- B 4 (A 39) / Erbstorfer Landstraße (K 53)
- B 4 (A 39) / Bleckeder Landstraße (HL)

werden infolge der Autobahnplanung geändert, so dass die Vorhabenträgerin die Kosten der Kreuzungsbauwerke i.S.v. § 2 FStrKrV einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlagen dieser Verkehrsknoten gem. § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FStrG zu tragen hat. Die Vorhabenträgerin trägt gem. § 13 Abs. 2 FStrG die Unterhaltungslast für die Kreuzungsbauwerke, die jeweilige Straßenbaulastträgerin der überführten Straßen trägt die Unterhaltungslast für die durchgehende Fahrbahn bzw. sonstigen Straßenteile der überführten Straßen. Nach Herstellung haben die Kreuzungsbeteiligten im Bereich der höhengleichen Kreuzungen (Anschlussstellen) die Unterhaltungslast der in ihrer Straßenbaulast liegenden Anlagen jeweils selbst zu tragen (§ 13 Abs. 4 FStrG).

Hinsichtlich der vorhandenen höhenungleichen Kreuzung B 4 (A 39) / Stadtkoppel-Zeppelinstraße mit neuem Überführungsbauwerk, der neuen höhenungleichen Kreuzung A 39 / Lilienthalstraße sowie der neuen höhenungleichen Kreuzung A39/L221 (jeweils ohne Verkehrsknoten) trägt die Vorhabenträgerin gem. § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bzw. § 12 Abs. 1 FStrG die Kosten der Kreuzungsbauwerke i.S.v. § 2 FStrKrV. Die Vorhabenträgerin trägt gem. § 13 Abs. 2 FStrG die Unterhaltungslast für die Kreuzungsbauwerke, die jeweilige Straßenbaulastträgerin der überführten Straßen trägt die Unterhaltungslast für die durchgehende Fahrbahn bzw. sonstigen Straßenteile der überführten Straße.

Die vorhandenen höhengleichen Kreuzungen / Einmündungen

- Hamburger Straße (L 216) / Bei der Pferdehütte (HL)
- B 216 / Lilienthalstraße / Auf den Blöcken

werden infolge der Autobahnplanung geändert, sodass die Vorhabenträgerin die Kosten dieser Kreuzungsmaßnahmen einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlagen i.S.v. i.S.v. § 1 FStrKrV dieser Verkehrsknoten gem. § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FStrG trägt. Nach Herstellung haben die Kreuzungsbeteiligten die Unterhaltungslast der in ihrer Straßenbaulast liegenden Anlagen jeweils selbst zu tragen (§ 13 Abs. 4 FStrG).

Über die neue höhengleiche Kreuzung L 221/ B 216 wird die L 221 und die August-Wellenkamp-Straße an die B 216 angebunden. Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten dieser Kreuzungsmaßnahme einschließlich der Herstellung der Kreuzungsanlage i.S.v. § 1 FStrKrV

[286] Königs: in Marschall, FStrG, 6. Aufl., § 12 Rn. 18

dieses Verkehrsknotens gem. § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FStrG. Die Unterhaltungslast der Kreuzungsanlage hat der Straßenbaulastträger für die Bundesstraßen zu tragen (§ 13 Abs. 1 FStrG).

Die vorhandene höhenungleiche Kreuzung B 4/ B 216 wird infolge der Autobahnplanung im Zuge der neuen Anschlussstelle B 4 höhengleich (wesentlich) geändert, so dass die Vorhabenträgerin die Kosten dieser Kreuzungsmaßnahme als Folgemaßnahme einschließlich der Herstellung aller Kreuzungsanlagen zu tragen hat. Nach Herstellung trägt die Unterhaltslast für die kreuzenden Straßen der innerhalb der OD sonst zuständige Träger der Straßenbaulast für die hier betreffenden Bundesstraßen B4 und B 216 auch im Kreuzungsbereich.

2.3.2.12 Widmung, Umstufung, Einziehung

Straßenrechtliche Umstufungen wurden mit der Planfeststellung nicht verbunden und bleiben den hierzu zuständigen Stellen außerhalb der Planfeststellung vorbehalten (1.4.2).

Sofern und soweit es aufgrund von Verkehrssicherungsaspekten sinnvoll erscheint und von den beteiligten Straßenbaulastträgern verfolgt wird, auch bereits für die Bauphase die Funktionen der Verkehrsregelungs- und -sicherungspflicht mit denen der Straßenbaulast für den Baustreckenabschnitt auf einen Träger zu konzentrieren, bedarf es einer vorzeitigen Aufstufung der Bundesfernstraße und des damit verbundenen Wechsels des Baulastträgers.

Die hierfür vorzunehmenden Umstufungen können jedoch auch außerhalb der Planfeststellung nach Abstimmung zwischen den beteiligten Trägern der Straßenbaulast mit Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Zentraler Geschäftsbereich, Dezernat 24, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, auf der Grundlage eines den genannten zuständigen Stellen noch vorzulegenden Umstufung- und Widmungsplans erfolgen.

2.3.2.13 Denkmalschutz

Mit den gesetzlichen Anforderungen des Denkmalschutzes ist das planfestgestellte Vorhaben vereinbar.

Einer Genehmigung, die gem. § 10 Abs. 4 NDSchG durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilen ist, bedarf gem. § 10 Abs. 1 NDSchG u.a., wer (1.) ein Kulturdenkmal i.S.v. § 3 Abs. 1 NDSchG zerstören, verändern, instandsetzen oder wiederherstellen oder (4.) in der Umgebung eines Baudenkmals Anlagen, die das Erscheinungsbild des Denkmals beeinflussen, errichten, ändern oder beseitigen will.

Das naheliegende Kulturdenkmal Benediktinerinnen-Kloster Lüne mit seinem direkten Umfeld, insbesondere der kulturhistorischen bewirtschafteten Flächen im Lüner Holz bleibt von dem Vorhaben unberührt (Unterlage 01, Anlage 2_UVP, S. 30; Unterlage 01, Erläuterungsbericht, S. 193). Der Fuß- und Radweg „Treidelweg“ sowie die Landwehr sind weder als Kulturdenkmal i.S.v. § 3 Abs. 1 NDSchG anzusehen, noch werden sie durch die neue Ilmenaubrücke zusätzlich betroffen i.S.d. Genehmigungspflicht nach § 10 Abs. 1 NDSchG.

Das überwiegend südlich der B 216 bis zum Elbe-Seitenkanal befindliche große historische Siedlungsareal ist ein anerkanntes, (nicht eingetragenes) Bodendenkmal i.S.v. § 3 Abs. 4 NDSchG und damit Kulturdenkmal i.S.v. § 3 Abs. 1 NDSchG. Die zugehörigen Siedlungsstätten südlich der B 216 werden in Teilen im Wege der Errichtung des nördlichen Verbindungsarms an die B 216 am Ende des Abschnitts 1 überbaut und dadurch zumindest verändert (Unterlage 01, Anlage 2 UVP, S. 30; Unterlage 01, Erläuterungsbericht). Die Überbauung des Siedlungsareals im Abschnitt 2 ist hingegen nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Die für die Überbauung des südlich der B 216 bis zum Elbe-Seitenkanal gelegenen Bodendenkmals erforderliche Genehmigung ist gem. § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG zu erteilen, weil ein öffentliches Interesse das Interesse an der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt. Das mit einem gesetzlichen Bedarf ausgestattete Infrastrukturvorhaben der A 39 und speziell auch des hier planfestgestellten Abschnitts (vgl. 2.3.1) verfolgt ein öffentliches Interesse i.S.v. § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG. Die Aufzählung von Gründen des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG ist ausweislich des Wortlauts nicht abschließend.

Zur Realisierung des Gesamtvorhabens und des reibungslosen Einfügens in das bestehende Verkehrsnetz ist in dem fraglichen Bereich auch das Verschwenken der Trasse erforderlich. Es bedarf hier einer veränderten Linienführung, um die Sicherheit des Straßenverkehrs gewährleisten zu können. Die Verschwenkung bewirkt eine übersichtliche und eingängige Straßenführung, die ein reibungsloses Verlassen der Trasse und einem Folgen des Straßenverlaufs ermöglichen und zugleich die Eigenschaften einer Autobahn aufrechterhalten. Der Eingriff ist zudem zwingend, denn jede andere Trassenführung in diesem Bereich zeigt, dass deren Realisierung entweder zu einem erhöhten Verkehrsrisiko führen würde oder die Querung des Siedlungsgebietes erforderlich werden ließe, anstatt diese – wie planfestgestellt – lediglich im Randbereich zu tangieren. Die dadurch erreichte Minimierung des Unfallrisikos in einem aufgrund des angebundenen Gewerbegebiets hoch frequentierten Bereichs lässt die Interessen des Denkmalschutzes zurücktreten.

Soll ein Kulturdenkmal ganz oder teilweise zerstört werden, so ist der Veranlasser der Zerstörung im Rahmen des Zumutbaren zur fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation des Kulturdenkmals verpflichtet (§ 6 Abs. 3 Satz 1 NDSchG). Dem vollständigen Verlust des Kulturgutes wird hierdurch entgegengewirkt. Dem dienen die Nebenbestimmungen unter 1.9.7.

2.3.2.14 Leitungen

Die Integrität und Betriebsfähigkeit bestehender Leitungen wird durch die die Nebenbestimmungen 1.9.11.1 (1)(2)(5)(6) und 1.9.11.2 gewahrt. Soweit im Zuge der Realisierung bestehende Leitungen verlegt werden müssen, so sind die gesetzlichen Anforderungen und die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke an ihre technische Ausführung zu beachten (z.B. § 49 EnWG, § 126 TKG, § 60 Abs. 1 WHG, § 13 Abs. 1 TrinkwV), was durch Nebenbestimmung 1.9.11.1 (4) sichergestellt ist. Für die Planfeststellungsbehörde ist absehbar, dass dies mit herkömmlichen technischen Mitteln gewährleistet werden kann. Insoweit sind von den betroffenen Leitungsträgern auch keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen worden. Dementsprechend kann die detaillierte Festlegung technischer Anforderungen der Abstimmung zwischen den Beteiligten überlassen (vgl. 1.9.11.1(2), 1.9.11.2(1)(2)(5)(6) bzw. einer ggf. erforderlichen weiteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. 1.6(2)) vorbehalten bleiben.

2.3.3 Abwägung

Das Vorhaben ist in der in diesem Beschluss definierten Form planfestzustellen, nach dem die Planfeststellungsbehörde auch alle insoweit relevanten Belange miteinander abgewogen hat.

Gem. § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Gebot der gerechten Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verlangt, dass eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt stattfindet; dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach der Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss; dass die Bedeutung der betroffenen privaten Belange nicht verkannt und dass der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen

Rahmens lässt es das Abwägungsgebot zu, wenn sich die zur Planung berufene Institution in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Innerhalb jenes Rahmens ist nämlich das Vorziehen oder Zurücksetzen bestimmter Belange untrennbarer Bestandteil der jeweiligen planerischen Entschließung, die zum Ausdruck bringt, wie und in welcher Richtung das Planungsziel erreicht werden soll.[287]

2.3.3.1 Abschnittsbildung

Die Beschränkung der Planfeststellung auf den etwa 7,7 km langen 1. Planungsabschnitt zwischen der vorhandenen AS L 216 (Lüneburg-Nord) bis zu der neu geplanten Anschlussstelle östlich von Lüneburg (B 216) erfolgt unter Anwendung der von der Rechtsprechung hierfür entwickelten Abwägungsgesichtspunkte.

2.3.3.1.1 Allgemeines

Teilplanfeststellungen oder abschnittsweise Planfeststellungen sind zulässig, sofern eine abschließende Abwägungsentscheidung insoweit möglich ist.[288] Der Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung liegt die Erwägung zugrunde, dass sich ein planerisches Gesamtkonzept angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer gesamthaft konzeptionierten linienförmigen und gleichermaßen detaillierten Streckenplanung verbunden sind, häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen lässt[289]. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen[290] und ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung sein[291]. Auch die Planfeststellungsbehörde verfügt dabei über ein planerisches Ermessen, in das sie unter anderem Gesichtspunkte einer zweckmäßigen Verfahrensgestaltung einbeziehen kann. Dieses Ermessen wird durch das materielle Planungsrecht, insbesondere die Ziele des jeweiligen Fachplanungsgesetzes und das Abwägungsgebot, begrenzt. Insbesondere kann eine Teilplanung nicht so weit verselbständigt werden, dass durch die Gesamtplanung geschaffene Probleme unbewältigt bleiben. Auch muss zwischen den Vorteilen, die in der alsbaldigen Verwirklichung eines Teilbereichs liegen, und eventuell damit verbundenen Nachteilen, wie etwa höheren Kosten oder der Durchführung von sich später als überflüssig herausstellenden Baumaßnahmen, eine sachgerechte Abwägung getroffen werden.[292] Darüber hinaus bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung. Diese ist allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Daher muss der Teilabschnitt bei straßenrechtlichen Vorhaben grundsätzlich eine selbständige Verkehrsfunktion besitzen, und es dürfen der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.[293]

Das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung erfordert dabei nur ausnahmsweise, die Auswirkungen des Vorhabens, die auf anderen Streckenabschnitten hervorgerufen werden, bereits bei der anstehenden Entscheidung über das Planvorhaben in den Blick zu nehmen. Bei einem in mehrere Planungsabschnitte unterteilten Gesamtvorhaben ist in der Regel - und so auch hier - davon auszugehen, dass die (Fern-)Wirkungen des Ausbaus auf den nachfolgenden Planungsabschnitt mit den beim dortigen Ausbau entstehenden unmittelbaren Auswirkungen verschmelzen und erst in der darauf bezogenen Planfeststellung bewältigt werden müssen.[294]

---

[287] BVerwG, Urteil vom 12.12.1969 – IV C 105.66 –, juris Rn. 29; in der Planfeststellung etwa: BVerwG, Urteil vom 14.06.2018 – 4 A 10/17 –, juris Rn. 39.
[288] Vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 29.11.1995 – 11 VR 15/95 –, juris Rn. 6.
[289] BVerwG, Urteil vom 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, juris Rn. 69.
[290] BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 – 4 B 1-11.92 – Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 89 S. 89 ff.
[291] BVerwG, Urteil vom 26.06.1981 – 4 C 5/78 – BVerwGE 62, 342 <351 ff.>.
[292] BVerwG, Urteil vom 02.07.2020 – 9 A 19/19 –; BVerwGE 169, 94-112, Rn. 64 unter Hinweis auf: stRspr, vgl. zuletzt BVerwG, Urteile vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris Rn. 164 und vom 27.11.2018 – 9 A 8/17 –, juris Rn. 17 m.w.N.
[293] BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2022 – 9 A 5/21 –, BVerwGE 176, 130-138, Rn. 27 unter Hinweis auf: stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 3. November 2020 – 9 A 12/19 – BVerwGE 170, 33 Rn. 724.
[294] BVerwG, Urteil vom 3. November 2020 – 9 A 7/19 –, juris Rn. 511.

Nach diesen Maßstäben beurteilt die Planfeststellungsbehörde die vorliegend gewählte Abschnittsbildung als abwägungsfehlerfrei.

2.3.3.1.2 Inhaltliche Rechtfertigung des planfestgestellten Abschnitts, Abschnittsende

Die Verkehrswirksamkeit des gewählten Abschnitts wird über die Anbindung an die vorhandene A 39 im Norden sowie über die Verknüpfung mit der B 216 östlich von Lüneburg hergestellt. Daneben nimmt der Abschnitt über die im Bestand der B 4 Trasse innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg vorhandenen Anschlussstellen, die in der Planung erhalten bleiben und funktionsgerecht angepasst werden, die innerstädtischen und regionalen Verkehre auf, woraus der Abschnitt in besonderer Weise auch eine eigene Planrechtfertigung im Zusammenhang der Gesamtplanung erfährt. Eine beschränkende Nebenbestimmung, wonach mit dem Bau erst begonnen werden dürfe, wenn alle einzelnen Abschnitte der A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg planfestgestellt sind, wie in einzelnen Einwendungen gefordert, war deshalb nicht aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang ist ferner Folgendes festzuhalten: Eine Verkehrswirksamkeit und hinreichende Planrechtfertigung im Sinne einer Anpassung der B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg an die mit der Realisierung der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg prognostizierten Verkehrszahlen erfährt der Streckenabschnitt zwischen AS Lüneburg Nord (L 216) und der Verknüpfung mit der B 4 zwar auch ohne Fortführung der Hauptrichtungsfahrbahnen, so dass auch eine Abschnittsbildung bis zur Verknüpfung mit der B 4 in Betracht gekommen wäre. Eine solche böte sich zwar auch unter dem Gesichtspunkt an, dass mit dem Heraustreten der geplanten Autobahntrasse aus der Bestandslage der B 4 eine Zäsur erreicht wäre, nach der die weitere Planung nicht mehr aus der Einbindung der Bestandslage an engere Planungsparameter gebunden wäre. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt sich die gewählte Abschnittsbildung demgegenüber aber gerade deshalb als ermessensfehlerfrei und vorzugswürdig dar, weil mit ihr die notwendigen Verknüpfungen der B 4 und der B 216 in einem Planungsschritt bewältigt werden und sinnvollerweise nur eng abgestimmt und miteinander verbunden zu bewältigen sind. Hinzu kommt, dass die mit dem Heraustreten der Autobahntrasse aus der Bestandstrasse der B 4 verbundene Planungszäsur nur einen theoretisch möglichen Wechsel darstellt, tatsächlich hier aber im Hinblick auf die planerisch zu bewältigende Verknüpfung mit der B 216 ein angepasster Übergang in den Planungsparametern stattfindet.

Damit stellt sich insbesondere auch das gewählte Abschnittsende mit Verknüpfung der verlegten B 216 an der Anschlussstelle östlich Lüneburg als abwägungsfehlerfrei dar.

Das gewählte Abschnittsende ist ferner auch vor dem Hintergrund der durch die notwendige Verlegung der B 216 ausgelösten Folgen und berührten Belange der Hansestadt Lüneburg auf der einen und auf der anderen Seite den Belangen benachbarter Gemeinden im Zuge der B 216 ermessensfehlerfrei. Dabei verbindet sich die Frage nach der Notwendigkeit der Verlegung der B 216 im Sinne einer planerischen Rechtfertigung, die geeignet ist, dem Grunde nach auch insbesondere entgegenstehende Eigentumsbelange zu überwinden, mit der Notwendigkeit der geplanten Anschlussstelle gerade auch nach ihrer Dimensionierung und Gestaltung mit Blick auf die Maßstäblichkeit der Planung des Weiteren Strecken- und Bauabschnitts.

Folgt hiernach die Verlegung der B 216, die durch die A 39 Trasse zerschnitten wird, dem Ziel die unterbrochene Bundesstraßenverbindung mit den für Bundesstraßen mindestens anzuwendenden Entwurfsparametern und einem möglichst rechtwinkligen Kreuzungswinkel bei erneuter östlicher Querung der A 39 Trasse mit möglichst kleinräumiger Einbindung in die Bestandstrasse der B 216 wieder herzustellen, bleibt die gewählte Abschnittsbildung auch mit Blick auf Gewerbeentwicklungsabsichten der Hansestadt Lüneburg im Bereich des Hafens und des Bilmer Berges und die ggfls. hiermit zugleich berührten Belange benachbarter Gemeinden von diesen gleichsam unberührt und damit beanstandungsfrei. Die Planung (in der festgestellten Deckblatt-

fassung folgt vielmehr unter den gegebenen räumlichen Verhältnissen, insbesondere in der vorhandenen Lage der B 4 und der B 216, den eigenen straßenplanerischen Erfordernissen, sowohl die B 4 als auch die B 216 mit der A 39 Trasse zu verknüpfen, wobei auch die Dimensionierung der Anschlussstelle an der im notwendigen Umfang verlegten B 216 den Besonderheiten des Abschnitts mit den zu Grunde gelegten technischen Entwurfsparametern Rechnung trägt. Sowohl den Belangen der Hansestadt Lüneburg als auch den angeführten gemeindlichen Belangen benachbarter Kommunen im weiteren Zuge der B 216, die insoweit zurück treten müssen, darf dann an dieser Stelle deshalb entgegengehalten werden, dass das allgemeine Interesse, vor Fachplanungen bewahrt zu bleiben, die der Förderung von Wirtschaft und Gewerbe in irgendeiner Weise abträglich sind oder sein können, in der fachplanerischen Abwägung regelmäßig überwindbar ist;[295] eine die Abwägung maßgeblich beeinflussende Beeinträchtigung von Gewerbeentwicklungsabsichten der Hansestadt Lüneburg in die straßenrechtliche Planung kann aus den dargelegten Gründen deshalb ebenfalls ausgeschlossen werden.

Allerdings hat die Planfeststellungsbehörde erwogen und im Ergebnis auch durch Nebenbestimmung 1.9.1.1 entschieden, die Baufreigabe ab Stadtkoppel – wo die Autobahn aus der Bestandstrasse der B 4 heraustritt – nicht allein davon abhängig zu machen, dass für das Gesamtvorhaben des Autobahnneubaus zwischen Lüneburg und Wolfsburg unüberwindliche Hindernisse nicht festzustellen sind, sondern darüberhinausgehend der Weiterbau im Folgeabschnitt 2 in Gestalt eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss oder durch eine neue NKV-Bewertung auf der Grundlage aktueller Rahmenbedingungen, insbesondere aktueller projektspezifischer Verkehrsprognose, mit Gesehenvermerk des BMDV gesichert ist. Hierfür waren folgende Überlegungen für die Planfeststellungsbehörde leitend:

Das Abschnittsende im Vorlauf der Querung des Elbe-Seitenkanals (ESK) und die sich daran anschließende enge Parallelführung der Trasse mit dem ESK ist in hohem Maße einwendungsbefangen aus der Perspektive des folgenden Nachbarabschnitts 2 der A 39; die Trassierung im 2. Planungsabschnitt ist für den verfahrensgegenständlichen Bauabschnitt 1 aber nicht entscheidungsrelevant. Sie wird insbesondere auch nicht durch das Abschnittsende im Sinne eines Zwangspunktes dahin vorentschieden, dass keine anderen Linien, insbesondere keine westlichen Parallelführungen oder andere Querungen des ESK im weiter südlichen Verlauf bereits trassierungstechnisch ausgeschlossen würden. Einen verkehrlichen, spezifisch auf die Autobahnplanung bezogenen Sinn erhielte die geplante Anschlussstelle im Zuge der hierfür zu verlegenden B 216 aber gleichwohl erst, wenn ein Folgeabschnitt angeschlossen werden würde. Für die Zulassung von Abschnitt 1 würde nach den Grundsätzen der Abschnittsbildung (hierzu schon unter 2.3.3.1.1) zwar ausreichen, wenn für die Fortführung auch nur ein vorläufig positives Gesamturteil (hierzu 2.3.3.1.4) zu Grunde gelegt werden kann. Damit würde jedoch das nicht zulassungshindernde Risiko des Scheiterns der Gesamtplanung dazu führen können, worauf auch in Einwendungen und Stellungnahmen hingewiesen wird, dass mit der Anschlussstelle B 216 zwar ein Anschluss an das nachgeordnete Netz und ein verkehrswirksamer Autobahnabschnitt gewährleistet wäre, ohne dass aber (im Falle des nicht zulassungsfeindlichen Scheiterns der Gesamtplanung) ein Folgeanschluss erfolgen könnte, während die mit der Realisierung der Anschlussstelle verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Schutzgüter und das Eigentum Privater sowie in das nachgeordnete Straßennetz mit Verlegung der B 216 und der L 221 ganz erheblich ins Gewicht fallen und nur mit Blick auf die (zu Grunde gelegte) Fortführung der Autobahntrasse erforderlich wären und eben auch nur im Hinblick hierauf gerechtfertigt werden können.

Vor diesem Hintergrund nimmt die Nebenbestimmung 1.9.1.1 die entsprechende Zäsur dieses Abschnitts auf und macht den weiteren Baufortschritt ab Stadtkoppel in Richtung Abschnitt 2 in der Durchführung des Vorhabens, d.h. in der Bauablaufplanung davon abhängig, dass für den

[295] BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000 –4 VR 19/99 –, juris Rn. 9.

Folgeabschnitt ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt oder ein vordringlicher Bedarf durch eine neue NKV-Bewertung auf der Grundlage aktueller Rahmenbedingungen, insbesondere aktueller projektspezifischer Verkehrsprognose, mit Gesehenvermerk des BMDV nachgewiesen ist.

Damit wird das Baurecht für den Bauabschnitt zum einen zwar als Ganzes erteilt, die Ausnutzung auf der anderen Seite aber für den betreffenden Teilstreckenabschnitt am südlichen Bauende bis zum Vorliegen einer größeren Gewissheit für die Fortführung zurückgestellt, dem in der Bauablaufplanung Rechnung getragen werden kann.

Im Anschluss an die Erörterung vom 22.06.2023 wurde seitens der Vorhabenträgerin eine entsprechend gegliederte Bauausführung in Nord-Süd-Richtung ausdrücklich als möglich bestätigt. Inzwischen hat die Vorhabenträgerin ihre Bauablaufplanung entsprechend umgestellt und sieht nun einen Baubeginn für die Verkehrsanlagen ab Mai/Juni 2025 in Nord-Süd-Richtung vom Anfang der Baustrecke an der Anschlussstelle Lüneburg Nord (L 216) und von dort in südlicher Richtung fortschreitend vor.

Damit tragen Vorhabenträgerin und Planfeststellungsbehörde übereinstimmend den besonderen Umständen Rechnung, dass ein Baurecht für den verfahrensgegenständlichen Abschnitt 1 der A 39 zwar bereits auch nur mit einer vorläufig positiven Fortführungsprognose festzustellen ist, wegen der besonderen Eingriffsschwere am Ende von Abschnitt 1 die Ausnutzung des Baurechts in diesem betreffenden Teilstreckenabschnitt praktischerweise aber in engerer Abhängigkeit von der Fortführung des Gesamtvorhabens im Folgeabschnitt 2 gesehen werden darf, während die gleichen Überlegungen für den Streckenabschnitt ab Baubeginn im Norden bis Stadtkoppel für eine entsprechende Baufreigabebeschränkung des ganzen Abschnitts gerade nicht in gleicher Weise eingreifen. Soweit ist festzustellen, wie oben ausgeführt, dass die Planung des Abschnitts sowohl von der Bedarfsplanfestlegung getragen wird als auch mit einer verbesserten Funktion als Hauptentlastungstraße für das Stadtgebiet von Lüneburg einen gewichtigen regionalen Verkehrsnutzen entfaltet, der aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für sich geeignet ist, die Planung bis Stadtkoppel auch im Hinblick auf eine weiter offene Fortführung des verknüpften Bedarfsplanprojektes zu rechtfertigen, so dass es abwägungsgerecht ist, den Bau an diese Überlegungen anschließend zunächst bis Stadtkoppel, wobei es sich um ein implementiertes Teilprojekt eigener Rechtfertigung handelt, durchzuführen und so dann fortzuführen, wenn auch ein vollziehbares Baurecht für den 2. Planungsabschnitt vorliegt oder ein eine neue NKV-Bewertung auf aktueller Grundlage die Fortführung des Gesamtprojekts anzeigt.

Als gleichwertig zu einem vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2 erachtet die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang die Fortschreibung des Nutzen-Kosten-Verhältnis für das Gesamtprojekt, weil allenfalls der Entfall eines angemessenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses als besonderer Umstand geeignet wäre, die Erforderlichkeit des Vorhabens auch in Anbetracht der gesetzlichen Feststellung des vordringlichen Bedarfs entfallen zu lassen. Ist ein Straßenbauvorhaben - wie hier - in die Dringlichkeitsstufe des "vordringlichen Bedarfs" eingestuft, ist zwar zum einen die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Planfeststellung vorgegeben und kann zum anderen regelmäßig nicht angenommen werden, dass dessen Finanzierung aus Mitteln des Bundeshaushalts bis zum Außerkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses ausgeschlossen ist.[296] Sofern aber eine in der Baudurchführung von Bedarfsplanmaßnahmen vorzunehmende Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnis[297], welche über die reguläre Kostenfortschreibung

[296] BVerwG, Beschluss vom 30.05.2024 – 9 VR 1/24 –, juris Rn. 13 unter Hinweis auf BVerwG, Urteile vom 24.11.2011 – 9 A 23.10 – BVerwGE 141, 171 Rn. 28 und vom 3.11.2020 – 9 A 12.19 – BVerwGE 170, 33 Rn. 134; jeweils m. w. N.

[297] Mit Erlass vom 11.05.2023, StB 11/7113.2/4/3765998, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den obersten Straßenbaubehörden der Länder sowie der Die Autobahn GmbH des Bundes aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der aufgeschobenen gesetzlichen Bedarfsplanüberprüfungen aufgegeben, die Wirtschaftlichkeit der laufenden Bedarfsplanmaßnahmen im Nachgang der (gesetzlichen) Bedarfsermittlung über den weiteren Planungsprozess bis zur Realisierung nachzuweisen und zur Betrachtung der Entwicklung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) Hinweise gegeben, die seitens der Vorhabenträgerin zu beachten sind.

laufender Projekte in den verschiedenen Planungsphasen weit hinaus geht, zum Entfallen der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit führen kann, trägt die Planfeststellungsbehörde mit der beigefügten Baufreigabebeschränkung für den betreffenden Teilstreckenabschnitt ab Stadtkoppel auch dem Umstand Rechnung, dass in diesen Fällen das eingeschlossene Teilprojekt, die B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg bedarfsgerecht in der Funktion einer innerstädtischen Hauptentlastungsstraße mit Anbindung an das Netz weiträumiger Fernautobahnverbindungen zu einem Autobahnteilstück auszubauen, durch eine eigene Planrechtfertigung getragen wird und dem folgend auch ausführbar bleibt, die Planung also insofern in dem Knotenpunkt bei Stadtkoppel jedenfalls in der Durchführung teilbar ist.

In der Abwägung zwischen dem Interesse an einem zügigen Gesamtbaufortschritt auf der einen und der möglichen Minimierung des nach dem für das Vorhaben gestellten vorläufig positiven Gesamturteil verbleibenden Restrisiko für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf der anderen Seite stellt es sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde danach als geboten dar, die Bauausführung, soweit sie allein durch das Gesamtprojekt der A 39 getragen wird, eben mit Blick auf dessen (mögliche, aus den Gesamtumständen aus eigener Sicht der Planfeststellung aber nicht gewisse) Fortführung des Gesamtprojektes noch zurückzustellen. Leitend ist hierbei auch, dass das Vorhaben ab Stadtkoppel nicht nur erhebliche Eingriffe in die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, sondern in diesem Bereich auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für verdrängte europäische Vogelarten auslöst, die trassennah nicht kompensiert werden können und deshalb artenschutzrechtliche Ausnahmeentscheidungen erforderlich machen, die hier durch das höhere Gewicht der neuen Fernautobahnverbindung gerechtfertigt sind, aber sonst vermeidbar wären. Von Gewicht ist in diesem Zusammenhang auch die besondere Situation der Bundesverkehrswegeplanung, die unter veränderten global ökonomischen Randbedingungen einer Fortschreibung bedarf. Vor dem Hintergrund, dass der gesetzliche Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bisher nicht fortgeschrieben ist, hat das BMDV für alle laufenden Bedarfsplanmaßnahmen durch internen Erlass (s. bereits oben) aufgegeben, für weitere Planungsschritte jeweils das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu überprüfen. Von einer solchen internen Neubewertung hängt die weitere Realisierung der Gesamtmaßnahme wie auch des 1. Bauabschnittes der A 39 ab. Aus Sicht der Planfeststellung spricht abwägend mehr dafür, die Bauausführung vor diesem Hintergrund ab Stadtkoppel bis zum Vorliegen eines vollziehbaren Beschlusses für den Folgeabschnitt oder aber bis zur positiven Neubewertung des NKV für das Gesamtprojekt zurückzustellen. Dies ist als Ergebnis der Abwägung durch die bauliche Zäsur bei Stadtkoppel geschehen.

Dabei tritt auch hervor, dass die implementierte Teilmaßnahme zum Ausbau der B 4 bis Stadtkoppel selbständig ausführbar bliebe. Die insoweit der Fernautobahnfunktion folgende Querschnittsgestaltung, die ihre innere Rechtfertigung aus dem soweit vorläufigen positiven Gesamturteil bezieht, steht dem nicht entgegen, weil der Streckenabschnitt bis Stadtkoppel eben eine sinnvolle Verkehrsfunktion für sich auch mit dem gegenüber einer Stadtautobahn erweiterten Querschnitt behält und ein Scheitern der Gesamtplanung insofern nicht eigens ins Gewicht fällt.

Einer Aufteilung oder Zuordnung der mit dem zugelassenen Autobahnabschnitt verbundenen Kompensationen auf den einen und den anderen Teilstreckenabschnitt bedarf es aus Abwägungsgesichtspunkten nicht. Denn insoweit rechtfertigt die Zulassung des Abschnitts aus der Perspektive eines vorläufig positiven Gesamturteils die Durchführung der vorgesehenen Kompensationen insgesamt, die für sich weniger schwer wiegen und auch ohne die am Abschnittsende durch das Vorhaben ausgelösten Eingriffe in Natur und Landschaft ein sinnvolles Ganzes für sich wie auch bereits im Hinblick auf eine spätere Fortführung des Gesamtvorhabens ergeben.

2.3.3.1.3 Zwangspunkte

Unzulässige Zwangspunktwirkungen sind mit dem gewählten Abschnittsende nicht verbunden. Zum einen ist nicht zu erkennen, dass das Abschnittsende einen Zwangspunkt für den

Trassenverlauf im 2. Planungsabschnitt mit der dort gewählten Parallellage zum Elbe-Seitenkanal (ESK) und den damit ausgelösten jagdlichen, landwirtschaftlichen und eigentumsrechtlichen Betroffenheiten darstellte und auch das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen im weiteren Trassenverlauf zwangsläufig beeinträchtigte, wie in Privateinwendungen und Stellungnahmen von Umweltverbänden vorgebracht wird. Es ist offensichtlich, dass das Abschnittsende östlich von Lüneburg selbst eine freilich in der weiteren Linienbestimmung nicht gewählte Trassierung westlich des ESK offenlässt und ohne die in Einwendungen und Stellungnahmen behauptete Zwangspunktwirkung ist. Der Gelenkpunkt der Trassierung, der für die Querung des Röbbelbaches im 3. Planungsabschnitt bestimmend ist, liegt am Ende des 2. Planungsabschnittes im Übergang zum 3. Planungsabschnitt, weshalb die hiermit aufgeworfene Frage der FFH-Gebietsbeeinträchtigung bereits Gegenstand des ebenfalls bereits laufenden Verfahrens zum 2. Planungsabschnitt ist und nicht erst mit dem 3. Planungsabschnitt aufgeworfen und behandelt wird. Vergleichbare Zwangspunktwirkungen sind mit dem gewählten Ende des 1. Planungsabschnittes nicht verbunden. Solche wären auch nicht unbedingt geeignet, das gewählte Abschnittsende als ermessensfehlerhaft erscheinen zu lassen; in erster Linie würden bestimmte Zwangspunktwirkungen zur Folge haben, dass die durch das gewählte Ende eines Abschnittes unweigerlich ausgelösten Folgen in dem weiteren alternativlos vorbestimmten Verlauf der Trasse außerhalb des verfahrensgegenständlichen Abschnitts bereits in dem Verfahren des vorlaufenden Planungsabschnittes zu bewältigen und insoweit auch Betroffene des Folgeabschnitts bereits im Verfahren zum vorlaufenden Planungsabschnitt einwendungsbefugt sind.

Mit dem für das Gesamtplanungskonzept des Autobahnneubaus zwischen Lüneburg und Wolfsburg auszustellenden positiven Gesamturteil (hierzu 2.3.3.1.4) darf bzw. muss auch das öffentliche Interesse an der Gesamtplanung in die Abwägung und Verhältnismäßigkeitsprüfung eingestellt werden, wenn auch in der Gewichtung der öffentlichen Interessen die hinzunehmenden Abstriche von der Planungszielverwirklichung des plangegenständlichen Abschnitts mindernd einzustellen sind.

2.3.3.1.4 Vorausschau auf Gesamtmaßnahme

Die gewählte Abschnittsbildung stellt sich sowohl für die Gesamtmaßnahme einer Fernautobahn zwischen Lüneburg und Wolfsburg als auch mit Blick auf die Funktion des Abschnitts als Hauptentlastungstraße für das Stadtgebiet von Lüneburg beanstandungsfrei dar. Auch zeigt die gebotene Vorausschau auf die Gesamtmaßnahme, dass dieser keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.[298]

Aus dem Blickwinkel des Planungsziels einer leistungsfähigen Fernautobahnverbindung zwischen Oberzentren stellt sich der Planungsabschnitt in der gewählten Linie als Lückenschluss im Autobahnnetz dar, der im Hinblick auf die zu verwirklichenden Planungsparameter der EKA 1 A auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg Abstriche von der Planungszielverwirklichung hinnehmen muss. Auf der anderen Seite muss der Planungsabschnitt gerade mit der Anpassung des vorhandenen Bestandsausbaus der B 4 zur Autobahn mit den vorhandenen Anschlussstellen dem regionalen Verkehrszweck einer weiterhin leistungsfähigen Ostumfahrung von Lüneburg dienen. Das Ineinandergreifen unterschiedlicher Planungsziele ist für die Bewältigung der verschiedenen durch die Planung ausgelösten Konfliktsituationen mit dem jeweils zukommenden unterschiedlichen Gewicht in die Abwägung bzw. auch Verhältnismäßigkeitsprüfung einzustellen.

Dabei ist das Vorhaben nach den obigen Ausführungen auf der ersten Stufe grundsätzlich durch die gesetzliche Bedarfsfeststellung mit dem Planungsziel der Schaffung einer durchgehenden

[298] Vgl. u.a. BVerwG Urteil vom 11.07.2011 – 11 C 14/00 –, juris Rn. 18; BVerwG, Urteil vom 28.02.1996 – 4 A 27/95 –, juris Rn. 31.

Fernautobahnverbindung in dem bestehenden Autobahnnetz zwischen Lüneburg und Wolfsburg geeignet, entgegenstehende private Belange, auch Eigentumsinteressen sowie öffentliche Belange, wie die Integritätsinteressen von Natur und Umwelt zu überwinden. Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen nimmt dabei zwar im Planungsabschnitt mit den von der Planungszielverwirklichung hinzunehmenden Abstriche ab. In der Gewichtung und Abwägung der Planfeststellungsbehörde wäre das alleinige Planungsziel des Erhalts einer leistungsfähigen Ostumgehung innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg vor dem Hintergrund bzw. unter der Voraussetzung, dass ohne Hinzutreten der Autobahnplanung ein Anpassungsbedarf für die B 4 innerhalb von Lüneburg gleichwohl anzuerkennen ist, zwar ebenfalls geeignet, eine entsprechende Planrechtfertigung zu begründen. Diese bliebe auf der zweiten Stufe des Planungsauftrages aber auf die erforderlichen Anpassungen im Bestand nach den geringeren Entwurfsparametern einer Stadtautobahn (EKA 3), die mit der beantragten Planung z.B. bei der Querschnittsgestaltung überschritten sind, beschränkt. Die für den Planungsabschnitt im Ausgangspunkt zu Grunde gelegten Entwurfsparameter, wenn diese auch nicht vollständig verwirklicht werden können, erhalten ihre innere Rechtfertigung damit nicht aus einer ggfls. notwendigen Anpassung im Bestand, sondern erst aus dem Hinzutreten der Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg. Inanspruchnahmen, wie insbesondere Eingriffe in Eigentum und das Integritätsinteresse von Natur und Umwelt können dann je nach dem ihnen zukommenden Gewicht bereits durch die alleinige Teilplanung oder erst aus dem Gesamtplanungskonzept gerechtfertigt sein. Insofern unterscheidet sich der plangegenständliche Abschnitt aber nicht von anderen Autobahnabschnitten, denen ebenfalls eine eigenständige Verkehrsfunktion zukommt, auch wenn sich das Gesamtplanungskonzept späterhin als nicht realisierbar herausstellen sollte. Die Verkehrsfunktion muss vor dem Hintergrund der Gesamtplanung gesehen werden. Sie kann auch darin liegen, bis zur Verwirklichung der Gesamtplanung in erster Linie regionalen Verkehr aufzunehmen und dadurch örtliche Verkehrsprobleme zu lösen. Die Bedeutung des Gesamtvorhabens für den weiträumigen Verkehr wird dadurch nicht in Frage gestellt.[299]

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Für die Frage der Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens, die sich bei abschnittsweiser Planung dahin stellt, ob dem beantragten Vorhaben im Zeitpunkt der Planfeststellung bei vorausschauender Betrachtung auf einem der Folgeabschnitte unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, sind auch die Folgeabschnitte 2-7 insoweit in den Blick zu nehmen, als der Gesamtplanung überwindliche Raumwiderstände insbesondere umweltfachlicher Art entgegenstehen. Dem Vorhaben dürfen insgesamt, insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie der artenschutzrechtlichen Belange, keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen. Dies ist für den Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg in dem Gutachten „Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens“ (Unterlage 01, Anlage 1) geprüft und bejaht worden:

Der erforderlichen Sicherung von Natura 2000-Gebieten (vgl. hierzu Unterlage 01, Anlage 1, S. 31 ff.) sowie der artenschutzrechtlichen Belange (ebenda, S. 49 ff.) wurde in dem gestuften Planungsprozess bereits auf der Ebene der Raumordnung und Linienbestimmung Rechnung getragen. Dabei wurden großflächige Gebiete wie „Großes Moor bei Gifhorn“ möglichst weiträumig gemieden, kleinflächige Gebiete wie z.B. „Vogelmoor“ bei Ehra im Rahmen der Variantenentwicklung umfahren. Beeinträchtigungen langgestreckter Fließgewässersysteme, z.B. „Ilmenau mit Nebenbächen“, deren Querung nicht vermieden werden konnte, wurden durch Wahl des Querungsortes, Dimensionierung und Anordnung des Querungsbauwerks, Art der Baudurchführung und sonstige Schutz- und Vermeidungsvorkehrungen soweit wie möglich

[299] Vgl. insoweit BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 – 4 A 1/04 –, juris Rn. 22.

gemindert.

Im Rahmen der Vorplanung wurden die Auswirkungen des Neubaus der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg auf 26 FFH-Gebiete und acht Vogelschutzgebiete untersucht (FFH-Vorprüfung). Nach dem Ergebnis dieser FFH-Vorprüfungen wurden für sieben FFH-Gebiete und drei Vogelschutzgebiete im Rahmen von Verträglichkeitsprüfungen die zu erwartenden Beeinträchtigungen aufgrund des Planungsstandes und der voraussehbaren Vermeidungsmaßnahmen sowie dem Wissenstand der Auswirkungsprognose und -bewertung ermittelt. Hierbei wurden auf der Ebene der Raumordnung für keines der Natura 2000-Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele festgestellt.

Auf der Ebene der Genehmigungsplanung wurden für die FFH-Gebiete „Ilmenau mit Nebenbächen“ (Abschnitte 1, 2 und 3), „Ise mit Nebenbächen“ (Abschnitt 5) und „Vogelmoor“ (Abschnitt 7) sowie für die Vogelschutzgebiete „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ (Abschnitte 4 und 5) und „Schweimbker Moor und Lüderbruch“ (Abschnitt 5) vertiefende Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt. Dabei wurden das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“, das sowohl in Abschnitt 1 mit der Ilmenau als auch in den Abschnitten 2 und 3 mit dem Vierenbach bzw. Röbbelbach in Abschnitt 3 betroffen ist sowie das in den Abschnitten 4 und 5 betroffene Vogelschutzgebiet „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich, jeweils entsprechend abschnittsübergreifend und auf der Grundlage aktualisierter Bestandsaufnahmen zu den einzelnen Gebieten, ihren Erhaltungszielen unter Einbeziehung der wertgebenden Bestandteile (Unterlage 01, Anlage 1, S. 45) betrachtet.

Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen aller einzelnen Erhaltungsziele der genannten Schutzgebiete auszuschließen.

Zu den Schutzgebieten „Vogelmoor“ (DE 3430-301) im 7. Planungsabschnitt und „Ise mit Nebenbächen“ (DE 3229-331) im 5. Abschnitt hält die geplante Trasse einen Abstand von mehr als 250 (Vogelmoor) bzw. mehr als 220 m (Ise mit Nebenbächen). Die Querung der Ilmenau im 1. Abschnitt und die Querung des Röbbelbaches im 3. Abschnitt als Bestandteil des Schutzgebietes „Ilmenau mit Nebenbächen“ (DE 2628-331) sind zwar mit Überbrückung von 390 m² des LRT 3260 und 130 m² des LRT 6430 an der Ilmenau und 270 m² Verlust des LRT *91EO am Röbbelbach verbunden, während die Trasse den Vierenbach in einem Abstand von 260 m zum FFH-Schutzgebiet quert. Die Flächenbetroffenheiten durch Überspannung des erweiterten Brückenbauwerks an der Ilmenau und der Verlust von LRT bei Querung des Röbbelbaches liegen jedoch deutlich unter den Orientierungswerten für erhebliche Beeinträchtigungen nach den als Fachkonvention zu Grunde gelegten Angaben bei LAMBRECHT et al. (2007). Erhebliche Beeinträchtigungen der geschützten Fließgewässer durch Sedimenteinträge während der Bauphase sowie Schadstoffeinleitungen mit der Straßenentwässerung werden durch Auflagen zur Bauausführung sowie durch die Filtration der Straßenabwässer über Böschungsversickerung oder Durchsickern von Retentionsbodenfiltern vor Einleitung vermieden. Auf Grund der Entfernung der Trasse zum FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ im 2. Planungsabschnitt sind direkte Flächenverluste ausgeschlossen; zwar wird hier der Critical Load für Stickstoffeinträge in den LRT 4030 („trockene europäische Heiden“) auf einer geringen Fläche von 300 m² geringfügig überschritten. Eine Beeinträchtigung des LRT ist jedoch insgesamt wegen der geringen Größe nicht zu erwarten. Erhebliche Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Stickstoffeinträge sind im Übrigen auch unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung für die Critical Loads aller LRT im potenziellen Wirkbereich der A 39 nicht zu erwarten.

Soweit es im 4. und 5. Planungsabschnitt außerhalb des Vogelschutzgebietes „Ostheide bei Himbergen und Bad Bodenteich“ (DE 2930-401), zu dem die Trasse einen Abstand von mehr als 1 km hält, zu Beeinträchtigungen von Ortolan-Lebensräumen kommt, insbesondere Verinselungen, wie in Einwendungen hierzu vorgebracht wird, werden erhebliche Beeinträchtigungen durch

Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Umfeld der beeinträchtigten Ortolan-Lebensräume ausgeschlossen.

Auch soweit im Bereich Fulau/Ziegeleigraben westlich von Wittingen im Landkreis Gifhorn (Planungsabschnitt 5) im Hinblick auf das dortige Vorkommen der Libellenart „Vogel-Azurjungfer“ (siehe Unterlage 01, Erläuterungsbericht, S. 210/223 und Unterlage 01, Anlage 1, S. 65/66 ein auf den Schutz und die Erhaltung dieser Art angelegtes potentielles FFH-Gebiet anzusprechen ist, wurde durch Trassenverschiebung um ca. 100 m östlich eine Querung und Zerschneidung des Lebensraumes dieser Art mit der Folge vermieden, dass eine Schutzgebietsausweisung in dem Raum durch die Verwirklichung des Autobahnvorhabens nicht unmöglich gemacht wird. Zusätzlich sind populationsstärkende Maßnahmen durch Habitat Aufwertung für die Art etwa in Form von Grabenaufschlüssen mit der für die Art erforderlichen Gestaltung einer (frostfreien) Gewässersohle und Fließgeschwindigkeit abseits der geplanten Trasse im Rahmen eines künftigen Gebietsmanagements möglich.

Das Vorhaben erweist sich somit im Hinblick auf den europäischen Gebietsschutz abschnittsübergreifend in der Vorausschau im Sinne eines vorläufig positiven Gesamturteils als zulassungsfähig. Die bezogen auf den Planungsabschnitt 1 vollzogene Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Anforderungen des europäischen und sonstigen Gebietsschutzes ist unter 2.3.2.5.4 im Einzelnen dargestellt.

Unüberwindliche Planungshindernisse sind abschnittsübergreifend schließlich auch mit Blick auf artenschutzrechtliche Belange zu verneinen. Dabei ist der Anforderungs- und Prüfungsmaßstab für die aus dem gestuften Planungsprozess der Umweltverträglichkeitsstudie im Raumordnungsverfahren entwickelte Linie der A 39 so gewählt und bestimmt worden, dass die in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren weiter zu verfolgende Linie im Regelfall keine Arten beeinträchtigt, bei denen die Gefahr besteht, dass sich deren Erhaltungszustand trotz vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen projektbedingt verschlechtern würde. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit die generelle Möglichkeit, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände mit einer gesetzmäßigen Ausnahmeentscheidung zuzulassen, beanstandungsfrei eröffnet. Denn die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Gemeinwohlbelange sind nach ihrem Gewicht mit Blick auf eine verbesserte wirtschaftliche Entwicklung des nord-ostdeutschen Raumes sowie auch mit Blick auf die mit dem Vorhaben als Bestandteil des TEN-V (allgemeines Netz) verbundene Effizienzsteigerung im Verkehrssektor, die auf eine maßgebliche Reduzierung der mit dem Verkehrsausstoß verbundenen Treibhausgasemissionen zielt, generell geeignet, die durch das Vorhaben negativ berührten Umweltbelange einschließlich artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Wege der Ausnahme zu überwinden (hierzu bereits unter 2.3.2.5.3.8). Wenn das Vorhaben in seinen einzelnen Abschnitten auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslöst, wie dies in Einwendungen vorgebracht wird, sind hiermit nicht gleichsam unüberwindliche Hindernisse der Linie in umweltfachlicher Hinsicht festzustellen. Dabei bleibt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere der gestufte Planungsansatz der Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung im Raumordnungsverfahren unbeanstandet, wonach auf der ersten Stufe die Bestandserfassung auf die Ermittlung der für die lokalen Populationen der planungsrelevanten (empfindlichen) Arten essentiellen Habitate und Strukturen konzentriert und einzelartspezifische Betrachtungen im Sinne von Artenschutzbeiträgen in den einzelnen Planungsabschnitten vorgenommen wurden. Die hiernach für die einzelnen Planungsabschnitte durchgeführten artenschutzrechtlichen Fachbeiträge kommen zusammenfassend (Vgl. Unterlage 01, Anlage 1, S. 61 f.) zu dem Ergebnis, dass sofern jeweils verschiedene Verbotstatbestände für geschützte Arten durch das Vorhaben unvermeidbar verwirklicht werden, diese auch nahezu in allen Fällen populationsstärkende Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) im Vorfeld des Vorhabens erforderlich machen, die Erteilung von Ausnahmen aber jeweils zulässig ist, da zumutbare Alternativen mit geringerem artenschutzrechtlichen Konfliktpotential nicht zur Verfügung stehen und der Erhaltungszustand der

betroffenen Populationen sich jeweils landesweit nicht verschlechtert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den dargelegten fachgutachtlichen Feststellungen und Schlussfolgerungen der Vorhabenträgerin so weit an. Die artenschutzrechtliche Prüfung und Ausnahmeentscheidung für den hier planfestgestellten Abschnitt 1 der A 39 ist unter 2.3.2.5.3 und 2.3.2.5.3.8 dargestellt.

Auf der dargestellten Vorzugstrasse sind danach zum Zeitpunkt der Planfeststellung weder für den hier planfestgestellten Abschnitt 1 als auch nicht für einen der Folgeabschnitte des Autobahnneubaus zwischen Lüneburg und Wolfsburg unüberwindliche Hindernisse in umweltfachlicher Sicht festzustellen.

Ferner sind auch keine auf die Planrechtfertigung durchgreifenden Zweifel an der Realisierbarkeit des Vorhabens innerhalb des Zeitrahmens nach § 17c Nr. 1 FStrG im Hinblick auf dessen Finanzierung und Finanzierbarkeit[300] begründet. Das Vorhaben ist im aktuellen Bedarfsplan als laufend und fest disponiert eingestuft, so dass eine hinreichende Finanzierungsgewissheit aus Bundesmitteln erwartet werden kann.

Soweit in Einzelstellungnahmen weitere konkrete Hürden für die weitere Planung vorgetragen werden, so wird auf die Begründung zur Zurückweisung der jeweiligen Einwendung Bezug genommen.

2.3.3.2 Alternativenprüfung

Die Abwägung hat auch erbracht, dass das planfestgestellte Vorhaben allen anderen denkbaren Alternativen und Varianten vorzuziehen ist.

2.3.3.2.1 Rechtliche Anforderungen und zu prüfende Alternativen/Varianten

Auch die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist ungeachtet hierbei zu beachtender, rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung.[301] Allerdings ist es grundsätzlich nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen der Vorhabenträgerin im Rahmen der Abwägung durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen; die Planfeststellungsbehörde kann sich im Regelfall darauf beschränken zu kontrollieren, ob die von der Vorhabenträgerin getroffene Entscheidung rechtmäßig ist.[302] Dies gilt etwa auch hinsichtlich der notwendigen Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Vorhabens, die die Ermittlung und die - gerade bei Vorliegen mehrerer technischer Alternativen auch abwägende - Berücksichtigung einer Vielzahl unterschiedlicher, insbesondere sicherheitsrelevanter Umstände erfordert. Auf der Grundlage einer hinreichenden Sachverhaltsermittlung hat dementsprechend zunächst die Vorhabenträgerin eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken auszuschließen. Vorrangig obliegt es ihr abzuschätzen, welcher baulichen Maßnahmen es bedarf, um sicherheitsrechtlich unbedenkliche Verhältnisse zu gewährleisten. Entwickelt er unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke sowie auf der Grundlage fachlicher Studien ein plausibles und tragfähiges Konzept, so darf er daran auch dann festhalten, wenn andere Lösungsmodelle technisch ebenfalls vertretbar sind.[303]

Das enthebt die Planfeststellungsbehörde andererseits nicht ihrer Pflicht, bei der Zusammen-

[300] Einem Straßenbauvorhaben, das wegen mangelnder Finanzierung nicht realisierbar ist, fehlt gleichsam die erforderliche Planrechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999 – 4 A 12/98 –, juris LS 2; OVG Rh-Pfl., Urteil vom 12.05.2005 – 1 C 11472/04 –, juris Rn. 18).
[301] BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 – 4 A 4/15 –, juris Rn. 32.
[302] BVerwG, Urteil vom 21.01.2016 – 4 A 5/14 –, juris Rn. 168 m.w.N.
[303] BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 17/16 –, juris Rn. 12.

stellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Insoweit ist sie befugt, auch bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen.[304]

Von einer Alternative kann allerdings nicht mehr gesprochen werden, wenn eine Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft. Dies ist namentlich der Fall, wenn ein mit dem Vorhaben verbundenes wesentliches Ziel mit einer Alternative nicht erreicht werden kann.[305]

Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Die Planfeststellungsbehörde braucht den Sachverhalt dabei aber nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse zur Erreichung der Planungsziele weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. (Nur) die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen muss sie im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen.[306]

Nach diesen Maßstäben erweist sich die Vorzugsentscheidung der Vorhabenträgerin, den Autobahnneubau zwischen Lüneburg und Wolfsburg in dem ersten Bauabschnitt anknüpfend an die AS Lüneburg Nord (L 216) im Wesentlichen auf der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg zu verwirklichen, aus den nachstehenden Gründen als nachvollziehbar und wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet.

2.3.3.2.2 Keine großräumige Neutrassierung

Die in Stufen durchgeführte weiträumige Variantenuntersuchung lässt Lücken (in Bezug auf den Planungsraum des ersten Bauabschnitts) nicht erkennen. Weiträumige Varianten über den gesamten Streckenverlauf von Lüneburg bis Wolfsburg waren dabei in dem nach § 16 Abs. 1 und 2 UVPG a.F. vorgesehenen gestuften Verfahren bereits Gegenstand des für das Gesamtprojekt mit der landesplanerischen Feststellung vom 24.08.2007 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren (vgl. 2.2.6).

Vor diesem Hintergrund stellte sich in der weiträumigen Betrachtung zunächst die Frage, ob sich die Vorzugswürdigkeit der Hauptvariante Ost der landesplanerischen Feststellung gegenüber der Hauptvariante West auch auf der detailschärferen Zulassungsebene für den Planungsraum um Lüneburg bestätigt. Dies ist der Fall. Die Hauptvariante Ost ist mit einer erheblich geringeren Trassenlänge und dadurch erheblich geringeren Flächeninanspruchnahmen mit Blick auf die einzelnen Schutzgüter nach dem UVPG und insgesamt geringeren Umweltauswirkungen sowie auch geringeren Auswirkungen auf die Landwirtschaft verbunden. Die Trassenmehrlänge der Hauptvariante West dokumentiert auch aussagekräftig die insgesamt größere Zerschneidungswirkung sowohl für die Siedlungs-, Landschafts- und Naturräume des Westkorridors im Vergleich zur Hauptvariante Ost. Dabei konnte der Vergleich zwischen einer östlichen und einer westlichen Umgehung von Lüneburg auf den nördlichen Planungsraum bis östlich Uelzen, wo die Hauptvarianten (zwischen GP1-18/1 und GP1-18/2) wieder zusammengeführt werden, beschränkt werden. Im Ergebnis ist der Hauptvariante Ost aus

[304] BVerwG, Urteil vom 26.06.2019 – 4 A 5/18 –, juris Rn. 60.
[305] BVerwG, Urteil vom 22.06.2015 – 4 B 62/14 –, juris Rn. 17; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1/15 –, juris Rn. 139.
[306] BVerwG, Urteil vom 03.03.2011 – 9 A 8/10 –, juris Rn. 65; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 – 4 C 8/09 u.a. –, juris Rn. 128; BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris Rn. 132, 135 f.; BVerwG, Urteil vom 04.09.2018 – 9 B 24/17 –, juris Rn. 7.

umweltfachlicher Sicht danach unverändert zu nahezu allen Schutzgütern einschließlich Schutzgut Mensch ein deutlicher Vorteil gegenüber der Westvariante einzuräumen (vgl. Dokumentation der Variantenentscheidung der UVS zum ROV für den 1. Abschnitt, Stand: 19.07.2017, Unterlage 01, Anlage 3). Die Hauptvariante Ost setzt sich in der Abwägung dabei auch auf der Ebene der Genehmigungsplanung gegenüber möglichen Varianten im Westkorridor als vorzugswürdig durch, auch wenn die Trassenführung im Ostkorridor, insbesondere im Planungsraum um Lüneburg die B 4 Trasse im Stadtgebiet von Lüneburg aufgreift und in diesem Bereich nicht alle Entwurfsparameter einer Fernautobahn (EKA 1A), wie oben dargelegt, erreicht. Damit mögen im Westkorridor zwar Varianten darstellbar sein, die aus rein verkehrsplanerischer Sicht, wie es in Einwendungen hierzu heißt, besser geeignet wären oder die Entwurfsparameter einer Fernautobahn voll oder in stärkerem Maße erfüllten. Die demgegenüber mit der Hauptostvariante innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg vergleichsweise hinzunehmenden Abstriche von der Planungszielverwirklichung einer reinen Fernautobahn werden aber durch die sonstigen Nachteile der als Ergebnis der raumordnerischen Untersuchungen und Bewertungen zurück gestellten westlichen Varianten in dem beschriebenen nördlichen Planungsraum weit aufgewogen. Dabei stellt sich die beantragte und planfestgestellte Lösung, das Planungsziel einer Fernautobahnverbindung zwischen Wolfsburg und Lüneburg innerhalb des Stadtgebietes im Wesentlichen auf der Bestandstrasse der B 4 zu verwirklichen und hiermit zugleich die Funktion einer Hauptentlastungsstraße für Lüneburg weiterhin zu erfüllen, nicht einseitig als Nachteil dieser Variante dar. Denn durch die gewollte Bündelung der Fernverkehre auf der einen und der städtischen wie regionalen Verkehre auf der anderen Seite vermeidet sie eben Zerschneidungswirkungen, die mit einer Neubautrasse im Raum Lüneburg verbunden wären. Innerhalb des Ostkorridors treten Alternativen durch das Lüner Holz oder nördlich über Ebensberg wegen der mit ihnen verbundenen Neuzerschneidungen und der damit verbundenen flächenwirksamen Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Pflanzen und Tiere, Landschafts- und Agrarräume im Vergleich zum gewählten Ausbau der B 4 Bestandstrasse eindeutig nachteilig zurück. Dasselbe gilt erkennbar auch für eine weiträumige Nordumfahrung von Lüneburg, die ausgehend von dem Anschluss der B 404 die Ortslagen Bardowick, Adendorf und Scharnebeck nördlich umfährt, unabhängig davon, dass diese Variante den gesetzlich bestimmten Verknüpfungspunkt der Bedarfsplanfestlegung *A 039 AS Lüneburg-N (~~B~~L 216)* ebenso weit verfehlt wie die wegen ihrer Neuzerschneidungswirkungen ausgeschlossene weiträumige Westumfahrung von Lüneburg.

2.3.3.2.3 Variante Süd für den Übergang zwischen Abschnitt 1 und Abschnitt 2

Der Übergang zum Planungsabschnitt 2, wo die Trassierung aus der Bestandstrasse der B 4 heraustritt und nach Kreuzung mit der B 216 in südliche Richtung verläuft, um so dann östlich auf den Elbe-Seitenkanal zu verschwenken (optimierte Südvariante) stellt die beste Alternative in diesem Bereich dar. Die optimierte Südvariante in diesem Bereich, die durch die abgerückte Lage der neuen AS B 216 ein größeres Rückbaupotential der nicht mehr benötigten Verkehrsflächen der B 216 und L 221 entstehen lässt und damit Gewerbeentwicklungsabsichten der Hansestadt Lüneburg auf den potentiell frei werdenden Flächen offen lässt sowie auch die Planungsabsichten der Hansestadt im Hafenbereich am ESK am wenigsten beeinträchtigt, stellt sich im Vergleich auch als die umweltverträglichste Variante dar, die im Bereich Bilmer Strauch die geringsten Beeinträchtigungen verursacht und vergleichsweise den günstigsten Kreuzungswinkel zwischen der A 39 und dem ESK verwirklicht. Dabei fällt für die Vorzugswahl nicht ins Gewicht, dass ein Rückbau der potentiell frei werdenden Verkehrsflächen der abgeschnittenen B 216 mit Verknüpfung der L 221 durch ein gesondertes Planfeststellungsverfahren zu betreiben wäre, da sich ein entsprechender Rückbau dieser Verkehrsflächen nicht alternativlos als notwendige Folgemaßnahme des Autobahnneubaus darstellt und deshalb auch nicht gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG, aber über eine geschlossene Zuständigkeitsvereinbarung nach § 38 Abs. 6 NStrG in das hier geführte Planfeststellungsverfahren einbeziehen ließ. Aus Sicht des Autobahnneubaus ist dies für die Vorzugswahl der gewählten Variante jedoch irrelevant, da insoweit schon das nur

potentielle Freiwerden der betroffenen Verkehrsflächen für die Planungsabsichten anderer Planungsträger ausreichend, aber auch nicht entscheidend ins Gewicht fällt. Entscheidend spricht für die gewählte Variante im Bereich Bilmer Berg, dass sie die vergleichsweise günstigste Umweltverträglichkeit aufweist und den vergleichsweise günstigsten Kreuzungswinkel zum ESK verwirklicht.

Zwischen dem planfestgestellten Abschnitt 1 und dem Folgeabschnitt 2 der A 39 an der Verschwenkung der B 216 wird eine Trassenvariante vorgeschlagen, die einen längeren Verbleib der A 39 auf der B 4 in Richtung Süden vorsieht. Bei dieser Variante könnte die Anschlussstelle der B 216 unverändert bleiben und müsste nicht verschwenkt werden. Die A 39 verliefe dann abseits der geplanten Vorzugstrasse entweder zwischen Hagen und Wendisch Evern oder zwischen Wendisch Evern und Deutsch Evern zum ESK (vgl. Zusammenfassung der Erörterung Online-Konsultation zur 1. Planänderung Teil II, Nr. 86).

Unter Würdigung aller von der Vorhabenträgerin in ihren Antragsunterlagen und im Anhörungsverfahren angeführten Aspekte ist der planfestgestellten Trasse der Vorzug auch gegenüber einer solchen verlängerten Südvariante aus folgenden Gründen einzuräumen:

Die Vorzugstrasse dient auch der Optimierung der vorhandenen Siedlungsstrukturen und geplanten Siedlungsentwicklungen (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 01, S. 38 unter Bezugnahme auf die Landesplanerische Beurteilung vom 24.08.2007). Das Verbleiben der A 39 auf der B 4 (Südvariante) würde indes den ohnehin erforderlichen Ausbau und die Erweiterung der Erschließung des Gewerbegebietes Lüneburg Hafen unberücksichtigt lassen. Indem der Verlauf der Südvariante den Hafen weitestgehend außen vorlässt, durchzieht die Vorzugsvariante das geplante Industriegebiet und fördert bzw. ermöglicht somit eine gebietsverträgliche Infrastruktur. Hingegen würde die Südvariante zu einer – durch die Vorzugsvariante vermiedenen – Mehrbelastung in der Nähe der Wohngebiete Kaltenmoor und Hagen, aber auch im weiteren Verlauf der Wohngebiete von Deutsch Evern und Wendisch Evern führen, obgleich die Verkehrsbelastung im geplanten Gewerbegebiet auch durch die Südvariante ohnehin anfallen wird. Diese Verkehrsbelastung verteilt sich jedoch je nach Variante verschieden. Indem die Vorzugsvariante den Hafen durchschneidet, wird das gewerbebedingte Verkehrsaufkommen gleichmäßig beidseitig der Trasse abstrahlend aufgeteilt. Folge der Südvariante hingegen wäre, dass das gewerbebedingte Verkehrsaufkommen die Trasse in voller Stärke verlässt und das Gewerbegebiet durchzieht. Dies würde dazu führen, dass eine Flächeninanspruchnahme für den Übergang von der Südtrasse zum Gewerbegebiet erforderlich würde, wie er bei der Vorzugsvariante ohnehin vorgesehen ist, allerdings mit dem Unterschied, dass bei der Vorzugsvariante nur dieser Ausbau anfällt, nicht jedoch der weitere südliche Verlauf.

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme ist im Hinblick auf die Gesamtbetrachtung des Übergangs von Abschnitt 1 zu Abschnitt 2 darauf hinzuweisen, dass die Südvariante durch den leicht süd-westlichen Schlenker entlang des Verlaufs der B 4 auch eine Mehrlänge in besiedelten oder siedlungsnahen Bereichen verursachen würde. Diese bringt auch eine erhöhte Konfliktdichte mit sich. Neben dem gegebenenfalls überwindbaren Konflikt der freihändigen Verfügbarkeit betroffener Grundstücke, welcher bei der Südvariante intensiver ist als bei der Vorzugsvariante, wo die Flächen bereits freihändig erworben werden konnten, würde die Südvariante mit dem erforderlichen Anschluss an den weiteren Verlauf der Trasse ein Durchschneiden des ausgewiesenen Vorranggebiets für Natur und Landschaft sowie des Vorranggebiets für ruhige Erholung mit sich bringen, was im Widerspruch zur landesplanerischen Feststellung steht. Zum anderen bieten die Landschaftsschutzgebiete Ilmenautal als auch am Exerzierplatz am Timeloberg sowie das FFH-Gebiet Ilmenau mit Nebenbächen[307] ein hohes Konfliktpotential, welche bei einer frühzeitigen Bündelung der weiterführenden Trasse mit dem ESK – wie es die Vorzugstrasse vorsieht – vermieden werden.

Da ein Ausblick auf den Verlauf des Trassenabschnitts 2 nur indiziell und nicht maßgeblich

[307] https://geoportal.lklg.net/geoportal/login-ol.htm?login=lrp, zuletzt aufgerufen am 03.11.2023.

Berücksichtigung finden kann, ist darauf hinzuweisen, dass alle Möglichkeiten des fortlaufenden Trassenverlaufs mit der Anschlussstelle weiterhin offenstehen, dies schließt in Teilen auch die vorgeschlagene Südvariante mit ein (vgl. 2.3.3.1.3).

2.3.3.2.4 Stadtgebiet von Lüneburg / Querung der Ilmenau

Die planfestgestellte Trasse stellt sich auch mit Blick auf die in der Bestandstrasse der B 4 innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg nur reduziert zu verwirklichenden Entwurfsparameter nach Lage, Ausgestaltung, Kosten sowie unter Umweltgesichtspunkten als die günstigste Trassenführung des Abschnitts im Planungsraum dar.

In Ansehung aller in Betracht zu ziehenden Aspekte ist das planfestgestellte Vorhaben im Hinblick auf seine Dimensionierung, wie oben bereits ausführlich zur Planrechtfertigung ausgeführt wurde (vgl. un2.3.1.2), abweichend von den Entwurfselementen der EKA 1 A planfestzustellen.

Die für die Planung zu Grunde gelegten Straßenkategorie und Entwurfsklasse gemäß RAA legen zwar unter anderem die Grenz- und Richtwerte für die Entwurfselemente fest. Diese bieten nach ihrem eigenen Regelungsgehalt gemäß Nr. 1.2 Abs. 2, 3 RAA jedoch keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben an, sondern enthalten einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen einbezogen werden soll. Ein Abweichen von den für die EKA 1 A vorgesehenen Parametern bedeutet daher weder eine Herabstufung der Entwurfsklasse, noch setzt sie eine solche voraus und kann daher auch nicht – wie in Einwendungen geltend gemacht – als Verfehlung des Planungsziels, dem in der Abwägung herausragende Bedeutung beigemessen wird angesehen werden.[308]

Für die Querung der Ilmenau wurde nachvollziehbar die bestandsorientierte Nordvariante gewählt, die den Neubau einer Richtungsfahrbahn nördlich des vorhandenen Bauwerks vorsieht, das im Übrigen für die bauzeitliche Verkehrsführung genutzt wird. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Variante auf bzw. entlang der Bestandstrasse der B 4 im Vergleich zu einem gleichfalls möglichen Neubau einer Richtungsfahrbahn auf der Südseite des vorhandenen Brückenbauwerks eindeutig vorzugswürdig. Die nördliche Variante vermeidet zum einen Eingriffe in das Gewerbegebiet Goseburg, weist gegenüber der Südvariante kürzere Bauwerkslängen, kürzere Stützbauwerke, einen größeren Kurvenradius und dadurch geringere Kosten auf und vermeidet Eingriffe in das Gewässer und die Uferrandbereiche der Ilmenau. Die mit der Nordvariante verbundenen Nachteile einer Annäherung an das Industriegebiet „Lüner Heide“, die den Bau einer 40m langen Stützmauer erfordert und die Fläche des dortigen Gewerbebetriebes beeinträchtigt (vgl. 2.3.3.13.2.7), sowie der Verlust eines Erlen-Eschen-Sumpfwaldes auf der Nordseite der B 4 wiegen die Vorzüge im Vergleich zur Südvariante insgesamt, insbesondere die geringerwertige Betroffenheit des FFH-Gebietes, welches durch die Nordvariante im Vergleich zum Bestandsbauwerk nicht zusätzlich beeinträchtigt wird, nicht auf. Die artenschutzrechtliche Betroffenheit der Nachtigall mit 2 Brutnachweisen auf der Nordseite der Bestandsbrücke lässt sich auch bei einem südlichen Neubau aufgrund des erforderlichen Baufeldes nicht vermeiden (zu der insoweit erforderlichen artenschutzrechtlichen Ausnahme weiter unter 2.3.2.5.3.8).

Dabei ist nicht zu beanstanden, dass ein Ersatzbauwerk an gleicher Stelle nicht in Betracht kam, da das vorhandene Bauwerk für die bauzeitliche Verkehrsführung genutzt werden muss; denn eine bauzeitliche Verkehrsführung über ein Behelfsbauwerk wäre erkennbar nicht nur mit zusätzlichem Aufwand, sondern auch mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen in die nördlich und südlich gelegenen gewerblichen Bebauungslagen sowie in das FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen –

[308] BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris Rn. 151, 154.

DE 2628-331“ verbunden. Diese werden mit einem bestandsorientierten Neubau nur einer Richtungsfahrbahn – nördlich oder südlich des Bestandsbauwerks, welches den (fehlerfrei) gewählten Querschnitt RQ 31 nicht aufzunehmen vermag – vermieden.

2.3.3.2.5 Sonstige Alternativen

Die Anordnung des Stützpunktes der Autobahnmeisterei im ersten Planungsabschnitt im Bereich der AS B 216 zwischen der Autobahntrasse und der verlegten B 216 mit Zufahrt über den westlichen Knoten der AS B 216 drängt sich geradezu auf, als die zwischen den genannten Verkehrsflächen liegende Fläche einer anderen Nutzung, insbesondere einer gewinnbringenden landwirtschaftlichen Nutzung kaum mehr oder nur noch eingeschränkt zugänglich erscheint; dementsprechend hat die Anordnung des Stützpunktes in diesem Bereich Einwendungen auch nicht hervorgerufen.

Weitere kleinräumige Varianten außerhalb der notwendigen Knotenpunktgestaltungen bieten sich innerhalb des Planungsabschnittes nicht an und wurden auch von dritter Seite nicht in das Verfahren eingebracht.

2.3.3.2.6 Nulllösung

Mit einem Verzicht (Nullvariante) auf das Vorhaben wären nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zum einen auch nicht auf andere Weise das Planungsziel (vgl. 2.3.1.1) einer Fernautobahnverbindung, zum anderen aber auch nicht die mit ihm in der konkreten Planung verbundene Leistungssteigerung der jetzigen B 4 innerhalb von Lüneburg in der Funktion als innerstädtischer Hauptentlastungsstraße erreichbar, wobei auch anzuführen ist, dass die gewählte Variante des bestandsorientierten Neubaus für den 1. Planungsabschnitt noch am ehesten dem in vielfachen Einwendungen geforderten (autobahnähnlichen) Bestandsausbau der B 4 allerdings mit Ortsumfahrungen entspräche. Wie bereits oben dargelegt (vgl. 2.3.1.2) handelt es sich bei der festgestellten Planung aber nicht um einen autobahnähnlichen Ausbau einer Bundesstraße, sondern um einen Autobahnneubau auf dem erweiterten Bestand der B 4, der deshalb missverständlich auch als bestandsorientiert bezeichnet werden kann; missverständlich ist dies deshalb, weil die Planung an den Entwurfsparametern einer Fernautobahn der Entwurfsklasse 1A orientiert ist, diese jedoch in den Bebauungslagen der vorhandenen B 4, wie auseinandergesetzt, Restriktionen erfahren, ohne dass die Orientierung an der Funktion einer Fernautobahn dadurch aufgegeben worden wäre. Eine Nulllösung für diesen Autobahnabschnitt würde vor diesem Hintergrund nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch auf ein Verfehlen des Planungsziels einer Fernautobahnverbindung zwischen Lüneburg und Wolfsburg mit der im europäischen Fernverkehrsnetz angestrebten durchgängigen Autobahnfernverbindung in Richtung auf die Metropolregion Hamburg hinauslaufen, so dass ohne den 1. Planungsabschnitt der A 39 mit der dann im Autobahnnetz vorhandenen „Lücke“ Effizienzsteigerungen im Verkehrssektor somit gerade auch mit Blick auf eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen (vgl. 2.3.3.6.2) nicht in gleicher Weise erreichbar erwartet werden könnten.

Eine Nulllösung für den 1. Planungsabschnitt kommt deshalb aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht und durfte hier ohne weitere Überlegungen zurückgestellt werden.

2.3.3.3 Grundsätze der Raumordnung

Unter Berücksichtigung der Grundsätze der Raumordnung ist das Vorhaben wie planfestgestellt zuzulassen. Gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG sind u.a. bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in

Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG sind Grundsätze der Raumordnung Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen; Grundsätze der Raumordnung können durch Gesetz oder als Festlegungen in einem Raumordnungsplan aufgestellt werden.

In den oben dargestellten Raumordnungsplänen (vgl. 2.3.2.2) sind keine Erfordernisse der Raumordnung zu erkennen, die in der Abwägung zu einem anderen Ergebnis als die Zulassung des Vorhabens auf die planfestgestellte Weise führen könnten.

Kurz vor Verlassen der Bestandstrasse trifft das planfestgestellte Vorhaben auf ein Trinkwasservorsorgegebiet (vgl. Zeichnerische Darstellung des RROP Lüneburg in der Fassung der 2. Änderung 2016) und durchquert dieses über das südliche Ende des 1. Abschnitts hinaus. Gemäß des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Lüneburg (RROP – Beschreibende Darstellung, 2003, C 3.9.1 (08); S. 112) sind Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festzulegen und um regional bedeutsame Vorsorgegebiete für Trinkwassergewinnung zu ergänzen; sie erfassen Wasservorkommen, die im Interesse der Sicherung der Trinkwasserversorgung für kommende Generationen gegenüber unvorhersehbaren Entwicklungen vorsorglich zu schützen sind. Das planfestgestellte Vorhaben ist vereinbar mit diesem Grundsatz der Raumordnung. Eine Gefährdung der Wasserqualität durch mögliche Schadstoffeinträge, insbesondere durch den Chlorideintrag durch Tausalz (Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL, S. 107 f.), ist bei Beachtung der in diesem Beschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen (siehe 1.9.5) auszuschließen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 2.3.2.7 in diesem Beschluss verwiesen.

Auch die Kompensationsmaßnahme 10 A_{FCS} (Anlage von Blühflächen für die Feldlerche zur Strukturanreicherung der Agrarlandschaft) wäre mit dem Vorhabehalt zu Gunsten landwirtschaftlicher Nutzung (vgl. RROP - Zeichnerische Darstellung in der Fassung der 2. Änderung 2016, Gemarkung Kirchgellersen, Flur 5, u.a. Flurstück 307/42) vereinbar, selbst wenn die Maßnahme insgesamt oder in Teilbereichen Flächen innerhalb oder am Rand des Vorbehaltsgebietes mit hohem natürlichen standortgebundenen landwirtschaftlichen Ertragspotenzialen läge und entsprechende Vorbehaltsflächen berühren würde. Die Maßnahme schließt nämlich landwirtschaftliche Ackernutzung nicht aus, sondern stellt zielgemäß eine Strukturanreicherung der Agrarlandschaft dar. In Ansehung des Erfordernisses, in dem jeweils beeinträchtigten Naturraum möglichst Realkompensation und auch artenschutzrechtlich gebotene FCS-Maßnahmen zu durchzuführen, ist die Inanspruchnahme auch angemessen.

2.3.3.4 Immissionsschutz

In Bezug auf die Belange des Immissionsschutzes hat die Planfeststellungsbehörde über die unter 2.3.2.4.2 dargestellten Aspekte hinaus folgende Belange in ihre Abwägung eingestellt:

2.3.3.4.1 Trennungsgebot

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gem. § 50 Satz. 1 BImSchG einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG kommt bereits unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle die Funktion einer

Abwägungsdirektive zu.[309] Dieser in § 50 Satz 1 BImSchG verankerte Grundsatz der räumlichen Trennung unverträglicher Nutzungen ist allerdings "eingebunden" in die nach § 17 Satz 2 FStrG vorzunehmende Abwägung aller durch das Vorhaben berührten Belange und somit auch gegenüber anderen gewichtigen Belangen zurücktreten kann.[310]

Die für eine innerstädtische Trassenführung ausschlagegebenden Gesichtspunkte sind in Kap. 2.3.3.2.2, 2.3.3.2.3 sowie 2.3.1.2 aufgezeigt. Sie werden von der Planfeststellungsbehörde auch in Anbetracht des besonderen Gewichts, das § 50 Satz 1 BImSchG einer Trennung von Einrichtungen, von denen schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, und ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie sonstigen schutzbedürftigen Gebieten beimisst, als so gewichtig angesehen, dass sie hier überwiegen.

2.3.3.4.2 Lärmschutz

2.3.3.4.2.1 Bauphase

Den bereits unter 2.3.2.4.1 dargestellten, unvermeidbaren erheblichen Baulärmeinwirkungen mit zu erwartenden Überschreitungen – insbesondere der Gesundheitsgefährdungsschwelle – über eine erhebliche Dauer in den Tageszeiträumen, aber auch während kürzerer Bauzeiten in der Nachtzeit bei den Brückenarbeiten, wird durch das auf drei Säulen beruhende Baulärmschutzkonzept hinreichend begegnet. Dieses basiert auf 3 Säulen. Die erste Säule umfasst alle Vorgaben zu Vorkehrungen und Anlagen, die auf der emissionsseitigen Abschätzung der Baulärmwirkungen fußen (vgl. Nebenbestimmungen 1.9.2.2.1(1)(2), 1.9.2.2.2, 1.9.2.2.3). Zweite Säule bildet die Baulärmprognose, die aufgrund der noch ausstehenden Bauablauf- und Bauausführungsplanung erstellt wird und die ggf. daraus folgende Entschädigung vorgezogener passiver Lärmschutzmaßnahmen (Nebenbestimmung 1.9.2.2.1(3)(4)(5)).

Dritte Säule ist das angeordnete Messkonzept mit ggf. daraus resultierender weiterer Entschädigung (Nebenbestimmung 1.9.2.2.4). Dass die Baulärmprognose auf den Zeitpunkt nach Beschlussfassung auszulagern ist, ist dem Prinzip der gestuften Planung geschuldet. Vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Bauablauf- und Bauausführungsplanung, den bereits getroffenen Vorkehrungen nach dem Baulärmschutzkonzept, den bereits dem Grunde nach vorgesehenen Entschädigungsansprüchen und der Baulärmüberwachung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine weitergehende Ermittlung von Immissionswerten entlang der Trasse zum Zeitpunkt der Planfeststellung zu vernachlässigen, da keine für die Abwägung verlässlichen Daten zu erwarten sind. Indes werden die schutzwürdigen Interessen der von den Bauarbeiten Betroffenen durch die auf der Grundlage der detailschärferen Bauausführungsplanung und Ablaufplanung weiterführenden Baulärmprognose und die Baulärmüberwachung gewahrt. Die Baulärmprognose, die auf Grundlage der Bauablauf- und Bauausführungsplanung aufzustellen ist, versteht sich zugleich auch als Bestandteil des Baulärmschutzkonzeptes, da die Vorhabenträgerin hierüber das Baugeschehen lärmtechnisch vorzubeurteilen und entsprechend dem Minderungsgebot zu steuern hat und sodann immissionsortbezogen spezifische Schutzmaßnahmen oder Ausgleichsregelungen angeknüpft sind.

In der Baulärmüberwachung kommt der emissionsseitigen Abschätzung des Baulärmgutachtens ihre weitergehende Verwendung zu, indem einerseits schutzwürdige Bereiche in ihrer räumlichen Umgrenzung feststehen und andererseits ein Abgleich mit dem ermittelten Baulärmkontingent vorgenommen werden kann.

Das Baulärmschutzkonzept sieht vor, dass die Baustellenhauptarbeiten mit Ausnahme der Brückenabbrüche Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße und Stadtkoppel auf den

[309] BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005 – 4 A 4/04 –, juris Rn. 48.
[310] BVerwG, Beschluss vom 5. Dezember 2008 – 9 B 30/08 –, juris Rn. 7.

Tageszeitraum zu beschränken sind (vgl. Nebenbestimmung 1.9.2.2.2(2)). Ausnahmen sind nur zur Erzielung verkehrssicherer Tagesabschlüsse möglich. Damit ist mit Ausnahme der genannten Brückenbaustellenbereiche sichergestellt, dass es während der Nachtzeit nicht zu erheblichen Baulärmbeeinträchtigungen kommt. Die Baulärmüberwachung sieht gleichwohl eine Dokumentation und lärmtechnische Überwachung der identifizierten Baustellenbereiche vor, an denen Nachtbauarbeiten zugelassen sind.

Bei Baulärmimmissionen handelt es sich zudem um Immissionen, die auch bei anderen Baustellen in der Nachbarschaft von Wohngebäuden (am Tag) als sozialadäquat hinzunehmen sind. Ansonsten ist zu berücksichtigen, dass die betroffenen Gebäude seit Jahren von den Geräuschimmissionen des Verkehrs auf der B 4 vorbelastet sind, was die Schutzwürdigkeit reduziert. Unabhängig davon sind die Baulärmimmissionen auch deshalb zumutbar, weil es nach Durchführung der Baumaßnahme zu einer deutlichen Entlastung bei den Verkehrslärmimmissionen kommt, insbesondere durch den Tunnel, die Verwendung des OPA und der ergänzenden Lärmschutzwände und Wälle. Eine erhebliche Geräuschentlastung erfahren die Teilgebiete, die der längeren Bauzeit von ca. 2 Jahren ausgesetzt sein werden mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Tunnelbauwerks, sodass die Baulärmimmissionen in Verbindung mit dem Baulärmschutzkonzept insgesamt als verhältnismäßig zu bewerten sind.

Darüber hinaus sind sowohl die auf der Grundlage der detailschärferen Bauablauf- und Bauausführungsplanung angeordnete immissionsortbezogene Baulärmprognose als auch das darauf aufbauende Nachteilsausgleichskonzept geeignet, unvermeidbar verbleibende Baulärmwirkungen zur erfassen und angemessen zu bewältigen. Da bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung eine Belastung der Gebiete mit Wohnnutzung vorhersehbar ist, und es nicht auszuschließen ist, dass sich zwischenzeitlich Gebiete gewerblicher Nutzung mit vergleichbarer Schutzwürdigkeit verfestigt haben, sind auch diese in die zukünftige Prognose mit einzubeziehen. Die in Lüneburg vorhandenen gewerblich genutzten Gebiete sind indes nicht prophylaktisch uneingeschränkt flächendeckend in die Baulärmprognose mit einzubeziehen. Da zum Zeitpunkt der Planfeststellung solche schutzwürdigen Nutzungen in gewerblichen Gebieten unbekannt sind, würde eine umfassende, flächendeckende Baulärmprognose für das gesamte Gebiet entlang der Trasse einen unverhältnismäßigen Aufwand für die Vorhabenträgerin bedeuten. Einerseits erfordert die Baulärmprognose einen hohen Ermittlungsaufwand, der für die im engeren Sinn trassennahen Bereiche von größerer Bedeutung, für die weiteren Bereiche aber nicht mehr von Nutzen sein wird. Andererseits ist die Ermittlung auch mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden, der im Hinblick auf Nutzen-Kosten für die weiteren weniger betroffenen Bereiche außer Verhältnis stünde. Eine Berücksichtigung von bekannten Einzelfällen, die auch nachträglich in die Betrachtung einbezogen werden können, ist mit der ausgegebenen Regelung 1.9.2.2.4 (4) jedoch sichergestellt.

Einer weitergehenden Konkretisierung der nach der 32. BImSchV in Betracht kommenden Ausnahmen im Rahmen der Entfernung von Erdmaterialien und der Verwendung von Baumaschinen bedarf es zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit auch vor dem Hintergrund des Bestimmtheitsgebotes nicht, da den widerstreitenden Interessen im Rahmen der Einzelfallabwägung hinreichend Rechnung getragen werden kann.

2.3.3.4.2.2 Lärmschutz Verkehr

Auch wenn die geltenden Richt- und Grenzwerte eingehalten sind, hat die Planfeststellungsbehörde nachteilige Auswirkungen unterhalb geltender Grenzwerte in die Abwägung einzubeziehen.[311] Je mehr die Grenzwerte ausgeschöpft werden, desto gewichtiger sind die Belange zu würdigen.[312] Verkehrsbedingter Lärm wird bereits durch die vorgesehenen

[311] Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 6. Juli 2021 – 8 A 19.40005 –, juris Rn. 42.
[312] BVerwG, Urteil vom 14.03.2018 – 4 A 5/17 –, juris Rn. 52.

Lärmschutzwände und -wälle sowie den Lärmschutzdeckel und die passiven Lärmschutzmaßnahmen reduziert. Es ist kein weiterer abwägungsrelevanter Gesichtspunkt erkennbar, aufgrund dessen in der Abwägung eine andere Entscheidung als die Zulassung des Vorhabens unter den obigen Maßgaben getroffen werden könnte.

Die verbleibende verkehrsbedingte Immissionsbelastung unterhalb der Grenzwerte ist im Übrigen zumutbar und rechtfertigt keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen. Hierfür spricht, dass eine Verschlechterung der bestehenden Lärmbelastung nicht eintritt und ab dem Lüner Holz trotz der erhöhten Verkehrsmengen eine Reduzierung der Lärmbelastung sowohl für die Wohngebiete als auch für die Erholungsräume prognostiziert wird. Im Bereich Moorfeld wird eine deutliche Verbesserung erreicht (vgl. Unterlage 01, Erläuterungsbericht, Kapitel 5.1.2).

Ein über die einschließlich der lärmmindernden Gestaltung der Ein- und Ausgangsportale des bei Durchführung des Stadtteils Moorfeld angeordneten Lärmschutzdeckels bereits vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehender Abhilfebedarf durch ergänzende aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht indes nicht. Dies gilt schon deshalb, weil dies die durch §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. § 6 16. BImSchV begrenzte Feststellungskompetenz der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der oben beschriebenen ergänzenden Abwägung überschreiten würde. Außerdem treten solche zusätzlich prognostizierten wahrnehmbaren Überschreitungen in Bereichen auf, die wie z.B. im Bereich der Hamburger Landstraße, die durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht mehr oder nur noch wenig zu beeinflussen sind. Außerdem sind zusätzliche Immissionsgrenzwertüberschreitungen niederschwellig z.B. in den Bereichen Grüner Weg, Kirchweg, Schwarzer Weg (Adendorf), Moorfeld und im Bereich Neu Hagen, Fuchsweg, Stadtkoppel, und soweit nicht schon auf der Grundlage der Betrachtung nach der RLS-90 vereinzelt erhebliche Überschreitungen, wie z.B. im Bereich Goseburg verbleiben, sind diese aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der alternativen Beurteilung nach den RLS 19 durch Zuerkennung von Passivmaßnahmen dem Grunde nach auflösbar.

2.3.3.4.2.3 Lärm-Auswirkungen im Bestandsnetz

Mit dem Neubau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, sowie den Bau der B 190n zwischen der B 4 und der B 189, ergeben sich auch Änderungen der Verkehrsstärken im Bestandsnetz, die die Planfeststellungsbehörde ebenfalls in ihre Abwägung einbezogen hat.

Verkehrslärm, der nicht auf der geplanten Straße selbst, sondern infolge der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Verkehrszunahme auf anderen Straßen entsteht, unterfällt nicht den Regelungen der §§ 41 und 42 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Der auf einer solchen Verkehrszunahme beruhende Lärmzuwachs ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Die Verkehrslärmschutzverordnung bietet dabei im Hinblick auf die in ihr zum Ausdruck kommenden gesetzgeberischen Wertungen eine Orientierung für die Abwägung.[313] So gewährleisten die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV für Dorf-Mischgebiete (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) im Regelfall, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind.[314]

Bei einer auf Basis der Verkehrswerte berechneten Steigerung des bisher im Bestandsnetz bestehenden Emissionspegels um > 0,2 dB(A) wird gutachterlich davon ausgegangen, dass diese Steigerung mehr als unerheblich zu bewerten ist. Der für das Unerheblichkeitskriterium gewählte Filter liegt damit deutlich unter der Hörbarkeitsschwelle im Bereich der Prognoseungenauigkeit und

[313] BVerwG, Urteil vom 11. 07.2019 – 9 A 13/18 –, BVerwGE 166, 132-171, juris Rn. 217.
[314] BVerwG, Urteil vom 17.03.2005 – 4 A 18/04 –, BVerwGE 123, 152-159, juris Rn. 19.

ist als Abschneidekriterium aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden (vgl. Unterlage 17.1.4.1, S. 4, sowohl 17.1.5.1, S. 4) (zu den Abwägungsgrundlagen nach den Berechnungsgrundlagen nach den RLS-19 noch weiter unter 2.3.3.4.2.4).

Die Schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 17.1.4.1 und 17.1.5.1) betrachten einerseits die Emissionszunahme im Bestandsnetz, mit der allein durch den hier planfestgestellten Abschnitt der A 39 (Planfall 3A) zu rechnen ist, andererseits auch die Emissionszunahme im Bestandsnetz, die bei Realisierung der gesamten A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und der B 190n zu erwarten ist (Planfall 8A). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellen diese Unterlagen, auch wenn es sich nur um eine Abschätzung handelt, in Anbetracht der Komplexität der Berechnungen (vgl. Unterlage 17.1.5.1, S. 6) das bestmöglich geeignete Instrument dar, die Lärm-Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens im Bestandsnetz zu beurteilen und in die Abwägung einzubeziehen.

In dem für nur den planfestgestellten ersten Abschnitt der A 39 betreffenden Planfall 3A kommt es bei zwei Straßenabschnitten der L 221 zu einer Erhöhung des Emissionspegels um > 0,2 dB(A): In der Ortslage von Lüneburg beträgt die Erhöhung am Tag 0,5 dB(A) und in der Nacht 0,4 dB(A). Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV für Dorf-Mischgebiete (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) sind nicht überschritten (vgl. Unterlage 17.1.4.1, S. 8). In der Ortslage Neu Sülbeck beträgt die Erhöhung am Tag 0,3 dB(A) und in der Nacht 0,4 dB(A). Bei einer Anzahl Gebäuden im einstelligen Bereich sind die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV für Dorf-Mischgebiete (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) überschritten. Die für den Gesundheitsschutz relevanten Werte (vgl. 2.3.2.4.2.6.1) werden nicht erreicht. Diese geringe Erhöhung des Lärmpegels ist in Ansehung der von dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Zwecke bereits deshalb hinnehmbar, weil nach dem Stand des Wissens zur Wahrnehmung von Pegeldifferenzen der gerade noch hörbare Unterschied im Lautheitsempfinden zweier Geräusche bei 1 dB liegt (vgl. Unterlage 17.1.5.1, S. 5), also die vorhabenbedingte (rechnerische) Erhöhung des Lärmpegels nicht wahrnehmbar sein wird.

Im Planfall 8A, der die maximale Verkehrsbelastung in Ansehung der Fertigstellung der weiteren Abschnitte der A 39 einbezieht, kommt es an mehreren Ortslagen zu Erhöhungen des Emissionspegels von mehr als 0,2 dB(A). Diese Ortslagen sind in Tabelle 1 der Unterlage 17.1.5.1 aufgeführt. Die Erhöhung der Emissionspegel in diesen Ortslagen liegt tags zwischen 0,3 und 2,3 dB(A) und nachts zwischen 0,4 und 2,2 dB(A). In den Ortslagen Karoxbostel, Seevetal/Maschen, Scharmbeck, Roydorf, Luhdorf, Bardowick, Geesthacht-Düneberg, Rönne, Oldershausen und Neu Sülbeck werden dabei die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV für Dorf-Mischgebiete (64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts) überschritten. Die für den Gesundheitsschutz relevanten Werte (vgl. 2.3.2.4.2.6.1) werden in Karoxbostel und Seevetal/Maschen und Rönne jeweils an mehreren Gebäuden überschritten. Überschlägig handelt es sich dabei jeweils um maximal 10 Gebäude (Unterlage 17.1.5.1, S. 12 f.).

Im Ausgangspunkt stellt sich in diesem Kontext die Frage, ob zwischen dem hier planfestgestellten Abschnitt der A 39 und den Lärmimmissionen in Planfall 8A überhaupt der von der Rechtsprechung verlangte eindeutige Ursachenzusammenhang besteht oder die Planfeststellungsbehörde sich etwa in der eigenen Verkehrsfunktion des planfestgestellten Abschnitts (vgl. 2.3.3.1.2) auf die Berücksichtigung des Planfalls 3A beschränken kann. Als durch das planfestgestellte Straßenvorhaben verursacht wäre es im Planfall 8A anzusehen, wenn der planfestgestellte Abschnitt der A 39 selbst oder/und über Anschlussstellen das Bindeglied zu anderen Abschnitten der A 39 bildet, mit deren Fertigstellung die maximale Verkehrszunahme zu erwarten ist. Wenn die Planfeststellungsbehörde also auch die Auswirkungen im Planfall 8A einbezieht, so kann dies nur in Voraussicht auf die absehbare durchgehende Zulassung der A 39 von Lüneburg bis Wolfsburg (vgl. 2.3.3.1.4) geschehen.

Hiervon ausgehend ist nach Abwägung der in diesem Kontext einzubeziehenden Aspekte

jedenfalls insoweit passiver Lärmschutz zu gewähren, als die für den Gesundheitsschutz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde maßgeblichen Immissionswerte (vgl. 2.3.2.4.2.6.1) überschritten sind (1.9.2.1.2(3)). Nach den vorliegenden, noch nicht abschließenden Prognosen ist dies im Bereich der Ortslagen Karoxbostel und Seevetal/Maschen, Roydorf, Luhdorf, Bardowicker Bruch/ Bardowick entlang der vorhandenen A 39 zwischen Lüneburg (Nord) und Maschener Kreuz (A 39 / A 1 und A 39 / A 7), sowie für Grundstücke in der Ortslage von Rönne entlang der B 404 zu erwarten. Der Vorhabenträgerin wird daher aufgegeben, für die Wohngebäude, bei denen Überschreitungen der Auslösewerte für eine Lärmsanierung bei Dorf- und Mischgebieten (66/56 dB(A) t/n) prognostiziert werden, eine detaillierte Immissionsprognose zu erstellen (1.9.2.1.2(2)). Dabei soll die RLS-19 Anwendung finden (vgl. die Erwägungen hierzu nachfolgend unter 2.3.3.4.2.4).

2.3.3.4.2.4 RLS-19

Soweit Einwendungen die Berücksichtigung der Berechnungen gemäß der RLS-19 verlangen, ist zwar zum einen auf § 6 der 16. BImSchV in der aktuellen Fassung hinzuweisen. Danach ist für das vorliegende Verfahren die Anwendung der alten Fassung, mithin die RLS-90 gemäß § 3 Abs. 1 der 16. BImSchV a.F. i.d.F. vom 04.11.2020, maßgeblich (siehe Ausführungen unter 2.3.2.4.2.2).

Im Rahmen der Abwägung sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ergänzend aber Erkenntnisse zu berücksichtigen, die sich im Rahmen der Neufassung der RLS-19 ergeben haben. Aufgrund der Bindung der Verwaltung an Recht und Gesetz, Art. 20 Abs. 3 GG, darf die Abwägung zwar nicht zu einer Umgehung der Regelung in § 6 der 16. BImSchV insofern führen, als die Maßnahmen, die auf Grundlage der RLS-90 vorzunehmen sind, dahingehend eine Korrektur erfahren, als ob die RLS-19 bereits maßgebliche Berechnungsgrundlage sei. Der Belang Betroffener, von Immissionen verschont zu bleiben, ist hingegen nach wie vor nach den zum Zeitpunkt der Planfeststellung[315] relevanten aktuellen Erkenntnissen in der Abwägung zu berücksichtigen. Hierfür ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Folgendes relevant:

Gem. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Was die Einhaltung der Grenzwerte aus § 2 der 16. BImSchV betrifft, wird auf die Ausführungen in 2.3.2.4.2.1 verwiesen.

Das mit der Einführung der RLS-19 abgelöste Berechnungsverfahren nach Abschnitt 4.4.1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen -Ausgabe 1990 - RLS-90, das nach Anlage 1 zu § 3 in der bis zum Ablauf des 28.02.2021 geltenden Fassung der 16. BImSchV seit Erlass der 16. BImSchV am 12. Juni 1990 für die Ermittlung der Beurteilungspegel von Straßen unverändert galt, bildet nach dem Stand der Lärmerfassungstechnik die Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen aufgrund der seit 1990 eingetretenen technischen Fahrzeugentwicklung nicht mehr hinreichend wirklichkeitsnah ab. Dem wird in der RLS-19 insofern Rechnung getragen, als die bei der Ermittlung der Beurteilungspegel zu Grunde gelegten Emissionsannahmen an den aktuellen Stand angepasst wurden. Hinzukommen die Erweiterung der Fahrzeuggruppen auf die Gruppen Pkw, Lkw leicht, Lkw schwer und Motorräder und Änderungen des Berechnungsverfahrens.[316] Im Vergleich zu den Rechenergebnissen der RLS-90 ergibt sich bei Anwendung der RLS-19 bei Bundesautobahnen überschlägig ein um ca. 2 dB(A) höherer Beurteilungspegel.[317] Dies hat sich mit der ergänzten angeforderten Unterlage 17.1.2a (Zusammenstellung der Beurteilungspegel – Berechnung nach RLS-19) auch dahin bestätigt, dass hier immissionsortgenau jeweils um 2 bis 3 dB(A) höhere Beurteilungspegel angezeigt werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde folgt aus dem Gebot der Konfliktbewältigung, dass dem aktuellen Stand der Lärmerfassungstechnik und damit dem

[315] Vgl. aktuell z.B. BVerwG, Beschluss vom 4. März 2024 – 11 VR 4/23 –, juris Rn. 23.
[316] Vgl. BT-Drs. 19/18471, S. 10 ff.
[317] BT-Drs. 19/18471, S. 15.

(zum 01.03.2021 neu eingeführten) Berechnungsverfahren nach der RLS-19 bereits insoweit Rechnung zu tragen ist, als die Maßnahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge nach dem Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin keine Lücken aufweisen dürfen, die nicht durch eine ergänzende Abwägung, z.B. durch Zuerkennung von Passivansprüchen, zu schließen wären.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Autobahnabschnitt mit dem für ihn entwickelten Lärmschutzkonzept grundsätzlich auf Dauer angelegt ist, wobei Lücken des Lärmschutzes durch die Betroffenen grundsätzlich bis zum Ablauf des Prognosehorizontes hinzunehmen wären und ein lückenhafter Lärmschutz sonst nur durch ein Verfahren der nachträglichen Lärmvorsorge bei abgelaufener oder fehlgeschlagener Prognose oder durch dem Grunde nach freiwillige Maßnahmen der Lärmsanierung behoben werden könnten. Für die Planfeststellungsbehörde ist allerdings insoweit abwägungsrelevant, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verkehrsfreigabe zwar noch innerhalb des Prognosehorizontes 2030 erfolgen kann, aber ebenso sicher zu erwarten ist, dass der Zeitraum zwischen Verkehrsfreigabe und dem Ablauf des Prognosezeitraumes nicht mehr übermäßig lang sein wird. Eine nicht mehr im Wege der nachvollziehenden Abwägung zu schließende Lücke im Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin verbliebe dabei aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedenfalls dann, wenn nach der zu Grunde gelegten Prognose bereits zu dem Zeitpunkt der absehbaren Verkehrsfreigabe unter Anwendung der RLS-19 die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung bestehen würden oder auch nur nicht vereinzelt Immissionsgrenzwerte so erheblich überschritten wären, dass das der Planung zu Grunde gelegte Lärmschutzkonzept in Frage gestellt würde.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt sich vor diesem Hintergrund zwar die abstrakt-generelle Entscheidung der Verordnungsgeberin, in den bereits vor dem Stichtagsdatum (01.03.2021) beantragten Planfeststellungsverfahren für die Ableitung der Maßnahmen der gesetzlichen Lärmvorsoge die Anwendung der 16. BImSchV in der bis 28.02.2021 und damit auch die Anwendung des veralteten Berechnungsverfahrens der RLS-90 vorzugeben, auch konkret-individuell für den hier plangegenständlichen Autobahnabschnitt mit Blick auf die relative kurze Dauer des Betriebes im verbleibenden Prognosehorizont mit der Maßgabe als vertretbar dar, dass die beschriebenen und oben unter 2.3.2.4.2.3.4 im Einzelnen beschriebenen Lücken des Lärmschutzes zwischen der Beurteilung für die Zulassung des Vorhabens auf der einen und der Beurteilung auf der Grundlage des Berechnungsverfahrens nach der RLS-19 im Betrieb des neuen Autobahnabschnittes auf der anderen Seite durch Zuerkennung von Passivansprüchen dem Grunde nach geschlossen werden können.

Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde die Beurteilungspegel entlang der Neubaustrecke nach dem Berechnungsverfahren der RLS-19 unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sachverständig ermitteln lassen. Die hierzu vorgelegte Unterlage 17.1.2.a (Zusammenstellung der Beurteilungspegel – Berechnung nach RLS-19, Stand 04/2024) weist an diversen Immissionsorten („Punktnamen“) Überschreitungen der Auslöseschwellen aus (Spalte 15 und 16), für die nach dem Ergebnis der Betrachtung nach RLS-90 mit den Prognoseverkehrszahlen 2030 (Tab. 1 der Unterlage 17.1.1; Spalte 7 Unterlage 17.1.2, Stand 03/2021) der Verkehrsuntersuchung Stand 2019 noch kein passiver Lärmschutz vorgesehen war. Diese Immissionsorte sind in der Unterlage 17.1.2.a, Stand 04/2024 durch den Eintrag „nein“ in Spalte 7 erkennbar. Diese aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entstehende Lücke im Lärmschutzkonzept war entsprechend § 42 BImSchG durch einen Erstattungsanspruch zu schließen (Nebenbestimmung 1.9.2.1.2). Nicht veranlasst ist dagegen eine erneute Verhältnismäßigkeitsprüfung des Lärmschutzkonzeptes und der abgeleiteten Schutzvorkehrungen einschließlich erneuter Variantenbetrachtung auf der Grundlage der alternativ nach den RLS-19 ermittelten Beurteilungspegel; dieses erst würde auf eine Umgehung der gegebenen Übergangsregelung hinauslaufen. Dagegen werden auf der Grundlage der hier angestellten vergleichenden (alternativen) Betrachtung nach den RLS-19, welche die Tragfähigkeit des Lärmschutzkonzeptes der Vorhabenträgerin bestätigt hat, die für den zukünftigen Betrieb

entstehenden Lärmschutzlücken durch Zuerkennung von Passivansprüchen geschlossen, wodurch das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin für den künftigen Betrieb des neuen Autobahnabschnittes, für den dann aber die RLS-19 unmittelbar gelten, nur konsequent fortgesetzt wird (siehe Nebenbestimmung 1.9.2.1.2(1)).

Diesen Abwägungsgesichtspunkten ist grundsätzlich auch insoweit zu folgen, als die von dem Gesamtvorhaben des Neubauprojekts der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg über den hier zugelassenen Abschnitt zurechenbar hinausgehenden Verkehrslärmwirkungen in dem nachgeordneten Straßennetz und dem Bestandsnetz der Autobahnen, hier entlang der A 39 nördlich von Lüneburg, im Rahmen der Abwägung zu betrachten sind, und für diese Betrachtung grundsätzlich das aktuelle Regelwerk der RLS-19 für die Ermittlung der zukünftig zu erwartenden Verkehrslärmpegel heranzuziehen ist. Denn die soweit weiträumiger zu betrachtenden Verkehrslärmwirkungen, die mit Blick auf die größte Verkehrswirksamkeit auf das Gesamtvorhaben bezogen, aber über den jeweiligen Planungsabschnitt vermittelt betrachtet werden, sind allein Gegenstand der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG, für die die nach der 16. BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerte nur als Orientierungswerte heranzuziehen sind. Für die Ermittlung der Abwägungsgrundlage ist darum eine strengrechtliche Bindung an die Regelungen der gesetzlichen Lärmvorsorge nicht anzunehmen. Die Regelungen der 16. BImSchV und das eingeschlossene technische Regelwerk stellen jedoch auch über die gesetzliche Lärmvorsorge hinaus eine anerkannte taugliche Grundlage für die Bewertung von Verkehrslärmwirkungen zur Verfügung, so dass mit den oben bereits dargelegten Erwägungen auf diese auch für die Beurteilung der Verkehrslärmwirkungen im nachgeordneten und Bestandsnetz zurückgegriffen werden kann; dies gilt allerdings ebenfalls aus den oben bereits dargestellten Erwägungen mit der Maßgabe, dass für die Ermittlung der Abwägungsgrundlage grundsätzlich auch hier das aktuelle Regelwerk der RLS-19 heranzuziehen ist (siehe Nebenbestimmung 1.9.2.1.2(2)).

Die seitens der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen 17.1.5, die noch auf die Berechnungsgrundlagen nach den RLS-90 abstellen, sind für diese Zulassungsentscheidung aus nachstehenden Erwägungen gleichwohl ausreichend.

Wie oben bereits dargelegt wurde, lassen die neuen RLS-19 bei sonst gleichen Bedingungen im Vergleich zu den Berechnungen nach den RLS-90 auf Autobahnen Pegeländerungen um ca. +2 dB(A) erwarten, was sich tendenziell durch die vorgelegte alternative lärmtechnische Berechnung nach den RLS-19 für den Planungsabschnitt dahin bestätigt hat, dass sich im Stadtgebiet entlang der A 39 Trasse durch die unterschiedlichen Berechnungen um +2 bis +3 dB(A) veränderte Pegel ergeben. Demgegenüber ist für Innerortsstraßen nach aktuellem Regelwerk (RLS-19) aber mit um -1,8 dB(A) verringerten Pegeln zu rechnen. Auch insoweit wäre eine Ermittlung von Beurteilungspegeln nach den RLS-90 nicht eine unmittelbar taugliche Abwägungsgrundlage. Die vorliegenden Ermittlungen (Unterlagen 17.1.5) weisen für das nachgeordnete Straßennetz und für die Bestandsstrecke der A 39 nördlich von Lüneburg jedoch nicht allein die prognostizierten Verkehrsmengenanstiege und Lärmpegelsteigerungen, sondern mittels Darstellung von Isophonen auch diejenigen Bereiche aus, in denen schutzwürdige Bebauung auf der Grundlage der Berechnung nach den RLS-90 oberhalb der Lärmsanierungsschwelle für allgemeine Wohngebiete (66/56 dB(A) t/n) betroffen sind, wobei auch die betroffenen Objekte identifizierbar und damit in der Abwägung für die Planfeststellung auch in der Anzahl tendenziell erkennbar werden. Erkennbar ist daran anknüpfend weiter, dass es entlang der Bestandsstrecke der A 39 bei Maschen/Seevetal in den Ortslagen Karoxbostel, Seevetal/Maschen zu Lärmpegelanstiegen im Bereich um +2 dB(A) und vereinzelten Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle, in einer noch geringen Anzahl auch der vorgenannten Lärmsanierungsschwelle und in einer nicht mehr geringen Anzahl der für Dorf- und Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte (64/54 dB(A) t/n) - berechnet nach den RLS-90 - kommt (Unterlage 17.1.5.1, S. 12). Ein ähnliches Bild ergibt sich für Ortslagen innerhalb des nachgeordneten Straßennetzes, allerdings in aller Regel - mit Ausnahme der Ortslage Rönne entlang der B 404 - ohne Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle.

An diese Ermittlungen sind für die Zulassung dieses Planungsabschnittes ausreichende Abwägungen auch in Ansehung der ferneren über den zugelassenen Abschnitt im nachgeordneten und Bestandsnetz vermittelten Lärmwirkungen anzuschließen. Die vorliegenden Ermittlungen lassen zum einen auch auf der Berechnungsgrundlage der RLS-90 erkennen, dass unter Hinzurechnung eines Pegelaufschlages von +2 bis +3 dB(A) weder in den Ortslagen des nachgeordneten Straßennetzes, noch entlang der Bestandsstrecke der A 39 nördlich von Lüneburg infolge des Vorhabens bei Gesamtverkehrsfreigabe unzumutbare Verkehrslärmverhältnisse entstünden, die nicht durch die nachgeordneten Straßenbaulastträger oder entlang der vorhandenen A 39 in Richtung Hamburg durch die Antragstellerin als Trägerin der Bundesautobahnen beispielsweise mit den Mitteln der Lärmsanierung oder aber anders, z.B. auch verkehrsregelnd gelöst werden könnten. Dabei stellt sich der lange Realisierungszeitraum bis zu einer Gesamtverkehrsfreigabe der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, welche erst die den lärmtechnischen Berechnungen zu Grunde gelegte höchste Verkehrsbelastung erwarten lässt, als aufschiebend dar, als für weitere Maßnahmen wie eine Lärmsanierung die tatsächliche Verkehrsentwicklung noch abgewartet und beobachtet werden kann.

Zum anderen sind auf der vorliegenden Ermittlungsgrundlage auch einzelne Immissionsorte in den Ortslagen entlang der vorhandenen A 39 als auch in den Ortslagen des nachgeordneten Straßennetzes die Bereiche und Gebäude zu erkennen, an denen in Einzellagen mit nachhaltigen Verkehrslärmstörungen bei Überschreitungen der Gesundheitsgefährdungsschwelle gerechnet werden muss. Die Planfeststellungsbehörde legt auch insoweit in Einzellagen des nachgeordneten Straßennetzes und entlang der Bestandsstrecke der A 39 die Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts als Schwelle mit Gesundheitsgefährdungstendenz infolge des Hinzutretens von Verkehrslärm zu Grunde, welche die Grenze des Zumutbaren für die einzelne Betroffenheit übersteigt und deshalb in der Planfeststellung nicht unbeantwortet bleiben darf.

Wegen des Überschreitens dieser Schwelle waren deshalb bereits auf der Grundlage der vorliegenden Ermittlungen nach den RLS-90 für die betreffenden Objekte in den Ortslagen Karoxbostel und Seevetal/Maschen Ansprüche auf Erstattung der notwendigen Maßnahmen für einen passiven Lärmschutz nach der 24. BImSchV dem Grunde nach festzustellen, um prognostizierte Lärmbelastungen auf ein noch zuträgliches Maß abzumildern. Für Immissionsorte innerhalb der Ortslage von Rönne (Unterlage 17.1.5.4 Tabelle 3) war dies auf der Grundlage der ermittelten RLS-90 Beurteilungspegel nicht in gleicher Weise festzustellen, da insoweit auf der Grundlage der RLS-19 innerorts mit einem Abschlag von -1,8 dB(A) noch zu rechnen wäre, der Pegelanstieg dort aber darunter mit 1,1 dB(A) tags und 1,3 dB(A) nachts ermittelt wurde. Im Ergebnis blieben aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anders als für die Objekte mit entsprechenden Überschreitungen im Bereich Karoxbostel, Seevetal/Maschen für eine Positivfeststellung zu große Restunsicherheiten. Diese sind aber ohne Weiteres in der Weise auflösbar, dass die Anspruch auslösende Grundentscheidung mit der Zulassung des Planungsabschnittes zu verbinden ist, während die Ermittlung und Ausführung dieser Ansprüche ohnehin noch auf den Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe aufschiebbar sind. Für die dort betroffenen Immissionsorte sowie auch für die Bereiche Karoxbostel, Seevetal/Maschen, Roydorf und Luhdorf, Bardowicker Bruch/ Bardowick entlang der vorhandenen A 39, in denen bereits auf der Grundlage der Immissionsprognose nach den RLS-90 oder unter Hinzurechnung eines Zuschlages von bis zu 3 dB(A) auf die ermittelte Schwelle der Lärmsanierungswerte für Dorf- und Mischgebiete (66/56 dB(A) Überschreitungen dieser Schwelle zu erwarten sind oder nicht ausgeschlossen werden können, hat die Vorhabenträgerin deshalb ergänzende Ermittlungen auf der Berechnungsgrundlage der RLS-19 mit der Maßgabe durchzuführen, dass bei Erreichen der Schwelle 70/60 dB(A) t/n anspruchsauslösend die Bedingungen festgestellt sind, bei deren Vorliegen dem Grunde nach ein Erstattungsanspruch für die Aufwendungen notwendiger passiver Lärmschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV besteht. Einbezogen ist soweit ausdrücklich auch die Ortslage Rönne.

Mit der Zuerkennung von Passivansprüchen in den erkannten Einzellagen mit Überschreitungen der Lärmpegel zur Schwelle der Gesundheitsgefährdungstendenz erkennt die Planfeststellungsbehörde eine vorhabenbezogen mögliche und angemessene Problembewältigung, wobei auch eingestellt wird, dass weiteres Potential zur Abmilderung von Verkehrslärmbelastungen auch den nachgeordneten Trägern, Straßenverkehrsbehörden und Kommunen innerhalb ihrer Aufgabenbereiche zugeordnet ist. Festzustellen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass auch bezogen auf die Lärmwirkungen des Vorhabens insgesamt keine unzumutbaren Verhältnisse eintreten und bereits durch die mit diesem Beschluss zuerkannten und bei Umsetzung dieses Beschlusses auszuführenden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes unzuträgliche Verkehrslärmbelastungen auch in Einzellagen ausreichend abgemildert werden.

2.3.3.4.2.5 Umleitungen

Ein Anspruch auf Entschädigung aufgrund eines erhöhten Verkehrsaufkommens auf Umleitungsstrecken – wie von Einwendern gefordert - besteht nicht bzw. kann abwägend nicht zuerkannt werden.

§ 14 Abs. 6 FStrG sieht grundsätzlich vor, dass der Eigentümer einer baulichen Anlage, die an einer ausgewiesenen Umleitungsstrecke gelegen ist, vom Träger der Straßenbaulast für die gesperrte Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes Ersatz der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage verlangen kann, wenn durch die Sperrung der Hauptfahrbahn der Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes (1.) der vom Straßenverkehr auf der Umleitungsstrecke ausgehende Lärm um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird, (2.) der Beurteilungspegel 64 Dezibel (A) am Tage (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) oder 54 Dezibel (A) in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) überschreitet und (3.) eine Verkehrszunahme verursacht wird, die ab Sperrung der Bundesfernstraße voraussichtlich länger als zwei Jahre andauern wird. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor.

Zwar ist davon auszugehen, dass die Arbeiten an der Vorhabentrasse die Dauer von 2 Jahren weit übersteigen werden (vgl. Erläuterungsbericht Unterlage 01-D2, S. 221). Anspruchsmaßgebend ist indes die Zeitspanne des Verkehrs auf den Umleitungsstrecken. Obgleich die Bauablauf- und Bauausführungsplanung noch aussteht, ist davon auszugehen, dass während der Bauzeit der Verkehr auf der Bestandstrasse weitestgehend aufrechterhalten werden kann, sodass das überwiegende Verkehrsaufkommen sich auf der Bestandstrasse konzentrieren und nur ein geringer Teil des Verkehrsaufkommens auf das Bestandsnetz ausweichen wird. Lediglich bei Unfällen, die Sperrungen erfordern oder bei im Rahmen der Brückenabbrucharbeiten vorgesehenen Vollsperrungen erfolgt eine Verschiebung der Verkehre auf das Bestandsnetz. Der Zeitraum ist hierbei auf wenige Tage begrenzt. Auch wenn es zeitweise zu umfänglichen Belastungen auf den Umleitungsstrecken kommen kann, ist der Gesamtzeitraum zu kurz, als dass dies in Ansehung von § 14 Abs. 6 Nr. 3 FStrG oder auch sonst im Rahmen der Abwägung eine Entschädigung oder weitere Lärmschutzmaßnahmen rechtfertigen würde. Diese vereinzelten Belastungsphasen werden weit unter der Zeitspanne von 2 Jahren des § 14 Abs. 6 Nr. 3 FStrG liegen.

Mangels Anwendbarkeit besteht ein Anspruch auf Entschädigung im Sinne des § 42 BImSchG auch nach § 41 BImSchG und der 16. BImSchV nicht für Bereiche außerhalb der unmittelbaren Nachbarschaft des planfestgestellten Vorhabens.[318]

Ungeachtet dessen hat die Planfeststellung die vom Umleitungsverkehr ausgehende Belastung im

[318] Vgl. BVerwG, Urteil vom 17.März 2005 – 4 A 18/04 –, BVerwGE 123, 152ff., juris Rn. 15 f.

Rahmen der Abwägung[319] berücksichtigt. Unter Würdigung der hierfür relevanten Umstände kommt die Planfeststellungsbehörde allerdings nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass weitergehende Lärmschutzmaßnahmen auf Umleitungsstrecken nicht gerechtfertigt sind.

Die Zumutbarkeitsgrenze für die Betroffenen ist dabei situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls zu beurteilen.[320] Was Wohnnutzungen betrifft, ist diese Zumutbarkeitsgrenze jedenfalls dann nicht überschritten, wenn die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte (64 bzw. 54 dB(A)) eingehalten werden, weil diese Werte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Werte über den Tages- und Nachtzeitraum gemittelte Beurteilungspegel darstellen, während die von den Umleitungsverkehren ausgehenden Verkehrslärmwirkungen sich nicht in gleicher Weise regelhaft erfassen lassen. Auch deshalb liefern die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV lediglich Anhaltspunkte für die Abwägung.[321] Als relevant sieht die Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund die auch sonst für eine Gesundheitsgefährdung für die Belastungszeiträume tags und nachts anerkannten Immissionswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (vgl. 2.3.2.4.2.2).

Vorauszuschicken ist, dass die Umleitungsverkehre und die damit verbundenen Geräuschimmissionen nicht vermeidbar sind. Die Umleitungsstrecken sind so geplant, dass der Verkehr – insbesondere Schwerlastverkehr – grundsätzlich um die Innenstadt Lüneburg herumgeführt wird und damit in Entfernung zur Bestandstrasse / Vorhabentrasse verläuft. Dabei leiten die Umleitungsstrecken *SV* und *U3* den Verkehr in einer großen Umfahrung um die Innenstadt herum, die Umleitungsstrecken *U1*, *U2*, *U3* und *U4* führen von der Bestandstrasse / Vorhabentrasse aus der Stadtmitte in die weitere Umgebung (vgl. Unterlage 21.6, Umleitungskonzept, S. 16). Dies ist nicht nur zweckmäßig, sondern auch zur Vermeidung von Konflikten mit den örtlichen Verkehren nicht anders lösbar.

Was die entstehenden Immissionen angeht, so können ausweislich der Unterlage 21.6, Anhang 01, S. 7 (Darstellung artenschutzrechtlicher Konflikte und gesundheitsschädigender Lärmverhältnisse auf Umleitungsstrecken) auf den Umleitungsstrecken verkehrsbedingte Lärmimmissionen mit einem Mittelungspegel von bis zu 69 dB(A) auftreten. Folglich ist eine knappe Unterschreitung der von der Planfeststellungsbehörde für relevant erachteten Gesundheitsgefährdungsschwelle tagsüber und eine deutliche Überschreitung der Gesundheitsgefährdungsschwelle nachts gegeben. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete nach der 16. BImSchV sind sowohl tags als auch nachts deutlich überschritten.

Die Angabe des Mittelungspegels basiert allerdings auf der Annahme (Unterlage 21.6, Anhang 01, S. 7 f.), dass tags und nachts die Verkehrsstärke von rund 400 Kfz/h mit einem Schwerlastanteil von 9 Prozent dauerhaft anhält und dies bei einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von 50 km/h. Dabei werden also die nur für kürzere Zeiträume eintretenden Spitzenbelastungen als Dauerpegel über den Tages- und Nachtzeitraum ausgedrückt. Tatsächlich wird ein solcher gemittelter Dauerpegel über den Zeitraum nicht erreicht, sondern allein über die Belastungsspitzen. Nachts wird daneben auch mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens zu rechnen sein. Auch kann die Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht beschränkt werden (siehe 1.9.2.1.1(4)). Darüber hinaus ist an Sonn- und Feiertagen wegen des in § 30 Abs. 3 StVO geregelten Sonn- und Feiertagsfahrverbot für den Schwerlastverkehr mit geringeren Schallimmissionen zu rechnen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass Umleitungsverkehre nur vorübergehend auftreten werden. Neben unvorhersehbaren Havarien/ Störfällen ist mit einem Umleitungsverkehr an 6 Wochenenden

[319] Vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 – 4 A 18/04 –, BVerwGE 123, 152-159, juris Rn. 20 – 21; BVerwG, Urteil vom 3. März 2011 – 9 A 8/10 –, juris Rn. 60 f.
[320] BVerwG, Beschluss vom 23. Juni 2009 – 9 VR 1/09 –, juris Rn. 16.
[321] Vgl. BVerwG vom 17.3.2005 – 4 A 18/04 –, juris Rn. 19; VG Ansbach, Urteil vom 14. Juli 2014 – AN 10 K 13.01578 –, juris Rn. 52.

(Freitag bis Sonntag) sowie an 12 weiteren Tagen (Wochenende) verteilt auf 6 Wochen zu rechnen (Unterlage 21.6, Anhang 01, S. 3). Diese geringe Anzahl an Umleitungsereignissen ist für die Planfeststellungsbehörde maßgeblich dafür anzunehmen, dass trotz möglicherweise durch Belastungsspitzen und damit möglicherweise einhergehende vereinzelte Überschreitungen der ansonsten für eine Gesundheitsgefährdung maßgeblichen Immissionswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts keine Gefährdung der Gesundheit der betroffenen Anwohner zu befürchten ist. Darüber hinaus sind die Geräuschimmissionen für diese geringe Anzahl an Einzelereignissen auch in Anbetracht der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete ohne weitere als die genannten Schutzmaßnahmen zumutbar.

2.3.3.4.3 Luftschadstoffe

Die durch den Straßenverkehr entstehenden Luftschadstoffimmissionen sind insgesamt zumutbar, weil die Grenzwerte für die hier relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} sowie $PM_{2,5}$) an allen beurteilungsrelevanten Immissionsorten unterschritten werden. Mit der Festlegung der Grenzwerte nach § 48a Abs. 1 BImSchG i.V.m. §§ 3 bis 5, § 7 der 39. BImSchV haben Gesetz- und Verordnungsgeber die Frage nach der fachplanerischen Zumutbarkeit von Schadstoffbelastungen, die für die Abwägung der Gesundheitsbelange der Bevölkerung mit den für den Straßenausbau streitenden öffentlichen Belangen maßgeblich ist, grundsätzlich abschließend entschieden.[322]

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist zwar keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten.[323] Ansonsten geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen.[324]

Dies gilt auch für den Fall einer temporären Sperrung beider Fahrtrichtungen auf den Umleitungsstrecken. Die Zeiträume, während derer eine temporäre Sperrung höhere Luftschadstoffimmissionen auf Umleitungsstrecken denkbar sind, sind in Ansehung der zulässigen Überschreitungshäufigkeiten bei den Stunden- und Tagesmittelwerten bzw. Mittelung der den Grenzwerten gegenüberstehenden Immissionswerten über das Kalenderjahr zu kurz bzw. zu selten, als dass dieser Aspekt das Ergebnis der Abwägung maßgeblich beeinflussen würde.

2.3.3.4.4 Sonstige Immissionen

Alle anderen Immissionen bewegen sich in einem Ausmaß, nach dem unter Berücksichtigung der getroffenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen und der bestehenden Vorbelastung unter Abwägung aller relevanten Aspekte kein Erfordernis zu weitergehenden Maßnahmen oder ein Anspruch auf Entschädigung bestehen würde bzw. zuerkannt werden müsste.

---

322 BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris Rn. 128.
323 BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 22/18 – UPR 2019, 385, Rn. 23.
324 StRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 – 9 A 22/18 –, juris Rn. 23; BVerwG, Urteile vom 10.10.2012 – 9 A 19.11 –, Rn. 38 und vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris. Rn. 120.

2.3.3.5 Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft

Landwirtschaftliche Belange sind insofern von dem Vorhaben betroffen, als landwirtschaftlich genutzte Flächen dauerhaft für bzw. vorübergehend zur Durchführung der Bauarbeiten in Anspruch genommen werden. Dasselbe gilt für forstwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Inanspruchnahme ist im Einzelnen in der UVP unter 2.2.7.3.4.9 und 2.2.7.5.8 dargestellt. Zur Minderung der Betroffenheit land- und forstwirtschaftlicher Belange sind nach Maßgabe der Nebenbestimmungen 1.9.12 und 1.9.4 Maßnahmen (Schutzvorkehrungen und Rekultivierungsmaßnahmen) vorgesehen. Die verbleibende Inanspruchnahme ist notwendig, um den Vorhabenzweck (vgl. 2.3.1) zu erreichen. Dieser geht den land- und forstwirtschaftlichen Belangen vor.

Individuelle Betroffenheiten sind Gegenstand der Abwägung im Einzelnen (vgl. 2.3.3.7 bis 2.3.3.13).

2.3.3.6 Klimaschutz

2.3.3.6.1 Allgemeines

Auch unter Berücksichtigung von Klimaschutzzielen ist das Vorhaben in der durch diesen Beschluss festgelegten Form zuzulassen. Mit dem KSG vom 12.12.2019 hat der Gesetzgeber erstmals verbindliche Klimaschutzziele formuliert, um zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten (§ 1 KSG). Unter anderem für den Verkehr werden darin zulässige Jahresemissionsmengen und jährliche Minderungsziele fixiert (§ 4 KSG).

Für die Planfeststellung relevant ist darüber hinaus das Berücksichtigungsgebot in § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG. Die Träger öffentlicher Aufgaben haben demnach bei ihren Planungen und Entscheidungen den Gesetzeszweck und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Das Berücksichtigungsgebot konkretisiert die allgemeine Vorbildfunktion der öffentlichen Hand und kommt bei allen ihren Planungen und Entscheidungen zum Tragen, soweit im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Entscheidungsspielräume bestehen. Das Gebot umfasst sowohl Verwaltungsentscheidungen mit Außenwirkung als auch Entscheidungen ohne Außenwirkung, wie die Verwaltung eigenen Vermögens, Beschaffung oder andere wirtschaftliche Aktivitäten. Dies gilt insbesondere, soweit die zugrundeliegenden Vorschriften bestimmte Entscheidungen vom Vorliegen von „öffentlichen Interessen“ oder „vom Wohl der Allgemeinheit“ abhängig machen, wenn sie den zuständigen Stellen Planungsaufgaben geben oder Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume zuweisen. Der Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele sind bei diesen Entscheidungen in die Erwägungen einzubeziehen. Dabei sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337 S. 36).

Der Maßstab für die nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG gebotene Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck und den in § 3 KSG festgelegten Zielen des Gesetzes. Danach geht es um die dem Bundes-Klimaschutzgesetz zugrunde liegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnitts-temperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen entsprechend den in § 3

KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen.[325] Dementsprechend muss bei den Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit diese Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können.[326]

Danach verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO_2-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben. Dabei soll der Klimaschutz querschnittsartig überall dort geprüft werden, wo Abwägungs-, Beurteilungs- oder Ermessensspielräume bestehen. Das verlangt, dass das gesamte Bundes-Klimaschutzgesetz zu beachten ist und damit auch die den Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft regelnde Vorschrift des § 3a KSG. Es ist zwar nicht geboten, dass die Verwaltung in aufwändige Ermittlungen zu klimarelevanten Auswirkungen einsteigt, sie darf aber andererseits auch nicht die Augen vor erkennbaren Klimafolgen verschließen.[327]

Die Planfeststellungsbehörde hat daher erwogen, ob ein Verzicht auf die Planfeststellung oder deren Modifikation Einfluss auf die Emission von Treibhausgasen haben könnte und dies letztlich verworfen, weil nicht die Straße die Ursache für den Verkehr setzt, sondern lediglich den Bedarf für anderweitig begründete Verkehre befriedigt. Wie diese Verkehre entstehen oder auf welcher Energiegrundlage sie abgewickelt werden, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung über eine Bundesfernstraße. Selbst ein Verzicht auf die Planung würde nichts daran ändern, dass die Verkehre, deren Abwicklung das Vorhaben dienen soll, entstehen.

Beruhend vor allem auf dem von der Antragstellerin vorgelegten Fachbeitrag Klimaschutz vom 5.2.2024 hat die Planfeststellungsbehörde ferner die klimarelevanten Wirkungen des Vorhabens in den betroffenen Sektoren betrachtet, für die § 4 Abs. 1 i.V.m. Anlage 2 KSG Minderungsziele formuliert. Dabei geht es neben dem Verkehrssektor (verkehrsbedingte THG-Emissionen) um den Sektor „Industrie“ (Errichtung der Verkehrsinfrastruktur durch Ermittlung der sog. Lebenszyklusemissionen über einen Zeitraum von 60 Jahren und den Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ (z. B. bei einer Betroffenheit von Wäldern oder Mooren).

2.3.3.6.2 Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Im Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.7, S. 6) wird ausgehend von den netzbezogenen Verkehrsdaten der Verkehrsuntersuchung und der Ermittlung der THG-Emissionen in der Untersuchung Lohmeyer (Anlage 1 der Unterlage 21.7) nach HBEFA-Methode gegenüber dem Bezugsfall bei Realisierung (nur) des planfestgestellten Abschnitts in dem weiträumig betrachteten Netz eine geringe Verringerung der verkehrsbedingten THG-Emissionen auf 7.881 t/a CO_2-Äquivalente (das entspricht einer Verringerung von -0,1%) und bei Realisierung des Gesamtvorhabens A 39 ein Ausstoß von noch ca. 7.761 t/a an CO_2-Äquivalenten, das entspricht einer ebenfalls geringen Verringerung um 1,6% berechnet.[328]

Bezogen auf das betrachtete weiträumige Straßennetz ist hieraus die mit dem Vorhaben verbundene Effizienzsteigerung für den Verkehrssektor ablesbar, als mit der neuen Fernautobahnverbindung Verkehrsbündelungseffekte, aber keine höheren Fahrleistungen und

[325] BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78, 96 und 288/20 – BVerfGE 157, 30 Rn. 209.
[326] BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 –, BVerwGE 175, 312-338, juris Rn. 78.
[327] BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – 9 A 7/21 –, BVerwGE 175, 312-338, juris Rn. 82, 84
[328] Die Unterlage 21.7 mit Anlage 1 enthält dabei allerdings einen offenkundigen Fehler, als die Treibhausgasemissionen in C02-eq in der Einheit Millionen Tonnen angegeben werden. Richtigerweise ist hier die einfache Tonneneinheit statt Milionen t zu rechnen und im Ergebnis darzustellen gewesen.

keine höheren Treibhausgasemissionen verbunden sind.

Infolge der Verkehrsbündelungswirkungen kommt es aber bei Realisierung nur des planfestgestellten Abschnitts zu einer lokalen Erhöhung der Treibhausgasfreisetzungen um 3.000 kg/a CO_2-Äquivalente auf 0.055 t/a an CO_2-Äquivalenten (+5,8% gegenüber dem Bezugsfall) sowie bei Realisierung des Gesamtvorhabens lokal zu Treibhausgasfreisetzungen von 0.073 t/a an CO_2-Äquivalenten (+40,4%).

Die hierbei angewandten Methodiken sind allgemein als geeignet zur Ermittlung der für die Abwägung vom Klimaschutzaspekten erforderlichen Grundlagen anerkannt.[329]

Erkennbar wird hieraus, dass die Zunahmen der Treibhausgasfreisetzungen auf dem lokalen Straßennetz bzw. der neuen Autobahnverbindung durch Verkehrsverlagerungen aus dem weiträumigen Netz vermittelt werden und sowohl bei Realisierung nur des 1. Planungsabschnittes, aber auch bei Gesamtrealisierung mit einer Gesamtentlastung im Vergleich des Gesamtplanfalls (7.761 t/a CO_2 bei 41.076 Mio km/a Fahrleistung) zum Bezugsfall ohne A 39 (7.888 t/a CO_2 bei 41.670 Mio km/a Fahrleistung) verbunden sind.

2.3.3.6.3 THG-Emissionen durch Landnutzungsänderungen

Die durch vorhabenbedingte Eingriffe in klimaschutzrelevante Böden und ca. 50,7 ha Vegetation (vor allem Grünland, Gehölze/Einzelbäume) verloren gehende Funktionen der Biotopstrukturen werden zwar durch die planfestgestellten 76,8 ha klimarelevanten Kompensationsmaßnahmen wieder hergestellt. Die davon ausgehenden THG-Emissionen werden indes kurzfristig nur teilweise durch Bindung von Kohlenstoff in der Biomasse von Biotopen kompensiert. Durch Gehölzverluste bedingte THG-Emissionen werden naturgemäß nur langfristig durch Aufwuchs neuer Gehölzstrukturen und dadurch bedingte THG-Bindung kompensiert. Mit den neu geschaffenen Vegetationskomplexen und dem deutlichen Flächenüberschuss werden aber auch die Voraussetzungen für eine neuerlich langfristige Bindung von Kohlenstoff geschaffen. Insgesamt ist damit in die Zukunft betrachtet auch unter Einbeziehung der Unsicherheiten hinsichtlich einer Quantifizierung von Eingriff und Kompensation bei Bodeneingriffen mit einer neutralen THG- Bilanz zu den vorhabenbedingten Landnutzungsänderungen zu rechnen (Fachbeitrag Klimaschutz, S. 10 ff.).

2.3.3.6.4 Lebenszyklusemissionen

THG-Lebenszyklusemissionen für den Unterbau und Oberbau der Straßen und anderer asphaltierter Flächen, Tunnel, Brücken, Straßenausstattung und -beleuchtung, Gebäude, Signal- und Kommunikationstechnik, Unterhaltung etc., die über eine Dauer von 60 Jahren zu erwarten sind, werden im Fachbeitrag Klimaschutz, (S. 13 f.) auf Grundlage der Emissionsfaktoren im Methodenhandbuch des BVWP überschlägig mit ca. 116.608 Tonnen CO_2-Äq. berechnet.

2.3.3.6.5 Abwägung

Selbst wenn zusammenfassend davon auszugehen ist, dass sich die Gesamtbilanz der THG-Effekte des Vorhabens, insbesondere aufgrund der Lebenszyklusemissionen negativ darstellt, also von einer zusätzlich klimaschädlichen Wirkung auszugehen ist, und allenfalls langfristig eine positive Bilanz erwartet wird (Fachbeitrag Klimaschutz, S. 19), ist das Vorhaben in Anbetracht der bereits zur Planrechtfertigung (2.3.1.3) ausgeführten Aspekte vertretbar, und die Abwägung führt nicht zu einer anderen Entscheidung im Rahmen der Zulassung des Vorhabens. Dabei bezieht die

[329] Vgl. Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei straßenbauvorhaben, FGSV, Dez. 2023, S. 23 ff.; BMDV, Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Az. StB 13/7147.2/07/3729150 vom 25. Januar 2023, S. 8 ff.

Planfeststellungsbehörde auch den Verfassungsauftrag von Art. 20a GG ein. Bezüglich der Planfeststellung von Bundesfernstraßen fehlt es indes – abgesehen vom KSG - an Regelungen, die Art. 20a GG konkretisieren, sodass auch von Art. 20a GG keine weiteren Rechtswirkungen ausgehen, die zu einem anderen Abwägungsergebnis als die Zulassung des Vorhabens in der planfestgestellten Form führen.

So ist im Ergebnis festzustellen, dass der Planungsabschnitt 1 der A 39 mit einem CO_2-Verbrauch von 7.761 t/a CO2-eq aus Betrieb und 1.943,470 t/a CO2-eq aus Lebenszyklusemissionen verbunden ist, zusammen also einen jährlichen Verbrauch bezogen auf die Sektoren Verkehr und Industrie iHv 9.704,470 t/a CO2-eq aufweist. Dies liegt noch etwas unter 1/7 der aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 im Umweltbeitrag Teil 1 unter Ziff. 1.3 zu entnehmenden Vergleichsgröße (75.180,169 t/a CO2-eq) für die gesamte A 39 in allen 7 Abschnitten. Der CO2-Verbrauch steht also in Übereinstimmung mit der Bewertung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, so dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zum einen der gesetzliche Zielpfad für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen nach dem Bundesklimaschutzgesetz in Ansehung des Vorhabens erreichbar (hierzu schon unter 2.3.1.3) bleibt und auch keine Veranlassung für eine abweichende oder Neubewertung mit Blick auf den aktuellen Bundesverkehrswegeplan zu erkennen ist.

2.3.3.7 Belange von Kommunen und städtebauliche Belange

2.3.3.7.1 Allgemeines

Gemäß § 38 BauGB sind im Planfeststellungsverfahren die §§ 29 – 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden beteiligt werden. Städtebauliche Belange und die Belange der Gemeinden im Kontext der ihnen von Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG gewährten Planungshoheit sind demnach in der Abwägung zu berücksichtigen.[330]

Nach ständiger Rechtsprechung umfasst die durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG garantierte kommunale Selbstverwaltung den Schutz der Planungshoheit, die Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen und das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinde. Eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung der Planungshoheit kommt nur dann in Betracht, wenn durch das zugelassene Vorhaben eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht. Das Vorhaben darf ferner von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbauen. Eine Verletzung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts mit Bezug auf den Betrieb kommunaler Einrichtungen kommt in Betracht, wenn solche Einrichtungen durch das Vorhaben in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt werden. Aus dem Selbstgestaltungsrecht erwachsen einer Gemeinde Abwehransprüche allenfalls dann, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken.[331] Unter dem Gesichtspunkt der Planungshoheit haben Gemeinden also dann eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn die eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird, vor allem in Bezug auf ihre Infrastruktur.[332] Solche gewichtigen Auswirkungen liegen vor, wenn die Dispositionsfreiheit der Gemeinde über ihre Planungen - objektiv gesehen - fühlbar beeinträchtigt ist. Das kann etwa dann der Fall sein, wenn der Entschluss, aufgrund eines überörtlichen Vorhabens eine beabsichtigte örtliche Planung zu

[330] BVerwG, Urteil vom 14.12.1994 – 11 C 18/93 –, juris Rn. 30; BVerwG, Beschluss vom 13.07.1989 – 7 B 50/89 –, juris Rn. 17; BVerwG, Urteil vom 18.03.1987 – 7 C 28/85 –, juris Rn. 20.
[331] BVerwG, Beschluss vom 06.062024 – 7 VR 4/24 –, Rn. 8, juris.
[332] Vgl. BVerwG, Urteil vom 14.12.1994 – 11 C 18/93 –, juris Rn. 30; BVerwG, Urteil vom 18.03.1987 – 7 C 28/85 –, juris Rn. 19.

ändern oder aufzugeben, eine rechtlich zulässige und tatsächlich nachvollziehbare Reaktion wäre.[333]

Im Anhörungsverfahren ist die jeweilige Gemeinde hinsichtlich ihrer Planungsvorstellungen und deren Konkretisierungsstadium darlegungspflichtig. Ebenso ist es ihre Sache darzutun, worin die möglichen Konflikte liegen und warum trotz Abstimmung der Bauleitplanung auf die vorgegebene Situation bauleitplanerische Mittel nicht ausreichen, die Konflikte zu lösen.[334]

2.3.3.7.2 Hansestadt Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg (nachfolgend auch HL) hat zu dem planfestgestellten Vorhaben sowohl zur Erstauslegung als auch im Rahmen der beiden Planänderungsverfahren mehrfach, insbesondere mit Schreiben vom 27.06.2012, 17.07.2012, 22.07.2013, 07.02.2014, 07.11.2017 und vom 13.07.2022 Stellung genommen, und zwar sowohl als Behörde als auch als betroffene Gebietskörperschaft. Nachfolgend werden vor allem die von der HL vorgebrachten Einwände bzw. Hinweise behandelt, die nicht bereits im allgemeinen Teil dieses Beschlusses geprüft bzw. abgewogen worden sind.

2.3.3.7.2.1 Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen

Die Hansestadt Lüneburg beanstandet zu Unrecht die Bestimmtheit und Klarheit der Planfeststellungsunterlagen (vgl. hierzu allgemein 2.2.2).

Soweit die HL fehlende oder inkorrekte Einzeichnungen anmerkt (fehlender Geradeauspfeil auf der Anschlussrampe in Richtung Hölderlinstraße in der Unterlage 5, Blatt 05, falsche Einzeichnung der Gasleitung mit der lfd. Nr. 161 des Regelungsverzeichnisses in der Unterlage 5, Blatt 05), so ist dies ohne Weiteres bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Die Durchführung des Plans und die durch ihn aufgeworfenen Probleme stehen dadurch nicht in Frage.

Im Erläuterungsbericht, Unterlage 01, S.201-D2 wurde die Bezeichnung „Gewerbegebiet Lüneburg Hafen“ zu „Industriegebiet Lüneburg-Ost“ – wie beanstandet - geändert. Die Lärmschutzwand östlich der Hölderlinstraße ist mittlerweile im Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Unterlage 7.2, Blatt 05-D2 dargestellt.

Die seitens der HL in ihrer ersten Stellungnahme vom 17.07.2012 auf S. 47 f. vorgetragenen Differenzen zwischen den Elementenwechselpunkten der einzelnen Achsen in den Lageplänen und den Angaben des Krümmungsbandes bzw. des Höhenbandes in den Höhenplänen haben sich dadurch erledigt, dass beide Pläne mittlerweile überarbeitet wurden.

Die aktuellen Lagepläne weisen eine hinreichende Lesbarkeit auf. Auf eine Darstellung von Sichtweitebändern wurde im Rahmen der Höhenpläne mit dem Maßstab 1:1.000 verzichtet. Diese werden jedoch in den Übersichtshöhenplänen (Maßstab 1:5.000) dargestellt, in denen auch die Haltsichtweiten dargestellt werden (Unterlage 04). Die Kritikpunkte, die die HL in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 22.07.2013 und den dazu gehörigen Anlagen vorgebracht hat, beziehen sich auf die Planunterlagen mit Stand vom 30.07.2010 und haben sich ebenfalls durch die inzwischen vorgelegten Überarbeitungen erledigt. Die Kritik, dass die Abkürzungen zu den Entwässerungsleitungen („KSE“ etc.) nur in den Lageplänen, nicht aber in den Höhenplänen in der Zeichenerklärung zu finden sind, ist berechtigt. Auch wurde die Abkürzung „KP“ für Knotenpunkt in den Lageplänen nicht erläutert. Dies führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde indes nicht zu einem Mangel, der die Eignung der Planunterlagen nach den unter 2.2.2 genannten Kriterien in Frage stellt. Denn aus den Lageplänen erschließt sich die Bedeutung der Abkürzung „KSE“. Die Abkürzung „KP“ zieht sich durch die gesamten Planunterlagen (vgl. etwa Unterlage 01,

[333] Vgl. OVG Niedersachsen, Urteil vom 21.02.1991 – 7 L 110/89 –, juris Rn. 58; zum Einvernehmen der EU-Kommission nach Art. 4 Abs. 2 UAbs. 1 FFH-RL vgl.: VG Oldenburg, Beschluss vom 31.03.2008 – 1 B 512/08 –, juris Rn. 49.
[334] BVerwG, Urteil vom 30.08.1993 – 7 A 14/93 –, juris LS 1.

S. 74 ff.), woraus sich zweifelsfrei die Bedeutung ergibt (Knotenpunkt).

Bezüglich der Kritik einer fehlenden Einziehung und Widmung siehe 1.4.2 und 2.3.2.11. Die zukünftigen Eigentumsverhältnisse sind eindeutig aus der jeweiligen lfd. Nr. in Unterlage 11 (Regelungsverzeichnis) i.V.m. den jeweiligen in den Lageplänen (gelb umrandeten) genannten Ziffern (Unterlage 05) ersichtlich.

2.3.3.7.2.2 Kommunale Planungshoheit

Im Hinblick auf die geltend gemachten Betroffenheiten der kommunalen Planungshoheit hat die Planfeststellungsbehörde die folgenden, hier relevanten Bebauungspläne ausgewertet.

Die HL hat folgende Bebauungspläne beschlossen, die im Umfeld der Trasse jeweils die Art der baulichen Nutzung i.S.d. BauNVO (insbesondere reine und allgemeine Wohngebiete, Gewerbegebiete, Industriegebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Mischgebiete und Sondergebiete) festsetzen:

- Bebauungsplan Nr. 117 „Papenburg“, Urschrift[335]
- Bebauungsplan Nr. 115 „An der Buntenburg“, Urschrift[336]
- Bebauungsplan Nr. 98 „Ochtmissen, Krummstücke“, Urschrift[337]
- Bebauungsplan Nr. 58 „Lerchenberg“, Urschrift[338]
- Bebauungsplan Nr. 133 „Bei den Teichen“, Urschrift[339]
- Bebauungsplan Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“, Urschrift[340]
- Bebauungsplan Nr. 154 „Am-Wilhelm-Hänel-Weg“[341]
- Bebauungsplan Ochtmissen 1 „Medebeck“, Urschrift[342]
- Bebauungsplan Nr. 23 „Industriegebiet“, 4. Änderung[343] und 5. Änderung[344]
- Bebauungsplan Nr. 32 „Breite Wiese/Ibus“, Urschrift[345]
- Bebauungsplan Nr. 43 „Vrestorfer Heide“, 1. Änderung[346] und 4. Änderung[347]
- Bebauungsplan Nr. 31 „Industrie- u. Gewerbegebiet Lüner Heide“, 1. Änderung[348] und 1. Änderung-Rückseite[349]

---

335 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 117 „Papenburg“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP117_Papenburg.pdf.
336 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 115 „An der Buntenburg“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP115_An_Der_Buntenburg.pdf.
337 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 98 „Ochtmissen, Krummstücke“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP98_Ochtmissen_Krummstuecke.pdf.
338 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 58 „Lerchenberg“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP58_Ochtmissen_Am_Lerchenberg.pdf.
339 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 133 „Bei den Teichen“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP133_Bei_den_Teichen.pdf.
340 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 110 „Bei der Pferdehütte“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP110_Bei_der_Pferdehuette.pdf.
341 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 154 „Am-Wilhelm-Hänel-Weg“, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP154_Am_Wilhelm_Haenel_Weg.pdf.
342 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Ochtmissen 1 „Medebeck“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_OT_Ochtmissen_BP1_Medebeck.pdf.
343 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 23 „Industriegebiet“, 4. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP23_Industriegebiet_4A.pdf.
344 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 23 „Industriegebiet“, 5. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP23_Industriegebiet_5A.pdf.
345 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 32 „Breite Wiese/Ibus“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP32_Breite_Wiese_Ibus.pdf.
346 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 43 „Vrestorfer Heide“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP43_Vrestorfer_Heide_1A.pdf.
347 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 43 „Vrestorfer Heide“, 4. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP43_Vrestorfer_Heide_4A.pdf.
348 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 31 „Industrie- u. Gewerbegebiet Lüner Heide“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP31_Industrie_Gewerbegebiet_Luener_Heide_1A.pdf.
349 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 31 „Industrie- u. Gewerbegebiet Lüner Heide“, 1. Änderung-Rückseite, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP31_Industrie_Gewerbegebiet_Luener_Heide_1A_2.pdf.

- Bebauungsplan Nr. 12 „Kloster Lüne“, Urschrift[350], 1. Änderung[351] und 2. Änderung[352]
- Bebauungsplan Nr. 70 „Mühlenkamp“, Urschrift[353]
- Bebauungsplan Nr. 63 „Kleingärten“, Urschrift und 1. Ergänzung[354]
- Bebauungsplan Nr. 13 „Moorfeld-Nord“, Neuaufstellung[355]
- Bebauungsplan Nr. 94 „Moorfeld-Ost/Vor Gut Olm“, Urschrift[356]
- Bebauungsplan Nr. 113 „Erbstorfer Landstraße“, Urschrift[357]
- Bebauungsplan Nr. 145 „Erweiterung Werum“, Urschrift[358]
- Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffen-Park“, Urschrift[359], 1. Änderung[360], 2. Änderung[361] und 3. Änderung[362]
- Bebauungsplan Nr. 158 „Lübecker Straße“[363]
- Bebauungsplan Nr. 153 I „Hanseviertel-Ost/Wohnen“[364]
- Bebauungsplan Nr. 153 II „Hanseviertel-Ost/Gewerbe“[365]
- Bebauungsplan Nr. 153 III „Hanseviertel-Ost/Bleckeder Landstraße“[366]
- Bebauungsplan Nr. 11 „Dahlenburger Landstr./Bleckeder Landstr.“, 1. Änderung[367], 2. Änderung[368] und 3. Ergänzung[369]
- Bebauungsplan Nr. 15 „Dahlenburger Landstr. B 216“, Urschrift, Blatt 2[370] und Blatt 3[371]

---

350 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 12 „Kloster Lüne“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP12_Kloster_Luene.pdf.
351 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 12 „Kloster Lüne“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP12_Kloster_Luene_1A_Deckblatt.pdf.
352 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 12 „Kloster Lüne“, 2. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP12_Kloster_Luene_2A.pdf.
353 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 70 „Mühlenkamp“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP70_Muehlenkamp.pdf.
354 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 63 „Kleingärten“, Urschrift und 1. Ergänzung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP63_Kleingaerten_1_Aenderung.pdf.
355 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 13 „Moorfeld-Nord“, Neuaufstellung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP13_Moorfeld_Nord_Neuaufstellung.pdf.
356 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 94 „Moorfeld-Ost/Vor Gut Olm“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP94_Moorfeld_Ost_Vor_Gut_Olm.pdf.
357 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 113 „Erbstorfer Landstraße“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP113_Erbstorfer_Landstrasse.pdf.
358 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 145 „Erweiterung Werum“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP145_Erweiterung_Werum.pdf.
359 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffen-Park“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP129_Schlieffen_Park.pdf.
360 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffen-Park“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP129_Schlieffen_Park_1A.pdf.
361 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffen-Park“, 2. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP129_Schlieffen_Park_2A.pdf.
362 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffen-Park“, 3. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP129_Schlieffen_Park_3A.pdf.
363 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 158 „Lübecker Straße“, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP158_Luebecker_Strasse.pdf.
364 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 153 I „Hanseviertel-Ost/Wohnen“, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP153_I_Hanseviertel_Ost_Wohnen.pdf.
365 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 153 II „Hanseviertel-Ost/Gewerbe“, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP153_II_Hanseviertel_Ost_Gewerbe.pdf.
366 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 153 III „Hanseviertel-Ost/Bleckeder Landstraße“, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP153_III_Hanseviertel_Ost_Bleckeder_Landstrasse.pdf.
367 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 11 „Dahlenburger Landstr./Bleckeder Landstr.“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP11_Dahlenburger_Landstr_Bleckeder_Landstr_1A.pdf.
368 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 11 „Dahlenburger Landstr./Bleckeder Landstr.“, 2. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP11_Dahlenburger_Landstr_Bleckeder_Landstr_2A.pdf.
369 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 11 „Dahlenburger Landstr./Bleckeder Landstr.“, 3. Ergänzung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP11_Dahlenburger_Landstr_Bleckeder_Landstr_3Ergaenzung.pdf.
370 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 15 „Dahlenburger Landstr. B 216“, Urschrift, Blatt 2, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP15_Dahlenburger_Landstrasse_Blatt2.pdf.
371 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 15 „Dahlenburger Landstr. B 216“, Urschrift, Blatt 3, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP15_Dahlenburger_Landstrasse_Blatt3.pdf.

- Bebauungsplan Nr. 4 „Dahlenburger Ldstr. 19-21“, Urschrift[372]
- Bebauungsplan Nr. 77 „Hinter der Stadtkoppel“, Urschrift[373]
- Bebauungsplan Nr. 40 „Ehemalige Panzerstr./Waldfrieden“, Urschrift[374]
- Bebauungsplan Nr. 61 „Ehemaliger Flugplatz/Bei Alt Bilm“, Urschrift[375] und 1. Änderung[376]
- Bebauungsplan Nr. 60 „Ehemaliger Flugplatz“, Urschrift[377] und 1. Änderung[378]
- Bebauungsplan Nr. 49 „Bilmer Strauch“, 1. Änderung[379], 2. Änderung[380], 3. Änderung[381] und 4. Änderung[382]
- Bebauungsplan Nr. 81 „In den Kämpen“, Urschrift[383]
- Bebauungsplan Nr. 103 I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“, 1. Änderung[384]
- Bebauungsplan Hagen 1 „Schlüter, Hagen“, Urschrift[385]
- Bebauungsplan Hagen 3 „Bruns-Sander“, Urschrift[386]

In diesem Kontext ist auf Folgendes näher einzugehen:

<u>Betroffenheit von Ausgleichsflächen in rechtskräftigen Bebauungsplänen</u>

Nach den Stellungnahmen der HL vom 27.06.2012 und vom 07.11.2017 soll das planfestgestellte Vorhaben Ausgleichsflächen beeinträchtigen, die in rechtskräftigen Bebauungsplänen festgesetzt sind.

Bei einem Teil der Grundstücke, von denen die HL annimmt, dass sie als in Bebauungsplänen festgesetzte Ausgleichsflächen betroffen sind, hat sich herausgestellt, dass diese von der Planung unberührt bleiben bzw. gar keine Ausgleichsflächen mehr darstellen:

- Die Flurstücke 272/15, 17/2 und 29/109 (jeweils Flur 42, Gemarkung Lüneburg) sind mittlerweile im Flurstück 137/205 aufgegangen und sind im Bebauungsplan Nr. 129 „Schlieffenpark“ nicht mehr als Ausgleichsflächen vorgesehen.[387]

---

372 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 4 „Dahlenburger Ldstr. 19-21“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP4_Dahlenburger_Landstrasse_19_21.pdf.

373 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 77 „Hinter der Stadtkoppel“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP77_Hinter_der_Stadtkoppel.pdf.

374 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 40 „Ehemalige Panzerstr./Waldfrieden“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP40_Ehemalige_Panzerstr_Waldfrieden.pdf.

375 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 61 „Ehemaliger Flugplatz/Bei Alt Bilm“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP61_Ehem_Flugplatz_Bei_Alt_Bilm.pdf.

376 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 61 „Ehemaliger Flugplatz/Bei Alt Bilm“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP61_Ehem_Flugplatz_Bei_Alt_Bilm_1A.pdf.

377 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 60 „Ehemaliger Flugplatz“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP60_Ehemaliger_Flugplatz.pdf.

378 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 60 „Ehemaliger Flugplatz“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP60_Ehemaliger_Flugplatz_1A.pdf.

379 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 49 „Bilmer Strauch“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP49_Bilmer_Strauch_1A.pdf.

380 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 49 „Bilmer Strauch“, 2. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP49_Bilmer_Strauch_Teilplan_West_2A.pdf.

381 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 49 „Bilmer Strauch“, 3. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP49_Bilmer_Strauch_Teilbereich_West_3A.pdf.

382 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 49 „Bilmer Strauch“, 4. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP49_Bilmer_Strauch_Teilbereich_Ost_4A.pdf.

383 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 81 „In den Kämpen“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP81_In_den_Kaempen.pdf.

384 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 103 I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“, 1. Änderung, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP103_I_Gewerbegebiet_Hagen_Bilmer_Berg_1A.pdf.

385 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Hagen 1 „Schlüter, Hagen“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_OT_Hagen_BP1_Schlueter_Hagen.pdf.

386 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Hagen 3 „Bruns-Sander“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_OT_Hagen_BP3_Bruns_Sander.pdf.

387 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129, 2. Änderung „Schlieffen Park“, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss vom 15.05.2017; https://ratsinfo.stadt.lueneburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036/tnGqrQ1nOnERzkRqwhULnGWH6DM2IX2IusgV4CXk/kVRffGrT/91-Anlagen/05/BP1292AendtextlFestsetzungen.pdf (unter I. 8.).

- Eine Betroffenheit der Flurstücke 14/1, Flur 7, Gemarkung Ochtmissen und 43/13, Flur 40, Gemarkung Lüneburg wird von der HL letztlich selbst nicht mehr geltend gemacht. Es ist auch nicht erkennbar, inwiefern diese Grundstücke betroffen sein könnten.
- Das ebenfalls in der Stellungnahme zur ersten Planänderung genannte Flurstück 29/112 Flur 42, Gemarkung Lüneburg wird in einem Umfang von 12.823 m² erworben und in einem Umfang von 4.245 m² vorübergehend in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 5.48.01, 5.48.02, 5.48.03; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blätter 5 und 6). Eine Betroffenheit von Ausgleichsflächen durch die Inanspruchnahme des Flurstückes 29/112 liegt jedenfalls nach der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 129 „Schlieffen-Park“ nicht mehr vor.[388]

Bezüglich folgender Grundstücke treffen die Ausführungen der HL zu Betroffenheiten von festgesetzten Ausgleichsflächen zu:

- Im Jahr 2006 wurde der Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“[389] beschlossen. Im Zuge dessen wurde – obwohl der NLWKN darauf hingewiesen hatte, dass die Ersatzfläche auf einer Trassenvariante der A 39 liege und bei Realisierung dieser Variante ein Funktionsverlust der Flächen drohe[390] - auf dem Gebiet des Flurstückes 29/8, Flur 40, Gemarkung Lüneburg ein Ersatzlebensraum für gefährdete Vogelarten angesetzt.[391] Dieses Flurstück 29/8 wird nun vorhabenbedingt in einem Umfang von 492 m² erworben und in einem Umfang von 1.636 m² für den Straßenbau vorübergehend in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 4.08.01, 4.08.02; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 4).
- Vom Flurstück 9/65, Flur 57, Gemarkung Lüneburg werden 9.506 m² erworben und 3.594 m² für den Straßenbau vorübergehend in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 8.10.01, 08.10.02, 8.10.03; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8). Aus dem Bebauungsplan Nr. 103 I, 1. Änderung „Hagen/Bilmer Berg“[392] ergibt sich, dass die hier betroffenen Flächen zum Ausgleich für die Baueingriffe für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen sind.
- Das in der Stellungnahme zur ersten Planänderung angeführte Flurstück 4/409, Flur 47, Gemarkung Lüneburg wird in einem Umfang von 9925 m² erworben, zu 486 m² vorübergehend in Anspruch genommen und zu 1744 m² dauernd beschränkt (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 8.07.01, 8.07.02, 8.07.03; Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8). Der Bebauungsplan Nr. 103 I, 1. Änderung „Hagen/Bilmer Berg“[393] setzt auf diesem Flurstück Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft fest.

Auf Planfeststellungsverfahren sind die §§ 29 bis 37 BauGB zwar nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde – wie hier - beteiligt wird. Städtebauliche Belange sind allerdings zu berücksichtigen. Demnach bestimmt allein das jeweilige Fachplanungsgesetz, welche Maßgeblichkeit dem Bauplanungsrecht als Teil des materiellen Entscheidungsprogramms zukommt. Soweit darin eine umfassende Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange erfolgt, muss die

---

388 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 129, 2. Änderung „Schlieffen Park“, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss vom 15.05.2017; https://ratsinfo.stadt.lueneburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036/tnGqrQ1nOnERzkRqwhULnGWH6DM2IX2IusgV4CXk/kVRffGrT/91-Anlagen/05/BP1292AendtextlFestsetzungen.pdf (unter I. 8.).

389 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“, Urschrift, https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP126_Ehemalige_Keulahuette.pdf.

390 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“, Zusammenfassende Erläuterung der eingegangenen Stellungnahmen und der Abwägungsvorschläge zur Entwurfs- und zur erneuten Entwurfsfassung, S.3, https://ratsinfo.stadt.lueneburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036/cqYcSqCzmpY8qOzugf2Ob2cft2JsjOtQQWDZp5J4/RfLuWHeN/91-Anlagen/02/001_Kurzerlaeuterung_der_Abwaegung.pdf.

391 Hansestadt Lüneburg, Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 126 „Ehemalige Keulahütte“ vom 26.10.2006, Anlage 5, https://ratsinfo.stadt.lueneburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036/cqYcSqCzmpY8qOzugf2Ob2cft2JsjOtQQWDZp5J4/RfLuWHeN/91-Anlagen/11/010_Anlage_3-4-5.pdf.

392 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 103/I, 1. Änderung „Hagen / Bilmer Berg“ vom 15.11.2002; https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP103_I_Gewerbegebiet_Hagen_Bilmer_Berg_1A.pdf.

393 Hansestadt Lüneburg, Bebauungsplan Nr. 103/I, 1. Änderung „Hagen / Bilmer Berg“ vom 15.11.2002; https://geoportal.lklg.net/geoportal/images/BPlan/Lueneburg/Lueneburg_BP103_I_Gewerbegebiet_Hagen_Bilmer_Berg_1A.pdf.

planfeststellende Behörde auch die städtebaulichen Probleme sachgerecht bewältigen. Dazu wird regelmäßig eine an den Grundvorstellungen des Baugesetzbuches ausgerichtete Einbettung des Vorhabens in das Beziehungsgeflecht der vorhandenen Bebauung, kommunaler Planungen und anderer für die räumliche Situation bedeutsamer Faktoren gehören. Die in den §§ 30 ff. BauGB vorgezeichneten Lösungen gelten damit zwar nicht unmittelbar, indes als fachplanerisch zu berücksichtigende Orientierungshilfen von unterschiedlicher Intensität.[394]

Zu diesen vom BauGB vorgezeichneten Lösungen gehört, dass § 1a Abs. 3 BauGB einen Ausgleich der durch die Bauleitplanung verursachten Eingriffe in Natur Landschaft verlangt, wozu nach § 1a Abs. 3 Satz 2 BauGB auch entsprechende Festsetzungen in Bebauungsplänen gehören können.

Soweit die für den städtebaulichen Ausgleich vorgesehenen Flächen nur temporär in Anspruch genommen werden, erfolgt nach Abschluss der Baumaßnahmen eine Rekultivierung nach dem kommunalen Entwicklungsziel (vgl. Unterlage 9.3, Maßnahme 1.2 V). Diese Flächen bleiben somit für die kommunalen Kompensationsziele wirksam.

Ansonsten wird den insoweit berührten städtebaulichen Belangen in der Planfeststellung dadurch Rechnung getragen, dass auf den Flurstücken 9/65 Flur 57, 4/409 Flur 47 und 29/8 Flur 40 festgesetzte Ausgleichsmaßnahmen, die vorhabenbedingt nicht mehr als solche bestehen bleiben oder nicht mehr durchgeführt werden können, in der Planfeststellung entsprechend den Zielsetzungen des Bebauungsplans (erneut) kompensiert werden.

In der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung wurde dies insofern berücksichtigt, als davon auszugehen ist, dass die Maßnahmen auf den überplanten Flächen bereits umgesetzt sind und ihre Wertigkeit damit Eingang in den durch die Fachplanung zu kompensierenden Eingriffsumfang gefunden haben. Die überplanten kommunalen Kompensationsflächen wurden also für die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung der Autobahn mit ihrer tatsächlichen Wertigkeit erfasst. Damit ist der unvermeidliche fachplanerische Zugriff auf die in Bebauungsplänen vorgesehenen Ausgleichsflächen bzw. durchgeführten Maßnahmen naturschutzrechtlich angemessen kompensiert. Der städtebauliche Kompensationserfolg ist dadurch zwar berührt, hat in Ansehung der Erfordernisse der Fachplanung insoweit aber zurückzutreten, als dass der durch die Fachplanung neu ausgelöste Eingriff eine neue Kompensation hervorbringt, die dem vormals intendierten städtebaulichen Ausgleich nicht in jeder Hinsicht entsprechen mag. Dies ist durch die Gemeinde hinzunehmen.

Eine Änderung der betroffenen Festsetzungen in den Bebauungsplänen bedarf es nicht, weil die Fachplanung der Bauleitplanung insoweit vorgeht.[395] Dementsprechend entfallen auch Ansprüche der Gemeinde auf Entschädigung von etwaigen Kosten für Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bebauungsplänen.

<u>Betroffenheiten von Planungsabsichten Bilmer Berg</u>

Soweit die HL auf eine Beeinträchtigung ihrer Entwicklungsabsichten im Hinblick auf das Gewerbegebiet Bilmer Berg rekurriert und hierbei vor allem auf das im Eigentum einer Privatperson (vgl. 2.3.3.13.2.18) stehende Flurstück 30/13, Flur 57, Gemarkung Lüneburg verweist, was in einem Umfang von 9.657 m² für landesplanerische Maßnahmen erworben wird (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 9.02.03) und als Ausgleichsfläche zur Kompensation der Eingriffe durch die AS B 216 in die Apfelallee verwendet werden soll, damit eine durchgängige Flugroute für diejenigen Fledermausarten, die derzeit die Apfelallee als Flugroute nutzen, sichergestellt werden kann (Sachthemenkatalog zur 1. PÄA, Problem Nr. 08.01-13), ist Folgendes festzuhalten:

Eine hinreichend verfestigte Bauleitplanung liegt nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erst dann vor, wenn die Planunterlagen ausgelegt sind.[396] Offenbar ist

[394] BVerwG, Beschluss vom 07.02.2005 – 4 BN 1/05 –, juris Rn. 13.
[395] Vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.01.2010 – 4 B 43/09 –, juris Rn. 6.
[396] BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 63/80 –, juris Rn. 18; BVerwG, Urteil vom 27.08.1997 – 11 A 18/96 –, juris Rn. 32.

es hier so, dass ein konfligierender Bebauungsplanentwurf bislang nicht offengelegt wurde. Im Gegenteil: Die Aufstellungsbeschlüsse der Hansestadt Lüneburg vom 24.04.2023 zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 103 II „Bilmer Berg II“ berücksichtigen bereits den Trassenverlauf der A 39, einschließlich der Anschlussstelle.

Im Übrigen und wenn bereits ein entsprechender Aufstellungsbeschluss als hinreichende Verfestigung angesehen würde,[397] werden die Gewerbeentwicklungsabsichten der HL hier schon deshalb nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt, weil hinreichend Raum für entsprechende Planungen verbleibt und auch sonst das planfestgestellte Vorhaben die Gewerbeentwicklung nicht behindert (siehe 2.2.4 und 2.3.3.1.2). Eine seitens der Hansestadt geforderte Erschließung des Gewerbegebiets nördlich der nach Süden verlegten B 216 durch Anschluss an die B 216 (Verlängerung der Otto-Brenner-Straße) ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Eine unzulässige Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der HL ist mithin ausgeschlossen. Bezüglich der Betroffenheit von Eigentum der HL wird auf nachfolgendes Kapitel verwiesen.

2.3.3.7.2.3 HL als Grundeigentümer

Soweit die Stadt der Inanspruchnahme einzelner in ihrem Eigentum stehender Flurstücke widerspricht (siehe insbesondere die Grundstücksauflistung in Anlage 5 zu ihrer Stellungnahme vom 27.06.2012), ist Folgendes festzuhalten:

Im Ausgangspunkt ist festzustellen, dass die HL nicht Trägerin des Grundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG ist.[398] Die Gemeinden sind vielmehr Teil der öffentlichen Gewalt, auch soweit sie als Fiskus über Eigentum an Grundstücken verfügen.[399] In der Abwägung hat das Eigentum der öffentlichen Hand daher ein geringeres Gewicht als das Eigentum Privater.[400] Bei gleicher Eignung ist daher die Inanspruchnahme gemeindlicher Grundstücke für Allgemeinwohlzwecke der Inanspruchnahme von Grundtücken Privater vorzuziehen.[401]

In Anbetracht dessen, dass die Inanspruchnahme der Grundstücke der HL zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen für die Zulassung des planfestgestellten Vorhabens erforderlich ist, und auch nicht ersichtlich ist, dass die Vorhabenträgerin die hierfür benötigten Flächen anderweitig beschaffen kann, ist der HL die Inanspruchnahme ihrer Flächen hier zumutbar. Im Einzelnen gilt dabei:

- Das Flurstück 4/373, Flur 47, Gemarkung Lüneburg mit einer Gesamtgröße von 21.298 m² wird in einem Umfang von 145 m² erworben (für die Umverlegung der L 221) und in einem Umfang von 504 m² vorübergehend in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 08.14.01 und 08.14.02; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8). Schon aufgrund der Geringfügigkeit der randlichen Inanspruchnahme unmittelbar angrenzend an einen bestehenden Straßenkörper sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die die Inanspruchnahme dieser Fläche der HL als unzumutbar erscheinen ließen. Eine Entwicklung von Gewerbeflächen wird hierdurch auch nicht spürbar beeinträchtigt.

- Eine Betroffenheit des Flurstückes 4/273, Flur 47, Gemarkung Lüneburg (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 8.14.03) kann dem Grunderwerbsverzeichnis nicht entnommen werden und wird auch in der Stellungnahme zur ersten Planänderung nicht mehr geltend gemacht.

- Das Flurstück 9/35, Flur 57, Gemarkung Lüneburg hat eine Gesamtgröße von 53.910 m², von denen vorhabenbedingt 43.350 m² erworben, 3.085 m² vorübergehend in Anspruch genommen

[397] Vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.07.2024 – 11 B 1/24 -, juris Rn. 7.
[398] Z.B. BVerwG, Beschluss vom 14.02.2017 – 4 VR 18/16 –, juris Rn. 7.
[399] BVerwG, Urteil vom 11.01.2001 – 4 A 12/99 –, juris Rn. 26.
[400] BVerwG, Urteil vom 06.06.2002 - 4 CN 6/01 -, juris Rn. 13.
[401] BVerwG, Beschluss vom 18.10.2023 – 4 BN 8/23 –, juris Rn. 15.

und 1.473 m² (für die LBP-Maßnahme 4.5 A) dauernd beschränkt werden (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 08.15.01, 08.15.02, 08.15.03 und 08.15.04; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8). Unmittelbar angrenzend werden von dem Flurstück 9/36, Flur 57, Gemarkung Lüneburg (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 8.17.01, 8.17.02, 8.17.03 und 8.17.04; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8), das über eine Gesamtfläche von 63.149 m² verfügt, durch die Vorhabenträgerin bzw. die Straßenbaulastträgerin der Landesstraße 23.783 m² erworben. Eine temporäre Inanspruchnahme dieses Flurstücks erfolgt in einem Umfang von 12.763 m². Eine dauernde Beschränkung als Ausgleichsfläche (Maßnahmen 4.1 A und 4.5 A) ist auf 3.233 m² geplant. Auch wenn es sich hierbei in unmittelbarem Zusammenhang um eine relativ große Fläche handelt, ist die Inanspruchnahme durch den Zweck des Vorhabens gerechtfertigt und nicht unverhältnismäßig. Der Großteil der durch die Vorhabenträgerin bzw. eine andere Straßenbaulastträgerin zu erwerbenden Fläche wird derzeit als Wald genutzt und liegt unmittelbar angrenzend an die bestehende B 216 und außerhalb eines von der HL beplanten Bereichs. In Anbetracht dieser Umstände ist nicht erkennbar, inwiefern die Inanspruchnahme selbst einer so großen Fläche der HL als Gebietskörperschaft zum Zwecke des Verkehrswegebaus nicht zumutbar sein sollte. Dass hier eine andere Trassenführung nicht in Betracht kommt, ist unter 2.3.3.2.3 dargelegt. Bezüglich des temporär in Anspruch genommenen Flurstücks 9/36, Flurstück 57 und der Forderung der HL, eine Wiederherstellung, insbesondere eine Aufforstung, zu unterlassen (vgl. Stellungnahme 2012, S. 6; Ergebnisprotokoll zum Arbeitsgespräch vom 27.05.2013, S. 8), ist festzuhalten, dass dies nach dem dokumentierten Stand des Planfeststellungsverfahrens nur dann möglich ist, wenn die dadurch entfallende Kompensationsleistung anderweitig erbracht wird. Ohne entsprechende in das Planfeststellungsverfahren eingeführte zulassungsfähige Unterlagen, kann die Planfeststellungsbehörde nicht auf die nach LBP vorgesehenen Maßnahmen verzichten.

- Flurstück 4/409, Flur 47, Gemarkung Lüneburg (Gesamtgröße 14.676 m²), welches in einem Umfang von 1.744 m² dauernd als Ausgleichsfläche beschränkt wird (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 8.07.01, 8.07.02 und 8.07.03; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 8), stellt sich für die Planfeststellungsbehörde als durch den Vorhabenzweck gerechtfertigt dar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verbleiben auch hinreichend große Flächenanteile für eine Gewerbeansiedlung, sodass die Inanspruchnahme nicht unverhältnismäßig ist.

- Was das Flurstück 16, Flur 7, Gemarkung Ochtmissen mit einer Größe von 2.317 m² (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 1.08.01) und Flurstück 13/4, Flur 7, Gemarkung Ochtmissen mit einer Größe von 3.985 m² (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 1.09.01) betrifft, die als Parkplatz genutzt werden, findet – wie von der HL in ihrer Stellungnahme zur 1. Planänderung vom 07.11.2017 zunächst angenommen – ein Erwerb nicht statt. Wie sich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (lfd. Nr. 1.08.01 und 1.09.01) ergibt, erfolgt vielmehr nur eine dauernde Beschränkung mittels einer Dienstbarkeit für die dort verlaufenden Leitungen. Die Einwendung hat sich somit erledigt. Im Übrigen ist nicht erkennbar, inwiefern eine Belastung auf 7 m² bei dem insgesamt 3.985 m² großen Flurstück 13/4 und 154 m² bezogen auf das Flurstück 16 mit einer Gesamtgröße von 2.317 m² der Hansestadt Lüneburg als Gebietskörperschaft nicht zuzumuten wäre.

- Der Erwerb der 12 m² großen Teilfläche des Flurstückes 101/17, Flur 52, Gemarkung Lüneburg (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 2.07.01; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 2) mit 5.335 m² Gesamtfläche ist zur regelkonformen Böschungsausbildung erforderlich, und es ist auch kein Gesichtspunkt erkennbar, unter dem sich die Inanspruchnahme als der HL unzumutbar darstellen sollte.

- Das Flurstück 22/135, Flur 45, Gemarkung Lüneburg (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 6.14.01 und 6.14.02; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 6) wird nur in geringem Umfang erworben (103 m² von 12.282 m² Gesamtfläche) und ansonsten nur vorübergehend in einem Umfang von 770 m² in Anspruch genommen, sodass eine unzumutbare Beeinträchtigung des

Eigentums der Stadt nicht besteht. Was die verkehrliche Funktion und Leistungsfähigkeit der Straße Stadtkoppel angeht, so ergeben sich während der Bauphase Behinderungen für den Verkehr auf der Stadtkoppel, diese sind aber unausweichlich und für den Zeitraum der Bauarbeiten unter Beachtung der Nebenbestimmung 1.9.8 auch vertretbar. Nach Abschluss der Bauarbeiten verbleiben vorhabenbedingt keine merkbaren Einschränkungen des Verkehrs auf der Stadtkoppel.

- Soweit die HL für die Inanspruchnahme von Flächen bestimmte Entschädigungen (auch für Aufwuchs), die Gestellung von Ersatzland oder die Gesamtübernahme geltend macht, ist dies nicht Gegenstand der Planfeststellung (vgl. §§ 11 ff., 16 NEG, § 8 Abs. 3 NEG). Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Kontext entsprechend dem Vortrag der HL in ihre Überlegungen vor allem die folgenden für das Vorhaben benötigten Grundstücke einbezogen: Gemarkung Lüneburg
  - Flur 52, Flurstück 52/18 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 1.16.01 und 1.16.02)
  - Flur 52, Flurstück 44/11 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 2.03.01, 2.03.02 und 2.03.03)
  - Flur 52, Flurstück 36/24 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 2.05.01 und 2.05.02)
  - Flur 40, Flurstück 10/373 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 2.11.01, 2.11.02, 2.11.03 und 2.11.04) – Fischteich, der bauzeitlich nur im Bereich der Böschung bis zur Ufergrenze in Anspruch genommen und in den als solches nicht eingegriffen wird.
  - Flur 45, Flurstück 22/206 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 6.19.01, 6.19.02, 6.19.03 und 6.19.04)
  - Flur 45, Flurstück 22/21 (Unterlage 10.2 lfd. Nr. 7.11.01)
  - Flur 45, Flurstück 22/15 (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 7.04.01, 7.04.02 und 7.04.03) - städtisches Baustofflager, für das das Flurstück 22/38, Flur 45, Gemarkung Lüneburg (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 7.08.01 bis 7.08.04) oder Flurstück 22/199, Flur 45 (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 6.18.01 bis 6.18.04) als Ersatzfläche vorgeschlagen wird, das allerdings ohnehin nur insoweit als Ersatzland in Frage kommen, wie die unausweichlich festgestellte Planung nicht entgegensteht.
  - Flur 52, Flurstück 38/25 (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 2.08.01, 2.08.02 und 2.08.03)
  - Flur 40, Flurstück 36/234 (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 4.11.01, 4.11.02 und 4.11.03)
  - Flur 45, Flurstück 22/38 (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 7.08.01, 7.08.02, 7.08.03 und 7.08.04).

  Für das Flurstück 22/21, Flur 45, Gemarkung Lüneburg (vgl. Unterlage 10.2, lfd. Nr. 7.11.01 und 7.11.02; vgl. Unterlage 9.2 und 10.1, jeweils Blatt 7) ist ein Erwerb des gesamten Flurstücks mittlerweile vorgesehen.

  Die Gewährung der Zufahrt zu der Forstfläche nördlich des Flurstückes 36/30 Flur 52, Gemarkung Lüneburg während der Bauphase wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt (vgl. 1.8).

2.3.3.7.2.4 Anlagen und Kreuzungen

Die HL befürchtet, durch das planfestgestellte Vorhaben mit Unterhaltungs- bzw. Unterhaltungsmehrkosten belastet und dadurch in ihrer Finanzhoheit beeinträchtigt zu werden.

Was die Unterhaltungspflicht für die Anlagen mit den laufenden Nrn. 37 (Lärmschutzwand rechts), 117 (Brückenbauwerk BW 1-4 im Zuge eines Rad-/Gehweges über die A 39), 138 (Lärmschutztunnel BW 1-7 im Zuge der A 39, vgl. hierzu im Übrigen 1.9.2.1.1(1) Nr. 5.), 147 (Lärmschutzwand entlang der Erbstorfer Landstr.) und 190 (Wendeanlage) angeht, so trägt diese nach dem planfestgestellten Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) eindeutig die Bundesrepublik Deutschland. Dies hat die HL teilweise in ihrer Stellungnahme zur 1. PÄA inzwischen selbst festgestellt, sodass sich die diesbezüglichen Einwendungen erledigt haben.

In den Stellungnahmen vom 22.07.2013 und vom 07.11.2017 verlangt die HL mit der Bundesrepublik Deutschland (Straßen-)Kreuzungsvereinbarungen für folgende, im Einzelnen aufgeführte Kreuzungen zu schließen. Zutreffend ist, dass die HL Träger der Straßenbaulast für

die Gemeindestraßen ist (§ 48 NStrG). Die Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern – zu denen die HL gehört - sind außerdem Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen (§ 43 Abs. 2 NStrG). Gem. § 5 Abs. 2a FStrG können diese Gemeinden unter besonderen Voraussetzungen Straßenbaulastträger der Bundesstraße sein. Die Gemeinden sind ferner Träger der Straßenbaulast für Gehwege und deren Straßenteile, wie Parkplätze, an Ortsdurchfahrten, für die kein anderer die Baulast trägt (§ 43 Abs. 5, § 49 NStrG, § 5 Abs. 3 FStrG). Was die sich aus den Kreuzungsanlagen ergebende Kostentragung betrifft, wird auf die entsprechenden Ausführungen unter 2.3.2.11 Bezug genommen.

Hinsichtlich der (Mehr-)Kosten für die Unterhaltung von Kreuzungsanlagen für Gewässer gilt Folgendes:

Gem. § 13a Abs. 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast die Kreuzungsanlagen von Bundesfernstraßen und Gewässern auf seine Kosten zu unterhalten, soweit nichts anderes vereinbart oder durch Planfeststellung bestimmt wird. Die Unterhaltungspflicht des Trägers der Straßenbaulast erstreckt sich nicht auf Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle oder ähnliche Einrichtungen zur Sicherung der Durchfahrt unter Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen für die Schifffahrt sowie auf Schifffahrtszeichen. Soweit diese Einrichtungen auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast herzustellen waren, hat dieser dem Unterhaltungspflichtigen die Unterhaltungskosten und die Kosten des Betriebs dieser Einrichtungen zu ersetzen oder abzulösen.

In Bezug auf das Bauwerk zur laufenden Nr. 13 (Rohrdurchlass DN 400) und 53 (Rohrdurchlass DN 1200 Graben zur Ilmenau) und 125 (Verlegung Raderbach) sieht das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) daher zurecht vor, dass der Bund (gem. § 12a Abs. 1 FStrG) die Herstellungskosten trägt. Aus § 13a Abs. 1 FStrG folgt, dass damit auch die Kosten der Unterhaltung dieser Anlagen von der Vorhabenträgerin zu tragen sind. Ungeachtet dessen bleibt es der Vorhabenträgerin unbenommen, Zusagen zu treffen, was im Verfahren auch geschehen ist (vgl. 1.8 und 2.3.3.11.14). Die Einwendung ist insoweit also erledigt, ohne dass es einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf.

2.3.3.7.2.5 Ausführungsweise des Anschlusses an nachgeordnete Straßen

Der Einwand der HL, wonach die von der Vorhabenträgerin geplanten Bauklassen für bestimmte Straßen ungeeignet seien und einen Mehraufwand an Unterhalt auslösen würden, hat sich insofern erledigt, als die Belastungsklassen des Oberbaus in der Zwischenzeit im Rahmen der Überarbeitung der Planunterlagen im Juli 2017 und im März 2021 angepasst wurden. Es wurden geänderte Verkehrszahlen einbezogen, das Jahr der Verkehrsfreigabe auf 2027 gesetzt und die Korrektur der RStO 12 vom Juni 2020 berücksichtigt (Unterlage 14.1, Änderungsverzeichnis). Die nach den neuen Berechnungen empfohlenen Belastungsklassen decken sich zumindest für die Straße Stadtkoppel mit der Forderung der HL, da die von ihr für diese Straße geforderte Bauklasse III nach der RStO 01 der Belastungsklasse 3,2 nach der RStO 12 und auch aktuell nach der RStO 12/24 entspricht (vgl. Unterlage 14.1-D2, Belastungsklassen). Die Wirtschaftswege werden im vorhandenen Querschnitt wiederhergestellt (Nebenbestimmung 1.9.8(1)). Dabei finden die entsprechenden Richtlinien (DWA-A 904) Beachtung. Siehe dazu ferner den Regelquerschnitt Wirtschaftswege (Unterlage 14.2, Blatt 17) und das Änderungsverzeichnis für die Unterlage 14.2 vom März 2021, wonach der Befestigungsaufbau der Straße Stadtkoppel berücksichtigt wurde. Eine Wiederherstellung des Ausgangszustandes ist nicht nur für Straßen und Wege, sondern auch für landwirtschaftliche Flächen in den Nebenbestimmungen 1.9.8(1) und 1.9.12(1) explizit angeordnet.

Der Forderung der HL nach einem Ausbau der Erbstorfer Landstraße (zwischen der Wulf-Werum-Straße und dem Fuchsweg sowie des Bereichs der geplanten Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude) im Umfang der Bauklasse III bzw. mit OPA wird nicht entsprochen. Vielmehr wird sich an den neuen Berechnungen der prognostizierten Verkehrsbelastungen und

anhand der RStO 12 orientiert, wonach sich für die gesamte Erbstorfer Landstraße als empfohlene Belastungsklasse der Wert 1,8 ergibt (Unterlage 14.1-D2, Belastungsklassen).

Bezüglich der befürchteten Beschädigung von Straßenober- und -unterbau ist auf die Nebenbestimmungen unter 1.9.8(1)(2) zu verweisen, die eine Wiederherstellung des Ausgangszustands der Straße anordnet und für den Fall des Vorliegens einer Sondernutzung einen Kostenerstattungsanspruch vorsieht. Auch die Straßenausstattung und -beleuchtung wird in dem erforderlichen Umfang wiederhergestellt.

Die Hinweise zur Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen bzw. zu den Einrichtungen für Bevorrechtigungen und zur öffentlichen Beleuchtung (u.a. an der Erbstorfer Landstraße / Brandheider Weg, Rad- und Gehweg an der B 209, Rad- und Gehweg an der AS L 216) wird die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigen (Nebenbestimmung 1.9.8(9)). Die Hinweise der HL auf eine Bodenvorbelastung im Bereich der AS 209 und der AS L 216 haben Eingang in die Nebenbestimmung 1.9.6(2) gefunden. Eine Notwendigkeit zur Herstellung von Visualisierungen von Daten aus dem Verkehrsleitrechner und aus der Prognose, um die geplanten mit den tatsächlichen Signalisierungen zu vergleichen, wie es die HL in ihrer TöB-Stellungnahme vom 13.07.2022, S. 13 f. verlangt, hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich, weil hierdurch gegenüber den durchgeführten Untersuchungen keine relevanten zusätzlichen Erkenntnisse zu erwarten sind.

Die Knotenpunkte mit den für die Rampenfußpunkte der neuen A 39-Trasse geplanten LSA stellen sich aufgrund der durchgeführten Berechnungen als ausreichend leistungsfähig dar (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 02 und Anhang 5.1). Verkehrsdaten aus dem jetzigen Bestandsnetz können für die Neuplanung als Erfahrungswerte herangezogen werden. In Unterlage 5, Blätter 04 und 05 findet sich in dem jeweiligen Kasten "KP 3-TK 2“ ein Hinweis auf die dort vorgesehene Lichtsignalanlage. Damit die Wirtschaftswege zu den Löschwasser- und Havariebecken (lfd. Nr. 136, 137 und 128 des Regelungsverzeichnisses) der Belastung durch die Wartungsfahrzeuge standhalten, genügt der Ausbau mit einer wassergebundenen Decke. Dies ist eine für Wirtschaftswege bewährte Bauweise. Einer Pflasterbefestigung bedarf es daher nicht. Dasselbe gilt hinsichtlich der Forderung der HL nach einer Ausgestaltung mit durchgehender Pflasterung für den Wartungsweg zu dem Regenrückhaltebecken RRB 6 (lfd. Nr. 263 des Regelungsverzeichnisses).

Dass die Wirtschaftswege mit den lfd. Nr. 12, 45, 328 und 63 in ihrem bestehenden Querschnitt wiederhergestellt werden, ist durch die Nebenbestimmung 1.9.8 (1) gesichert. Bezüglich etwaiger Ausgleichsansprüche ist auf die Entschädigungsverhandlungen zu verweisen.

Die Dimensionierung des Eingriffs in die Apfelallee wurde zwischenzeitlich angepasst (oben unter 2.2.5.11 und Unterlage 16.4.2.1).

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Fahrbahnmarkierungen sind von der Straßenverkehrsbehörde gem. § 45 Abs. 3 bis 6 StVO anzuordnen. Hierbei hat sie auf die Vermeidung von Phantommarkierungen zu achten und ggf. eine Erneuerung der jeweiligen Asphaltdeckschicht anzuordnen.

Die Einstufung von im Eigentum der HL stehenden Straßen ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

2.3.3.7.2.6 Umleitungskonzept

Die in den älteren Stellungnahmen vorgebrachte Kritik, es fehle an einem Umleitungskonzept hat sich aufgrund der Beibringung eines solchen nach der 2. PÄ im Jahr 2021 erledigt (siehe Planunterlagen unter 1.3 und zum Umleitungskonzept 2.3.3.4.2.5). Soweit die HL in ihren Stellungnahmen vom 13.07.2022 das zum damaligen Zeitpunkt vorliegende Umleitungskonzept kritisiert, ist zunächst auf die ergänzende und erläuternde Unterlage Anhang 01, Darstellung artenschutzrechtlicher Konflikte und gesundheitsschädigender Lärmverhältnisse auf

Umleitungsstrecken vom Februar 2024 hinzuweisen, in der wesentliche Aspekte einer immissionsschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Machbarkeit dokumentiert sind.

Bezüglich der befürchteten Überlastung der im Einzelnen von der HL in Anlage 6 zur Stellungnahme vom 27.06.2012 und in ihrer Einwendungsschrift vom 7.11.2017, S. 20 ff. aufgeführten Knotenpunkte aufgrund von Umleitungsverkehren ist festzuhalten, dass der Verkehr auf der Bestandstrasse weitestgehend aufrechterhalten werden kann und ein Ausweichen auf das übrige Bestandsnetz in nur geringem Maße zu erwarten ist (vgl. 2.3.3.4.2.5). Das Umleitungskonzept ist anlassbezogen fortzuschreiben (Nebenbestimmung 1.9.1.3(8)).

Die Herstellung einer Umleitungsbeschilderung ist in Unterlage 21.6, Umleitungskonzept, S. 44 vorgesehen, die Anordnung von Straßenbeschilderungen ist allerdings nicht Gegenstand dieses Beschlusses, sondern muss durch die Straßenverkehrsbehörde gem. § 45 Abs. 6 StVO erfolgen.

2.3.3.7.2.7 Verkehrsuntersuchung, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Soweit die HL in ihrer Einwendungsschrift vom 7.11.2017, S. 20 ff. konkrete methodische Fehler der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Verkehrsuntersuchung geltend macht, hat sich die Kritik durch das Vorliegen der aktuellen Verkehrsuntersuchung zum Teil ebenfalls erledigt. Beispielsweise sind am Knotenpunkt KP 1-TK 2 – A 39/L 216 gar keine Geradeausfahrstreifen für den Verkehr aus Richtung Norden vorgesehen, da sich im Süden die Zufahrt der A 39 befindet. Insofern ist die diesbezügliche Kritik am KP 1-TK 2 nicht mehr nachvollziehbar. Die aktuelle Darstellung von KP 1a – Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte sieht für den heutigen Ausbau keine vier Fahrstreifen, sondern einen kombinierten Geradeausfahr- und Rechtsabbiegestreifen vor (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anlage 5.1, S. 82, Darstellung durch das kleine weiße Dreieck im Rechtsabbiegestreifen). Der Spitzenstundenanteil wurde neu berechnet. Auch KP 2-TK1 sieht einen gemeinsamen Geradeausfahr- und Rechtsabbiegestreifen vor, sodass die Kritik eines fehlenden Geradeausfahrstreifens fehlgeht (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anlage 5.1, S. 87, Darstellung durch das kleine weiße Dreieck im Rechtsabbiegestreifen). Für KP 3-TK 1 ist in der Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anlage 5.1, S. 93 ein gemeinsamer Geradeausfahr- und Rechtsabbiegestreifen eingezeichnet, und es ist nicht ersichtlich, dass in den nachfolgenden Berechnungen zwei separate Fahrstreifen als Berechnungsgrundlage herangezogen wurden. Bei KP 3-TK 1 wurde ein Geradeauspfeil auf der Rampe A 39 eingefügt (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anlage 5.1, S. 93).

Das eingeforderte Verkehrssteuerungskonzept wurde im Rahmen der Online-Konsultation vom 17.08.2020 bis 7.09.2020 vorgetragen.

Da mittlerweile eine Fortschreibung der Zählwerte erfolgte und die SVZ 2019 und die SVZ 2021 berücksichtigt wurden, ist die Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung nunmehr hinreichend aktuell.

Soweit die Hansestadt die damalige Verkehrsuntersuchung in Hinblick auf die Angabe einer erwartbaren Abnahme des Schwerlastverkehrs als unplausibel kritisiert, dürfte dieser Einwand durch die aktuellen Verkehrsuntersuchungen, die die Ergebnisse der SVZ 2019 und 2021 einbeziehen, richtig geworden sein, da hier hohe Zuwächse im Schwerlastverkehr prognostiziert werden (siehe z.B. Unterlage 21.1.1 Plausibilisierung der Verkehrsuntersuchung A 39 (2019) unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2019 und SVZ 2021, S. 3 u. 4). Es ist allerdings zu konstatieren, dass eine Anpassung der Analysebasis keine planrelevanten Auswirkungen zeitigen würde, da *die in der VU A 39 für den Abschnitt 1 ermittelten Verkehrsbelastungen 2030 im Planfall 8 mit Vollausbau der A 39 von rund 57.000 bis 64.000 Kfz/24h weiterhin gültig sind* (ebenda).

Der Planungshorizont für die Verkehrsuntersuchung wird als noch ausreichend angesehen (siehe 2.3.1.4). Die Datengrundlage aus 2015 mit der Fortschreibung aus dem Jahr 2019 und dem Prognosejahr 2030 ist entgegen der Kritik der HL ausreichend (siehe 2.3.1.4). Soweit die HL eine

Berücksichtigung der Zählwerte aus dem Jahr 2021 fordert, ist ein Abgleich mit der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 erfolgt (siehe ebenfalls unter 2.3.1.4).

Entgegen der Kritik der HL in ihren Stellungnahmen vom 17.07.2012 (S. 22) und vom 07.11.2017 (TöB-Stellungnahme, S. 13) wurde der Knotenpunkt Erbstorfer Landstraße/Bockelmannstraße in die Verkehrsuntersuchung einbezogen, nämlich in die Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept im Bereich Lüneburg, wobei die aufgestellten Berechnungen diesem Knotenpunkt eine ausreichende Leistungsfähigkeit (QSV = D und Gesamtauslastungsgrade bis 72 %) zuschreiben (Unterlage 21.1, Anhang 02, S. 6 ff.). Gründe, die eine Umplanung erfordern, sind nicht erkennbar.

Der Forderung der HL, eine Verlängerung der Otto-Brenner-Straße zu planen und so das zukünftige Gewerbegebiet nördlich der nach Süden verlegten B 216 (Bilmer Berg III) an die B 216 anzuschließen, kann nicht entsprochen werden, weil es sowohl der Vorhabenträgerin als auch der Planfeststellungsbehörde insoweit an der notwendigen Zuständigkeit fehlt. Die Verlängerung der Otto-Brenner-Straße steht auch in keinem Zusammenhang mit den von dem planfestgestellten Vorhaben aufgeworfenen Konflikten, sodass dies für die Abwägung eine Bedeutung haben könnte.

Der Knotenpunkt A 39/L 216 (KP 1) weist eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 76 ff.).

Der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte wird in der aktuellen Verkehrsuntersuchung als KP 1a mitbetrachtet. Er weist schon in seinem jetzigen Bestand keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (QSV = F). Die Verkehrsuntersuchung enthält auch eine Variante, die mit der Qualitätsstufe QSV = C bewertet wird (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 7 u. 81). Die Variante sieht einen zweiten Linksabbiegestreifen von der L 216 auf die Straße Bei der Pferdehütte vor, sodass die Kritik einer unzureichenden Länge des Linkabbiegestreifens entfiele (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 7 u. 82). Der Ausbau des Knotenpunktes 1a ist mangels relevanter zusätzlicher Verkehre, die von dem planfestgestellten Vorhaben auf ihn ausgehen, allerdings kein zulässiger Gegenstand dieses Verfahrens. Es sind auch nicht unzumutbare Verkehrsverhältnisse an diesem Knotenpunkt zu erwarten, sodass ein Ausbau der kommunalen Straßenplanung überlassen bleiben kann und muss.

Soweit die Hansestadt Lüneburg eine Behelfsbrücke vor Abbruch des Brückenbauwerkes BW 1-1 fordert, ist auszuführen, dass das Bauwerk Nr. 1-1 zunächst in unveränderter Form erhalten bleibt und ein 2. Überbau in Parallellage westlich des vorhandenen Bauwerks errichtet wird. Danach wird der Verkehr auf das neu errichtete Teilbauwerk umgeleitet und das vorhandene Brückenbauwerk abgebrochen und an dieser Stelle das östliche Teilbauwerk errichtet. Somit ist sichergestellt, dass der Verkehr auf der L 216 nur geringfügig eingeschränkt wird (vgl. Unterlage 05, Blatt 01).

Der Ausbau der Anschlussstelle an der K 37 - Kaltenmoor und des Kreisverkehrs Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel ist nicht Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens. Durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung wurde der Leistungsfähigkeitsnachweis für die AS Bleckeder Landstraße, einschließlich des Kreisverkehrs Bleckeder Landstraße/Stadtkoppel neu berechnet, wobei eine ausreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt wurde (QSV = C bzw. für den Kreisverkehr sogar B) (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 99 ff.), was auch von der HL in ihrer Stellungnahme zur 1. PÄA vom 07.11.2017 zur Kenntnis genommen wurde (S.15). Folgemaßnahmen sind deshalb nicht notwendig.

Abstimmungen zwischen der HL und der NLStBV GB Lüneburg haben ergeben, dass die beiden Bushaltestellen am Hagemannsweg entfallen. Dementsprechend hat die HL in ihrer TöB-Stellungnahme vom 07.11.2017, S. 10 dieses Vorbringen für erledigt erklärt. Stattdessen wurde eine Querungshilfe für die K 46 angeordnet, um die folglich erhöhte Frequentierung der

Bushaltestelle nordwestlich der Bernsteinstraße zu berücksichtigen (vgl. Konzeptpapier Busbuchten Hagemannsweg und Protokoll OT Hagemannsweg).

Eine Inkompatibilität des Querschnitts des entlang der August-Wellenkamp-Straße geplanten Radweges (Nr. 313 des Bauwerkverzeichnisses) zu dem Bestandsquerschnitt der August-Wellenkamp-Straße ist nicht ersichtlich.

Den Vorschlag der HL, den Rechtsabbieger vor der Anschlussrampe-Ost in freier Führung, d.h. ohne Lichtsignalanlage, auszugestalten, um Rückstauungen zu vermeiden, lehnt die Vorhabenträgerin ab. Die Signalisierung gewährleistet nämlich die ausreichende Leistungsfähigkeit dieses Teilknotenpunktes, welche im nicht signalisierten Zustand nicht gegeben wäre (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anlage 5.1).

Soweit die HL des Weiteren eine Bevorrechtigung des nicht motorisierten Verkehrs an den beiden Auffahrrampen zur AS B 209 fordert, die durch Blinklichtanlagen gesichert wird, sowie eine Verbreiterung des entlang der B 209 verlaufenden Rad- und Gehwegs aus Richtung Adendorf in Richtung Lüneburg auf 2,50 m, werden die Hinweise seitens der Vorhabenträgerin berücksichtigt (Nebenbestimmung 1.9.8(9)). Eine Herstellung der Rad- und Gehwege entlang der B 209 ist nur in den Bereichen, in denen ein Umbau der Anschlussstellen erfolgt, vorgesehen. Hierbei soll grundsätzlich die Bestandsbreite von 2,0 m wiederhergestellt werden. Im Querungsbereich scheint eine Verbreitung auf 2,50 m möglich. Eine dahingehende Prüfung kann im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Ein weiterer Ausbau der Rad- und Gehwege entlang der Bundesstraße 209 obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger.

Die von der HL in ihrer TöB-Stellungnahme vom 17.07.2012, S. 15 f. vorgebrachte Kritik an den Linksabbiegestreifen im Bereich von KP-TK 1 und KP-TK 2 (vormals KP 7 und 8) ist – wie die HL in ihrer TöB-Stellungnahme vom 07.11.2017, S. 9 selbst einräumt - obsolet geworden, da nunmehr beide Linksabbiegestreifen in Richtung Lüneburg in zwei Geradeausfahrstreifen übergehen und in Richtung Bardowick nunmehr nur noch ein Linksabbiegestreifen vorgesehen ist (Unterlage 05, Lageplan, Blatt 01-D2). Die Leistungsfähigkeit des KP 1-TK 2 liegt auch mit nur einem Linksabbiegestreifen Richtung Lüneburg bei QSV ≥ C (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 76, 80).

2.3.3.7.2.8 Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen, Geh-/Radwege

Die Hansestadt fordert die Gewährleistung einer sicheren Erreichbarkeit und des Betriebes kommunaler Bildungseinrichtungen zunächst dergestalt, dass die geplante Behelfsbrücke im Zuge der Erbstorfer Landstraße (BW 1-8) sicher für den Fußgänger- und Radfahrverkehr ist, angemessen beleuchtet ist und in den Winterdienst einbezogen wird. Dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden darf, wird durch die Nebenbestimmung unter 1.9.8(4) allgemein festgelegt. Die konkrete Umsetzung ist Teil der Bauausführung und nicht dieses Beschlusses. Eine Notwendigkeit zur Erteilung einer Auflage, um sicherzustellen, dass es zu keiner wesentlichen Behinderung des Schulsportes auf der Sportanlage Lüne kommt, ist nicht ersichtlich, da sich die Sportanlage nicht in unmittelbarer Nähe der Trasse befindet und die Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung durch Baustellenfahrzeuge oder Baustofflagerungen daher gering ist. Soweit die Stadt ferner gewährleisten möchte, dass der Bauverkehr ausschließlich über die B 4 mit einer Ausnahme im Bereich der Erbstorfer Landstraße abgewickelt wird, ist dies durch Aufnahme in die Nebenbestimmung unter 1.9.2.2.2(3) geschehen. Konkrete Festlegungen, mit denen jegliche Behinderung des Zugangs zur Igelschule/Schule Hagen über die Straße Stadtkoppel oder der Erreichbarkeit anderer kommunaler Einrichtungen ausgeschlossen werden, können noch nicht getroffen werden. Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesichert, Lösungen zu finden, mit denen die Erreichbarkeit der kommunalen Bildungseinrichtungen so gering wie möglich eingeschränkt wird (vgl. Sachthemenkatalog zur 1. PÄA, Nr. 17.01-07). Die Planfeststellungsbehörde hat auch dies in

die Nebenbestimmungen aufgenommen, um dem diesbezüglichen Anliegen der HL Rechnung zu tragen (Nebenbestimmung (1.9.8(5)). Ein generelles Befahrungsverbot für Baustellenfahrzeuge im Bereich Fuchsweg kann nicht ausgesprochen werden, da dort der Bau eines neuen Wendehammers geplant ist (Unterlage 11, Regelungsverzeichnis Nr. 190).

Auch hinsichtlich der Ausgestaltung der stadtauswärtigen Bushaltestelle „Hölderlinstraße“ unter Beachtung der aktuellen Regelungen für Gelenkbusse gelten die Maßgaben dieses Beschlusses an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Am nördlichen Fahrbahnrand der Erbstorfer Landstraße und somit an der stadteinwärtigen Bushaltestelle sind infolge des Ausbaus der A 39 ohnehin keine Bauleistungen veranlasst. Die Forderung nach einer weiteren Querungshilfe an der Einmündung Fuchsweg hat die HL in ihrer TöB-Stellungnahme zur 1. PÄA vom 07.11.2017, S. 3 für erledigt erklärt, da eine solche mittlerweile eingerichtet worden sei.

Der von der HL geforderte Versatz der Lärmschutzwand im Bereich des Südportals des Lärmschutztunnels, ist – je nach Gestaltungskonzept der Stadt – durch die Vorhabenträgerin vorgesehen, soweit dies im Hinblick auf die Lärmschutzanforderungen möglich ist (vgl. Unterlage 5, Blatt 04 – „möglicher Versatz der Lärmschutzwand“).

Der im Bereich des Lärmschutztunnels vorhandene Rad-/Gehweg wird überführt (vgl. Unterlage 11, Regelungsverzeichnis Nr. 140). Im Bereich der Lilienthalstraße entfällt mit dem Entfall der nördlichen Rampe B 216/Lilienthalstraße zwar auch die parallel zur Rampe verlaufende Radwegverbindung. Die Radwegführung an der Lilienthalstraße wird aber dadurch gewährleistet, dass der östlich der Lilienthalstraße verlaufende Radweg nach Norden und der westlich der Lilienthalstraße verlaufende Radweg nach Süden bis zur Radwegverbindung zur B 216 verlängert wird (lfd. Nr. 265 des Regelungsverzeichnisses). Eine Rad- und Querungshilfe ist zudem gemäß lfd. Nr. 265 des Regelungsverzeichnisses in der Lilienthalstraße im Bereich der ehemaligen Anbindung vorgesehen (siehe ferner Konzept und Anlage zur Querungshilfe Lilienthalstraße).

Zum Rückbau nicht mehr benötigter Straßenflächen (u.a. des nicht mehr benötigten Linksabbiegestreifens) im Bereich der Rampe B 216/Lilienthalstraße siehe bereits 1.2.1. Die lichte Weite des Überführungsbauwerkes über die Lilienthalstraße (BW Nr. 1-14, lfd. Nr. 262 des Regelungsverzeichnisses) wurde auf 11,50 m verringert. Die Nebenbestimmung 1.9.8(1) stellt sicher, dass auch die Lilienthalstraße auf Kosten der Vorhabenträgerin in ihrem ursprünglichen Zustand wiederhergestellt wird.

Soweit die HL in ihrer TöB-Stellungnahme vom 17.07.2012, S. 10 und in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 22.07.2013, S. 7 einen Anschluss des entlang der Ostseite der Straße Auf den Blöcken verlaufenden Radweges an den nördlich der B 216 verlaufenden Geh- und Radweg sowie eine lichtsignalgeregelte Querungsmöglichkeit der B 216 fordert, wird dem nicht entsprochen. Die Verbindung zu diesen beiden Radwegen bleibt über den Radweg westlich der Lilienthalstraße erhalten. Der dadurch entstehende geringe Umweg ist vertretbar. Gegenwärtig gibt es auch keine direkte Verbindung des Radweges entlang der B 216 zu dem Gewerbegebiet (Bauhaus). Gem. der lfd. Nr. 268 des Regelungsverzeichnisses wird jedoch eine Anpassung des Knotenpunktes B 216/Auf den Blöcken dahingehend vorgenommen, dass die Straße Auf den Blöcken verbreitert wird, eine Links- und eine Rechtsabbiegespur erhält und die vorhandene Dreiecksinsel umgebaut wird. Die Kostenlast obliegt dabei der Vorhabenträgerin (vgl. 2.3.2.11).

Die Forderungen der HL nach Sicherung und Beleuchtung der vorgenannten Geh- und Radwege werden berücksichtigt (1.9.8(9)). Der den Lärmschutztunnel überführende Geh- und Radweg wird behindertengerecht ausgestaltet (lfd. Nr. 140 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11).

Eine Querungshilfe für Fußgänger im Bereich der künftigen Zufahrt zum Regenrückhaltebecken RRB 6 ist entbehrlich, da hier nur eine gelegentlich genutzte Zufahrt zum Regenrückhaltebecken gequert wird.

Der Hinweis der HL in der TöB-Stellungnahme vom 17.07.2012, S. 10 auf eine Anpassung der öffentlichen Beleuchtung im Bereich der neuen Unterführung der Lilienthalstraße (vgl. lfd. Nr. 262

im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 11) und die Bitte um Abstimmung des Beleuchtungskonzepts mit der HL werden berücksichtigt (1.9.8(9)).

Das vorhandene Überführungsbauwerk Lüner Holz wird abgebrochen und durch ein neues Brückenbauwerk ersetzt (vgl. Unterlage 11, Regelungsverzeichnis Nr. 117 und 118). Der zur Herstellung der Baufreiheit notwendige Abbruch des bestehenden Überführungsbauwerks bewirkt eine Sperrung des über dieses Überführungsbauwerk führenden Geh- und Radweges bis zur Fertigstellung des Ersatzbauwerks. Die Vorhabenträgerin hatte insoweit eine Optimierung der Bauabläufe im Rahmen der Ausführungsplanung dahingehend zugesagt, dass diese Sperrzeit auf bis zu 10 Wochen sowie zusätzlich kurzzeitige Sperrungen beschränkt werden kann. Eine solche Einschränkung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde trotz der damit verbundenen Nachteile zumutbar. Diese Einschätzung wird von der Hansestadt Lüneburg geteilt (vgl. Stellungnahme zur Radwegebrücke Lüner Holz vom 13.10.2023). Die Vorhabenträgerin hatte zuvor (im Nachgang zum Erörterungstermin am 22. und 23. Juni 2023) die Bauablaufplanung dahingehend angepasst, dass das Ersatzbauwerk bauzeitlich als Geh- und Radweg sowie als Querungshilfe zur Verfügung steht (Herstellungskonzept BW 1-4 vom 16.08.2023) und die Übergangszeit voraussichtlich nicht länger als 10 Wochen dauert. Eine solche Übergangsperiode ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in Anbetracht der Komplexität der Baumaßnahme der Allgemeinheit zuzumuten.

Eine direkte Fußwegverbindung zwischen Rilkestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße mittels einer Treppenanlage über den künftigen Lärmschutztunnel kann im Zuge der Abstimmungen mit der Hansestadt Lüneburg zur Gestaltung des Tunneldeckels vereinbart werden (siehe dazu bereits Konzept und Anlage zur Treppenanlage LST Lüne-Moorfeld). Zum Geh- und Radweg im Bereich Bleckeder Landstraße und zu dessen vorgesehenen Breite siehe das Konzept RW-Bleckeder Landstraße und Unterlage 5, Lageplan, Blatt 06-D2. Die Anbindung an den sich östlich der Anschlussstelle befindlichen Fuchsweg ist gegeben. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch den Wegfall der bisher zu kreuzenden Anschlussstellenrampen verbessert. Die Vorgaben der HL an die Ausgestaltung der Anschlussstelle L 216 als Knotenpunkt werden insbesondere in Hinblick auf Beleuchtung bzw. Bevorrechtigung und Blinklichtanlagen berücksichtigt (Nebenbestimmung 1.9.8(9)).

2.3.3.7.2.9 Baubedingte Immissionen

Eine Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm (Unterlage 21.2) liegt mittlerweile vor. Auf das Baulärmschutzkonzept (1.9.2.2.2) wird hingewiesen.

Die Zumutbarkeitsschwelle wurde u.a. für das Gebiet Neu Hagen unter Berücksichtigung von Lärmschutzwänden neuberechnet (Unterlage 21.2, Anlage 2 Zumutbarkeitsschwelle). Die Uhrzeit für die lärmtechnisch sensible Nachtzeit wurde im aktualisierten Baulärmgutachten auf 7 Uhr geändert. Auch in den Nebenbestimmungen unter 1.9.1.3(4) und 1.9.2.2.2(2) entspricht das Ende der Nachtzeit der Nr. 3.1.2 AVV Baulärm. Durch die Bestimmung 2.3.2.4.1.4 werden Lärmschutzlücken bei Abbruch und Neubau, explizit auch im Bereich Moorfeld, ausgeschlossen. Die seitens der HL geforderte Subsidiarität von Entschädigungsansprüchen gegenüber technischen Vorkehrungen kommt im allgemeinen Teil dieses Beschlusses hinreichend zum Ausdruck. Die Ausnahmen zu Baustellenverkehren und Baumaschinen (2.3.2.4.1.4) sind hinreichend konkretisiert worden (2.3.3.4.2.1). Eine Einbindung der HL in Monitoring-, Kommunikations- und Beteiligungsprozesse während der Bauvorbereitung und -durchführung wird angestrebt. Des Weiteren wird unter 1.9.2.2.4(1) die Einrichtung einer Informations- und Partizipationsstelle für die Anwohner der Baustrecke verbindlich vorgeschrieben.

Bezüglich der Baulärmimmissionen wird der Vorhabenträgerin unter 1.9.2.2.1(3) aufgetragen für die Bereiche, in denen Überschreitungen der jeweiligen Zumutbarkeitsschwelle zu erwarten sind – so auch das Gebiet Moorfeld/Adendorf (Unterlage 21.2, S. 48, Tabelle 19) - und auch im Bereich südlich Moorfeld eine Prognose der Lärmauswirkungen von bauzeitlichem Verkehrslärm und

Baulärm aufzustellen (vgl. auch 1.9.2.2.4(3)). Bei zu erwartenden Überschreitungen der Zumutbarkeits- und der Gesundheitsgefährdungsschwelle, leistet die Vorhabenträgerin den Betroffenen im Vorfeld der Bauarbeiten Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen in entsprechender Anwendung der 24. BImSchV (1.9.2.2.1(4); vgl. 1.9.2.2.4(4)(6)(7)). Gem. 1.9.2.2.1(5) hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Anwohnern lärmintensive Arbeiten mindestens 4 Wochen vorher schriftlich, anzukündigen und ggf. temporäre Ersatzquartiere anzubieten. Die Kleingartenanlage Moorfeld wurde berücksichtigt (vgl. 1.9.2.2.4(4), 2.2.7.3.3.1, 2.3.2.4.1.1).

Eine seitens der HL befürchtete Beeinträchtigung der Zugangsstraßen zu den im Stadtteil Moorfeld gelegenen Wohngebieten, insb. des Brandheider Weges, ist durch die Zusage unter 1.9.2.2.2(3), dass der Baustellenverkehr ausschließlich über die B 4 und die Erbstorfer Landstraße abgewickelt wird, ausgeschlossen. Gemäß Nebenbestimmung 1.9.8(6) sind während der Bautätigkeiten baubedingte Verschmutzungen befestigter Fahrbahnen durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

Soweit die HL die zum Zeitpunkt der 2. PÄA vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die zu erwartenden Erschütterungen als unzulänglich kritisiert hat, wurde eine Einhaltung der DIN 4150-Werte nunmehr unter 1.9.2.3(1) verbindlich vorgeschrieben, wobei auch der maximale Einwirkungsbereich anzugeben ist und durch Baufahrzeuge verursachte Erschütterungen berücksichtigt werden. Ferner ist auf die unter den Planunterlagen aufgeführte Stellungnahme zu möglichen Erschütterungen im Bereich LS-Deckel BW 1-7 und 1-8 vom 04.05.2023 zu verweisen.

2.3.3.7.2.10 Betriebsbedingte Immissionen

Im Stadtteil Moorfeld werden die Grenzwerte aus der 39. BImSchV für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub an der beurteilungsrelevanten Bebauung nicht überschritten, sondern durch den Lärmschutztunnel im Gebiet Lüne-Moorfeld überwiegend verringert (2.3.2.4.4), sodass auch keine unzumutbare Staubbelastung für die KiTa Brandheider Weg bevorsteht.

Die Zulässigkeit der Verwendung von den Winddaten der Station Faßberg wurde im Luftschadstoffgutachten plausibel begründet. Windrichtungen und Bebauungsdichte wurden im Schadstoffgutachten hinreichend berücksichtigt.

Auch an den Tunnelportalen werden die Schadstoffgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten (2.3.2.4.4).

Soweit die Hansestadt Lüneburg eine Beachtung der RLS-19 fordert, ist auf die Ausführungen unter 2.3.3.4.2.4 zu verweisen. Die Immissionswertberechnungen wurden zwischenzeitlich aktualisiert bzw. ergänzt (Unterlage 17.1.2a, Immissionstechnische Untersuchung). Aufgrund der vorgenommenen Anpassungen und Korrekturen erübrigt sich die Kritik einer Unstimmigkeit zwischen vorigen Unterlagen bezüglich der Anzahl der betroffenen Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen bzw. bezüglich den Grenzüberschreitungswerten (Stellungnahme zur 2. PAÄ, S. 7 f.). Die im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung verwendeten Eingangsdaten und die daraus ermittelten Emissionspegel sind nunmehr übersichtlich und tabellarisch in der Unterlage 17.1.2 dargestellt. Die schalltechnischen Parameter sind den ermittelten Emissionspegeln zuordenbar. Mit der Einführung der neuen RE (Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau) ging eine Komprimierung der Unterlagen einher, sodass eine Darstellung der Emissionspegel in den Unterlagen 7.1 und 7.2 entfällt.

Soweit die HL die Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse kritisiert, wurde das Zeichen für die Immissionsorte in die Legende in Unterlage 7.1, Blatt 1 aufgenommen, die Immissionsorte an den untersuchten Gebäuden dargestellt und an den Abfahrten der Signalzuschlag nach den RLS-90 berücksichtigt (Unterlage 17.1.1, S. 13-D2). In der Unterlage 7.2 enthalten die jeweiligen Kästen auf der Karte selbst ggf. den Hinweis „mit LSA“, also auf eine Lichtsignalanlage. Bestehende

Lärmschutzanlagen wurden nunmehr in Unterlage 21.1 Schalltechnische Untersuchung, S. 10, Abb. 2 und 3 aufgelistet.

Zur ausreichenden Dimensionierung des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld und zur Forderung nach Herstellung eines Vollschutzes siehe 2.3.2.4.2.3.3. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich des Lärmschutztunnels ist vorgesehen (1.9.2.1.1 a). Die unter 1.9.2.1.1(1) aufgeführten Absorptionseigenschaften der sich an den Lärmschutztunnel anschließenden Lärmschutzanlagen sind hinreichend (vgl. 2.3.2.4.2.3.1). Knalleffekte sind aufgrund der vorgesehenen Absorptionselemente im Tunneleingangsbereich nicht zu erwarten.

Die vorhandene Lärmschutzwand wurde bei der Ermittlung der Zumutbarkeitsschwelle für das Gebiet Neu Hagen berücksichtigt (siehe bereits voriges Kapitel). Dies geht u.a. aus den Seiten 9, 15, 18, 27 und 29 des Baulärmgutachtens (Unterlage 21.2) sowie aus der Unterlage 21.2, Anlage 2 Zumutbarkeitsschwelle hervor. Soweit die Hansestadt Lüneburg darüber hinaus das Baulärmgutachten kritisiert, ist diese Kritik mit der Entwicklung des Baulärmschutzkonzepts (Nebenbestimmungen unter 1.9.2.2.2) hinfällig geworden.

Im Hinblick auf bauzeitliche Erschütterungen wird auf die eingeführten Nebenbestimmungen unter 1.9.2.3, die nachgereichte Stellungnahme zu möglichen Erschütterungen im Bereich LS-Deckel BW 1-7 und 1-8 und den Erörterungstermin vom 22.-23.06.2023 verwiesen.

Der HL wird dahingehend recht gegeben, dass der offenporige Asphalt (OPA) nach Ablauf von dessen schalltechnischer Wirksamkeit erneuert werden muss, da der Einsatz von OPA Grundlage für die Genehmigung des planfestgestellten Vorhabens ist. Dies ist durch die Nebenbestimmung 1.9.2.1.1**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sichergestellt.

Mit Vorliegen der aktualisierten Immissionstechnischen Untersuchungen hat sich die Kritik einer fehlenden Darstellung des Lärmschutzbereiches und einer zu geringen Anzahl an „gemessenen“ Immissionsorten bzw. Empfängerpunkten erledigt.

Die Definition der „wesentlichen Änderung“ von öffentlichen Straßen findet sich in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV, der in der schalltechnischen Untersuchung wiedergegeben wird. Wesentliche Änderungen im Bereich L 216 / B 216 / Stadtkoppel ergeben sich daraus, dass an der L 216 ein zusätzlicher Fahrstreifen ergänzt und damit der Straßenquerschnitt über eine Strecke von ca. 700 m verbreitert wird, dass die B 216 auf einer etwa 2 km langen Strecke verlegt und die bestehende Straßenführung in dem Querungsbereich zurückgebaut wird und daraus, dass aufgrund des breiteren Querschnittes der geplanten Autobahntrasse die Überführung im Bereich Stadtkoppel abgebrochen und neugebaut und im Zuge dessen die Straßenführung optimiert werden muss (vgl. 1.2.1).

Soweit die HL zu vorhandenen oder geplanten Lärmschutzanlagen Stellung genommen hat, ist festzuhalten, dass durch die geplanten Anlagen in dem jeweils vorgesehenen Umfang und mit den jeweils vorgesehenen Absorptionseigenschaften (1.9.2.1.1) sowie durch die entsprechenden Rückbau- und Neubaumaßnahmen (1.2.1) die Anforderungen an den Lärmschutz eingehalten werden (2.3.2.4.1 und 2.3.2.4.2). Zu den im Bereich Lüne-Moorfeld und im Bereich Neu Hagen bestehenden bzw. geplanten Lärmschutzanlagen siehe 2.1.1.4.2. Die Unterhaltspflicht der zu errichtenden Lärmschutzanlagen liegt bei der Vorhabenträgerin (1.9.2.1.1(1)). Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Gestaltung der Lärmschutzanlagen in der Ausführungsplanung und der Bauausführung im Benehmen mit der HL erfolgt. Auch die Gestaltung der Stützwände ist Teil der Bauausführung.

Die Hansestadt Lüneburg rügt in ihrer Stellungnahme zur ersten Planänderung (Anlage 2, S. 7) eine Unterbrechung der Blickverbindung zwischen A 39 und ansässigen Gewerbetreibenden im Gebiet Bei der Pferdehütte und eine Verschlechterung des Stadtbildes durch die geplante Lärmschutzwand. Diese Belange treten hinter die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV zurück.

Bezüglich der sonstigen immissionsschutzbezogenen Erwiderungen, insb. zur Verhältnismäßigkeit der geplanten Lärmschutzmaßnahmen, wird auf 2.3.2.4 verwiesen.

2.3.3.7.2.11 Brandschutz

Die Forderungen der HL zum Thema Brandschutz werden von der Vorhabenträgerin in der Ausführungsplanung berücksichtigt und die technische Planung wird der zuständigen Feuerwehr vorab zur Abstimmung vorgelegt (Nebenbestimmung 1.9.1.3(9)). Zum Brandschutz im Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld siehe auch Unterlage 21.4 (Lüftungsgutachten und Brandfallkonzept nach RABT 2006).

2.3.3.7.2.12 Sonstiges

Die städtebauliche Wirkung des Lärmschutztunnels Lüne-Moorfeld ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht, Unterlage 01-D2, S. 152 ff.

Das Regelungsverzeichnis wurde dahingehend korrigiert, dass das Eigentum an der Anbindung der Straßenentwässerung der L 216/K 46 (lfd. Nr. 35 im Regelungsverzeichnis) beim Landkreis verbleibt.

Eine Betrachtung möglicher nachteiliger Wirkungen auf den Rotmilan ist in den Antragsunterlagen in sachgerechter Weise erfolgt. Brutvorkommen liegen nicht im Wirkraum des planfestgestellten Streckenabschnittes (vgl. Unterlage 19.2, Artenschutzbeitrag, S. 220-D2).

Die Forderungen der HL aus der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2014 (Anordnung eines neuen Planfeststellungsverfahrens und Wahrung der erweiterten Lärmschutzanforderungen) sind hinfällig geworden, da sie sich auf die Erweiterungsoption auf einen sechsstreifigen Querschnitt der A 39 beziehen, die nicht realisiert wurde (2.3.1.2).

Die ergänzende Stellungnahme der HL vom 18.11.2013 enthält Forderungen in Bezug auf das Anhörungsverfahren bzw. spezifische Erörterungstermine, welche sich nach Durchführung des weiteren Verfahrens erledigt haben.

2.3.3.7.3 Gemeinde Adendorf

Die Gemeinde Adendorf hat mit Schreiben 27.06.2012 und vom 19.07.2012 zur Erstauslegung und mit Schreiben vom 30.10.2017 zur ersten Planänderung Stellung genommen. In ihrem Schreiben vom 20.07.2022 zur zweiten Planänderung hat sie auf ihre Einwendungen vom 19.07.2012 verwiesen. Geltend gemacht werden vor allem immissionsschutzrechtliche Aspekte und Nachteile, die der Allgemeinheit während der Bauphase entstehen.

Die Beanstandungen zur Prognose der betriebsbedingten Lärmimmissionen und der insofern getroffenen Schutzmaßnahmen sind nicht begründet.

Die Annahme in der Stellungnahme vom 30.10.2017, die schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 21.1, S. 11) seien fehlerhaft, weil der Wirtschaftsverkehr bis 3,5t dem Personenverkehr zugeschlagen sei, ist unbegründet (vgl. 2.3.2.4.2.2.4).

Soweit die Gemeinde in ihren Stellungnahmen vom 27.06.2012, vom 19.07.2012 und vom 30.10.2017 einen Erhalt des bisherigen Lärmschutzwalls fordert und den vorgesehenen Lärmschutz allein durch den Einsatz von offenporigem Asphalt als nicht hinreichend kritisiert, ist auf die Variantenuntersuchung verschiedener Lärmschutzmaßnahmen zu verweisen, bei denen unter der Variante 2 ein aktiver Lärmschutz allein mittels Wällen und Wänden fingiert wurde (Unterlage 17.1.1, Immissionstechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht-D2, Stand 04/2024, S. 18 ff.). Lärmschutzwälle und -wände entfalten die beste Schutzwirkung im Nahbereich der Lärmquelle und senkrecht zur Lärmquelle, während durch den Einsatz offenporigen Asphalts eine Pegelminderung gleichmäßig in alle Richtungen erfolgt. Um mit Lärmschutzwällen und -wänden

eine Wirkung zu erzielen, die mit dem Einsatz offenporigen Asphalts zu vergleichen ist, müssten Wandhöhen um die 15 m erzielt werden, was sich als unverträglich mit dem Stadtbild Lüneburgs darstellt. Aufgrund der großen Abstände zwischen der Autobahntrasse und der betroffenen Wohnbebauung in Adendorf wären erhebliche aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, sodass die Kosten beinahe viermal so hoch ausfallen würden (28.450 Euro anstatt 7.600 Euro). Durch den alleinigen Einsatz von offenporigem Asphalt im Bereich der Gemeinde Adendorf wird für deren Ortsgebiet ein hinreichender Lärmschutz gewährleistet (vgl. 2.3.2.4.2.3.2 und 2.3.2.4.2.3.3).

Der Korrekturwert von -5 dB(A) bei Einsatz von offenporigem Asphalt ist ebenfalls nicht zu beanstanden (siehe 2.3.2.4.2.2.1). Soweit die Gemeinde in ihrer Stellungnahme vom 30.10.2017 auf Seite 3 fordert, der Vorhabenträgerin nach Ablauf einer bestimmten Nutzungsdauer einen Nachweis der Lärmminderungswirkung des OPA aufzuerlegen, wird dieser Forderung durch die Nebenbestimmung 1.9.2.1.1**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Rechnung g etragen. Aufgrund des Lärmschutz- und Kostenvorteils wird demnach auch nach Durchführung der Variantenuntersuchung an den bereits zuvor vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, die der Vorzugsvariante 1 der Untersuchung entsprechen, festgehalten.

Aktualisierungen der Verkehrsuntersuchung wurden in die neue schalltechnische Untersuchung aufgenommen (Unterlage 17.1.1, Immissionstechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht-D2, Stand 04/2024, S. 9-D2 f.).

Soweit die Gemeinde Adendorf eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h fordert, ist dies zwischen Bau-km 2+300 bis Bau-km 8+200 und damit im Bereich Adendorf vorgesehen (Unterlage 17.1.1, Immissionstechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht-D2, Stand 04/2024, S. 12-D2). Allerdings ist eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h nur für Lkw vorgesehen, für Pkw gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. In Ansehung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen bedarf es keiner weitreichenderen Einschränkung der Geschwindigkeit für den Pkw-Verkehr, um die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte einzuhalten (siehe 2.3.2.4.2).

Soweit die Gemeinde weiterhin fordert, einen lückenlosen und höchstmöglichen Schall- und Sichtschutz während der Bauarbeiten sicher zu stellen und insb. den Einsatz mobiler Lärmschutzwände verbindlich anzuordnen, gewährleisten die festgestellten bauzeitlichen Maßnahmen ein hinreichendes Schutzniveau. Zur Abwägung betreffend weitergehenden Schallschutzes wird auf 2.3.2.4.1.3 und 2.3.2.4.1.4 verwiesen.

Für die Baumaschinen und -geräte ist die Einhaltung der Vorgaben der 32. BImSchV als Nebenbestimmung vorgesehen (1.9.2.2.1(1)).

Soweit die Gemeinde Adendorf verlangt, dass sich die Vorhabenträgerin ausdrücklich zu Monitoring, Kommunikation und Partizipation bekennt, ist auf die Bestimmung unter 1.9.2.2.4(1) hinzuweisen, die die Einrichtung einer Informations- und Partizipationsstelle für die Anwohner der Baustrecke verbindlich vorschreibt.

Soweit die Gemeinde Adendorf konkrete Vorgaben zu Zeitpunkt und Orten der Lärmimmissionsmessungen sowie zu Zumutbarkeitsschwellen und Entschädigungen bei deren Überschreitungen fordert, ist in den Nebenbestimmungen die Vorlage eines Messkonzepts spätestens 2 Monate vor Baubeginn vorgesehen (1.9.2.2.4(2)). Weitere Regelungen zu den Entschädigungsansprüchen sind in den Nebenstimmungen zur technischen Überwachung enthalten (1.9.2.2.4(4)(5)(6)(7)). Baubegleitende Schallpegelmessungen und eine automatische Information an einen Rechner der Messstelle, wenn auch erst bei Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen, sind in den Nebenbestimmungen ebenfalls vorgesehen (1.9.2.2.4(2)). Damit ist den der berechtigten Lärmschutzinteressen der Anwohner aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

Bezüglich der Behelfsbrücke für den Fußgänger- und Radverkehr im Bereich Lüner Holz siehe die Bewertungen zur entsprechenden Stellungnahme der HL (2.3.3.7.2.8). Zum Umleitungsverkehr siehe ebenfalls HL (2.3.3.7.2.6 und 2.3.3.4.2.3). Soweit die Gemeinde Adendorf in ihrer

Stellungnahme vom 19.07.2012 auf Seite 2 fordert, die im Rahmen der lärmtechnischen Untersuchung verwendeten Daten und Messwerte tabellarisch unter eindeutiger Bezeichnung der Straßenabschnitte in die Unterlage 17.1.2 aufzunehmen, ist dies erfolgt. Dort erfolgte ebenfalls eine Zuordnung der schalltechnischen Parameter zu den ermittelten Emissionswerten.

Soweit die Gemeinde Adendorf die untersuchten Lärmschutzvarianten kritisiert, ist auf die Variantenuntersuchung (Unterlage 17.1.1, Immissionstechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht-D2, Stand 04/2024, S. 18 ff.) hinzuweisen, in der die Gemeinde Adendorf auch im Zuge der abgelehnten Variante 2 konkret genannt wird.

Die Kritik eines unzureichenden Lärmschutzes geht fehl, da die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte im Bereich Adendorf durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden (siehe 2.3.2.4.2.3 und Unterlage 17.1.2, Zusammenstellung des Beurteilungspegels, S. 43-D2 ff.).

Soweit die Gemeinde Adendorf anmerkt, Steigerungen des Verkehrsaufkommens müssten berücksichtigt werden, wird auf Kap. 2.3.2.4.2.2 verwiesen.

Soweit die Darstellung der schalltechnischen Ergebnisse kritisiert wird, wurden Gesetzesquellen nunmehr hinreichend angeführt, wurde das Zeichen für die Immissionsorte in die Legende in Unterlage 7.1, Blatt 1 aufgenommen und wurde der Zuschlag „K“ an durch Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen an den Anschlussstellen entsprechend berücksichtigt (2.3.2.4.2.2). Bauwerke des aktiven Lärmschutzes sind, soweit sie Gegenstand dieser Planfeststellung sind, unter 1.2.1 in diesem Beschluss gelistet.

Baulärmimmissionen werden unter 2.3.2.4.1 ausführlich betrachtet, wobei die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm und der 32. BImSchV auch in die Nebenbestimmungen aufgenommen wurden (1.9.2.2).

Soweit die Gemeinde ein Umleitungskonzept fordert, ist ein solches mittlerweile vorliegend (Unterlage 21.6). In dem Umleitungskonzept wurden auch regionale und überregionale Verkehrslenkungsmaßnahmen betrachtet sowie temporäre Störfälle zwischen der Anschlussstelle B 209 und Anschlussstelle Erbstorfer Landstraße (Unterlage 21.6, Umleitungskonzept, S. 24 ff., 34 ff.).

2.3.3.7.4 Flecken Bardowick / Samtgemeinde Bardowick

Der Flecken Bardowick hat zu dem Vorhaben im Rahmen der Erstauslegung mit Schreiben vom 27.06.2012 Stellung genommen. In seiner Stellungnahme zur ersten Planänderung vom 20.10.2017 und in seiner Stellungnahme zur zweiten Planänderung vom 14.07.2017 verwies er auf die jeweils vorangegangenen Stellungnahmen und ergänzte diese.

Die Samtgemeinde Bardowick hat mit Schreiben vom 17.07.2012 zur Erstauslegung, mit Schreiben vom 7.11.2017 zur ersten Planänderung und mit Schreiben vom 14.07.2022 zur zweiten Planänderung Stellung genommen. In den nachfolgenden Stellungnahmen nahm sie jeweils Bezug auf die vorhergehenden.

2.3.3.7.4.1 Straßenverkehr

Unzutreffend ist die Annahme die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das nachgeordnete Netz und den Flecken Bardowick sei nicht ausreichend berücksichtigt. Im Jahr 2021 wurde vielmehr die Zählstelle 0088 zwischen der Anschlussstelle Handorf und dem derzeitigen Ende der A 39 eingerichtet, sodass nunmehr auch Verkehrsauswirkungen der Baumaßnahme vom Startpunkt der Maßnahme 1+000 in nordwestlicher Richtung berücksichtigt werden (Unterlage 21.1.1 Mai 2023). Soweit zusätzlich eine regionale Verkehrsmengenbetrachtung auf Grundlage des nordwestdeutschen Verkehrsmodells bzw. ein digitales Verkehrsmodell vorgeschlagen wurde, wird

diesem Vorschlag nicht gefolgt, da die vorliegende Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21.1) aus Sicht der Planfeststellungsbehörde alle maßgeblichen Daten enthält.

Soweit auf bestehende Verkehrsbehinderungen und Staulagen an der Abfahrt K 46/A 39 hingewiesen wird, ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung, dass an allen im Planungsbereich liegenden Knotenpunkten mindestens die Qualitätsstufe QSV = D erreicht wird und auch die Leistungsfähigkeit der Rampenfußpunkte als ausreichend bewertet wurde (Unterlage 21.1 Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, 5.2). Der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bei der Pferdehütte (KP 1a) ist zwar in seinem jetzigen Bestand nicht leistungsfähig, aber die Verkehrsuntersuchung führt eine Variante an, bei der die Qualitätsstufe QSV = C und damit eine ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt werden kann (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 7 u. 81). Eine Pflicht zur Abstimmung mit dem Flecken Bardowick bzw. der Samtgemeinde hinsichtlich der Um- und Ausbauarbeiten an der K 46 / L 216 (Unterlage 01, Erläuterungsbericht D-2, S. 14, 71) lässt sich rechtlich nicht begründen, weil das Gemeindegebiet des Flecken Bardowick hiervon allenfalls nur mittelbar betroffen ist.

Die geforderte rechtzeitige Abstimmung des Umleitungskonzepts mit den Kommunen ist erfolgt. Soweit Bedenken gegen Schwerlasttransporte durch seine Ortslagen bestanden, sind diese obsolet geworden, da das Umleitungskonzept (Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, S. 33) für eine temporäre Sperrung der B 4 / A 39 zwischen der Anschlussstelle Lüneburg Nord und der Anschlussstelle B 216 die Umleitungstrasse *SVb* als Vorzugsvariante festlegt, die über die Hamburger Straße, Reichenbachstraße, Am Schifferwall, Schießgrabenstraße, Dahlenburger Landstraße führt, mithin nur durch die Ortslagen der Hansestadt Lüneburg, nicht aber durch das Gebiet der Samtgemeinde Bardowick.

Bezüglich des Pkw-Verkehrs hat der dem Umleitungskonzept zugrundeliegende umfassende Variantenvergleich ergeben, dass eine Umleitung des Pkw-Verkehrs über den Schwarzen Weg, die Große Straße und die Große Brückenstraße unumgänglich ist (Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, S. 33). Die Umleitung ist allerdings nur bei einer allenfalls vorübergehenden Sperrung zwischen der Anschlussstelle Lüneburg Nord und der Anschlussstelle B 209, d.h. im Falle einer Havarie oder in der Bauphase, erforderlich. Bezüglich der Eignung der Ilmenaubrücke, Umleitungs- bzw. Begegnungsverkehre aufzunehmen, wird auf die Nebenbestimmung 1.9.8(13) verwiesen.

Soweit eine Belastbarkeitsprüfung der Brücke in Wittorf für erforderlich gehalten wird, ist dies ohne Belang, da die im Umleitungskonzept herausgearbeiteten Vorzugstrassen weder für den Kfz-Verkehr noch für den Schwerlastverkehr durch Wittorf führen. Die Vorzugstrasse *U4c* verläuft südlich von Wittorf, Barum und Brietlingen (Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, S. 28 f., 42).

Eine weiträumige Umleitung, wie von der Samtgemeinde Bardowick vorgeschlagen, wurde geprüft und als nicht zielführend abgelehnt (Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, Anlage 4, S. 14).

Soweit die Samtgemeinde Bardowick die Ausschilderung der Umleitstrecken und das Aufstellen von Hinweistafeln in Bezug auf die Baustelle wünscht, sind solche Maßnahmen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzuordnen (vgl. Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, S. 44).

2.3.3.7.4.2 Umweltauswirkungen

Die Erholungsfunktionen des Lüner Holz und der Neuen Forst sind ebenso wie der Radweg der Ilmenauniederung (vgl. 2.2.7.3.3.1) in die Betrachtung einbezogen worden mit dem Ergebnis, dass vorhabenbedingte erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind (vgl. 2.2.7.5.12.2.7.5.7). Der Fuß- und Radweg „Treidelweg“ ist weder als Kulturdenkmal i.S.v. § 3 Abs. 1 NDSchG anzusehen, noch wird er durch die neue Ilmenaubrücke zusätzlich betroffen. Das Brückenbauwerk ist ausreichend dimensioniert. Im Hinblick auf die Querung der Ilmenau als Bundeswasserstraße verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.10 in diesem Beschluss.

Gemäß der Nebenbestimmung unter 1.9.2.2.2(3) wird der Bodentransport nicht durch Ortslagen der Samtgemeinde Bardowick verlaufen. Gesonderte Lagerflächen sind nicht vorgesehen.

Soweit auf einen Verlust von ohnehin knappen Landwirtschaftsflächen, die insbesondere im Eigentum von auf Sonderkulturen spezialisierten Vollerwerbsbetrieben stünden, hingewiesen wird, so ist dies unvermeidbar und erfolgt – da in bestehender Trasse gebaut wird – in nur geringem vertretbarem Umfang (vgl. 2.3.3.5). Die kritisierte Anlage von Blühflächen (Maßnahme 9 A_{FCS}), die nunmehr östlich Kirchweyhe (außerhalb des Flecken / der Samtgemeinde Bardowick) durchgeführt wird, ist artenschutzrechtlich unverzichtbar und geht in der Abwägung gegenüber landwirtschaftlichen Belangen vor.

Zu einer befürchteten Zunahme von Luftschadstoffemissionen ist darauf hinzuweisen, dass auch westlich der Anschlussstelle L 216 durch den Bauabschnitt 1 der A 39 weder der über ein Kalenderjahr gemittelte NO_2-Immissionsgrenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit i.H.v. 40 µg/m³ gem. § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV noch der über ein Kalenderjahr gemittelte NOx-Immissionsgrenzwert zum Schutz der Vegetation i.H.v. 30 µg/ m³ gem. § 3 Abs. 4 der BImSchV überschritten werden (Unterlage 17.2 Luftschadstoffgutachten, Abb. 6.1).

Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen im Bestandsnetz werden durch das Vorhaben nicht hervorgerufen. Die lärmseitigen Verkehrsauswirkungen des Vorhabens wurden in der schalltechnischen Untersuchung auch in Bezug auf das nachgeordnete Bestandsnetz betrachtet (Unterlage 17.1.4). Im Planfall der durchgängig fertiggestellten A 39 wird im Bereich Bardowick eine Lärmpegelsteigerung von ≤ 2,0 db(A) erwartet (Unterlage 17.1.4.2 Immissionstechnische Untersuchung, Planfall 3A, Übersichtslageplan), wobei eine Lärmpegelsteigerung von unter 2 db(A) für das menschliche Gehör als grundsätzlich nicht wahrnehmbar gilt. Für außerhalb der Baustrecke liegende Gebäude wurde nur im Wohngebiet Landwehr an der K 46 an den Immissionsorten 951 und 954 südlich vom Flecken Bardowick ein Anspruch auf (passiven) Lärmschutz ermittelt (Unterlage 17 1.1.1 Erläuterungsbericht zur immissionstechnischen Untersuchung, S. 24-D2 f.). Weiter nördlich werden die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete gem. § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV i.H.v. 59 db(A) tagsüber und i.H.v. 49 db(A) nachts bereits an den Immissionsorten 965 (Landwehrweg 2b/c) und 966 (Buntenweg 4)) nicht mehr überschritten (Unterlage 17.1.2a Immissionstechnische Untersuchung, S. 215). Folglich kann eine vorhabenbedingte Überschreitung dieser Grenzwerte im noch weiter nordwestlich liegenden Ortsgebiet des Flecken Bardowick ausgeschlossen werden. Entsprechend dem Frankenschnellweg-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts[402] vermittelt das Abwägungsgebot somit keinen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen, da in den angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind. Aus Lärmaktionsplänen, die durch die zuständigen Gemeinden nach § 47d BImSchG aufzustellen sind, können sich keine nachträglichen Forderungen an die Vorhabenträgerin ergeben.

Soweit Bedenken gegen vermehrt zu erwartende Schadstoffeinträge über das abfließende Obergewässer geltend gemacht werden, ist auf die Ausführungen zur Vereinbarkeit des planfestgestellten Vorhabens mit den Vorschriften Gewässerschutzes zu verweisen. Demnach sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu besorgen. Die Ver- und Gebote des Gewässerbewirtschaftungsrechts werden beachtet (siehe 2.3.2.7). Insbesondere gilt dies auch im Bereich der A 39 in Richtung Bardowick, die Ableitung des Regenwassers im Entwässerungsabschnitt 3.1 (Baukilometer 1+000 bis 2+265) über das Regenrückhaltebecken 1 und in die Einleitstelle G1 in den Seitengraben zur Ilmenau. Durch die Maßnahme 2.4 V_{FFH} (Optimierte Entwässerung), die u.a. eine Vorbehandlung und Rückhaltung des Oberflächenwassers vor Einleitung in die Vorfluter vorsieht, wird eine Verschlechterung der Gewässerqualität und Auswirkungen auf hydromorphologische QK des Oberflächengewässers Ilmenau ausgeschlossen (2.2.7.3.4.5 und insbesondere 2.3.2.7.1.1 und 2.3.2.7.1.6).

[402] BVerwG, Urteil vom 17. März 2005 – 4 A 18/04 –, BVerwGE 123, 152-159, juris LS 4 und Rn. 18-19.

Soweit in der Stellungnahme auf den fortgeschrieben Landschaftsplan 2021 der Samtgemeinde Bardowick und den fortgeschriebenen Landschaftsrahmenplan des Landkreises 2017 hingewiesen wird, ist festzustellen, dass nach § 15 Abs. 2 BNatSchG diese Pläne bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Widersprüche zwischen der Kompensationsplanung und den Darstellungen des Landschaftsplanes und des Landschaftsrahmenplanes wurden von der Planfeststellungsbehörde indes nicht festgestellt und werden in der Stellungnahme auch nicht bemängelt.

Soweit in der Stellungnahme vom 17.07.2012 eine Änderung der Zielsetzung der Maßnahmen 7.1 A_{FCS}, 7.2 A_{FCS}, 7.3 E in Bezug auf die Betroffenheit der Heidelerche gefordert wird, hat sich dies mit Überarbeitung der Antragsunterlagen im Zuge 2017 erledigt.

Soweit in der Stellungnahme der Verlust eines Bruthabitats der Feldlerche durch die Maßnahme 7.3 E befürchtet und eine Änderung der Zielsetzung dahingehend vorgeschlagen wird, großflächige Brachestadien, Trockenrasen oder trockenes Extensivgrünland anzulegen, ist diese Forderung zurückzuweisen. Östlich und westlich der Maßnahmenfläche befinden sich Wald und Baumhecken mit hoch aufragenden Vertikalstrukturen, zu denen Feldlerchen ein Meideverhalten von 100 bis 150 m zeigen. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Anlage von Wald im Rahmen der Maßnahmen 7.3 E nicht zur Verdrängung von Brutrevieren der Feldlerche führt.

Soweit in der Stellungnahme im Maßnahmenkomplex 6 nachteilige Auswirkungen auf einen offenen Wiesenlebensraum befürchtet werden, hat sich dies ebenfalls durch Überarbeitung der Kompensationsplanung im Zuge der 1. Änderungsplanauslegung 2017 erledigt. Mit Rücksicht auf diese Überarbeitung der Kompensationsplanung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf den Hinweis, dass in einigen Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Bardowick eine geringere Nachtigallenrevierdichte bestehen soll als in anderen Mitgliedgemeinden, keine weitere Maßnahmenänderung zu veranlassen.

Soweit in der Stellungnahme Bardowick ein Konflikt der Maßnahme 9 A_{FCS} mit dem aktualisierten Landschaftsrahmenplan des Landkreises Lüneburg geltend gemacht wird, besteht eine solche Konfliktlage nicht mehr, da die Maßnahme nunmehr in das Gebiet östlich von Kirchweyhe verlegt wurde (Unterlage 9.3 Maßnahmenblätter DB-2, S. 89 f.) und damit in den Landschaftsrahmenplan des Landkreises Uelzen fällt. Soweit durch die Maßnahme 9 A_{FCS} der Verlust von extensiv genutzten Grünlandflächen und einhergehend der Verlust eines bekannten Wiesenweihenbrutplatzes, des Teillebensraums für Laub-, Moor- und Grasfrosch, Sumpfschrecke und diverse anderer Arten des Extensivgrünlandes sowie des Nahrungsbiotops für die Weißstorchbrutpaare in der Gemeinde Oldershausen befürchtet wird, sind diese Bedenken durch eben diese räumliche Verlegung der landschaftsplanerischen Maßnahme 9 A_{FCS} obsolet geworden.

Die Anmerkung zu den Maßnahmen 5.1 A_{FCS}, 5.2 A_{FCS} und der Gemarkung Radbruch bzgl. der Bepflanzung hat in der Änderung der Antragsunterlagen 2017/2021 Berücksichtigung gefunden (Unterlage 9.3 Maßnahmenblätter DB-2, S. 67 f.). Dass die Fläche bereits den Zustand einer Extensivwiese aufweist, ergibt sich bereits aus der Beschreibung der Ausgangsbiotope (Unterlage 9.3 Maßnahmenblätter DB-2, S. 68, 70).

2.3.3.7.4.3 Sonstiges

Soweit angemerkt wird, dass die Stammleitung des Schmutzwassernetzes von Bardowick zur Kläranlage Lüneburg nicht berücksichtigt wurde, ist darauf hinzuweisen, dass in der Unterlage 05 Lageplan, Blatt 03 die betreffende Schmutzwasserleitung, die bei Baukilometer 2+955 das planfestgestellte Vorhaben quert, eingezeichnet ist, allerdings keine Bezeichnung trägt und daher schwierig als die Leitung DN 450 GG zu erkennen ist. Im Regelungsverzeichnis ist die Leitung enthalten mit der Anmerkung, dass sie während der Bauarbeiten zu sichern ist (Unterlage 11, Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 96).

2.3.3.7.5 Samtgemeinde Gellersen

Durch das Vorhaben werden keine Belange der Samtgemeinde Gellersen berührt. Die Samtgemeinde hat dementsprechend auf die Abgabe von Stellungnahmen verzichtet.

2.3.3.7.6 Gemeinde Bienenbüttel

In ihrer Stellungnahme vom 07.11.2017 zur ersten Planänderung wiederholt die Gemeinde Bienenbüttel im Wesentlichen die Einwendungen, die sie zur Erstauslegung mit Schreiben vom 20.06.2012 vorgebracht hat. Mit Schreiben vom 14.07.2022 verweist die Gemeinde Bienenbüttel des Weiteren auf ihre Erwiderungen vom 26.08.2020.

Soweit die Gemeinde Bienenbüttel Bedenken im Hinblick auf Konflikte reklamiert, die der Planungsabschnitt 2 der A 39 auslöst, so ist dies in dem den Planungsabschnitt 2 betreffenden Planfeststellungsverfahren vorzutragen und zu bewerten. Für dieses Verfahren und im Hinblick auf die Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens bedeutsam ist lediglich, dass keine Gesichtspunkte erkennbar sind, unter denen sich im Planungsabschnitt 2 unüberwindbare Hindernisse ergeben (vgl. hierzu 2.3.3.1.4).

2.3.3.7.7 Gemeinde Barendorf, Gemeinde Vastorf

Die Gemeinde Barendorf hat mit Schreiben vom 21.06.2012 und vom 14.02.2013 zur Erstauslegung und mit Schreiben vom 08.11.2017 zur ersten Planänderung Stellung genommen.

Die Gemeinde Vastorf hat mit Schreiben vom 19.06.2012 zur Erstauslegung Stellung genommen und ähnliche Belange vorgetragen wie die Gemeinde Barendorf, so dass die Ausführungen hier entsprechend für die Gemeinde Vastorf gelten.

In Hinblick auf Einwendungen der Gemeinde Barendorf zur Erforderlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens als solchen wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil dieses Beschlusses, insbesondere auf die Planrechtfertigung und den festgestellten Bedarf, verwiesen (2.3.1).

Im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 08.11.2017 kritisiert die Gemeinde Barendorf die Abschnittsbildung als falsch und das abschnittsübergreifende Vorgehen als abwägungsfehlerhaft, weil der Trassenverlauf Zwangspunkte für den Abschnitt 2 setze und im Planfeststellungsverfahren zu Abschnitt 1 des Gesamtvorhabens allein die gemeindlichen Interessen der Hansestadt Lüneburg berücksichtigt bzw. diese möglicherweise verfahrenstechnisch höher gewichtet würden. Die vorgenommene Abschnittsbildung und insbesondere auch die Wahl des Abschnittsendes erweist sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als abwägungsfehlerfrei (zur Begründung siehe 2.3.3.1). Auch ergeben sich aus der vorliegenden Abschnittsbildung keine unzulässigen Zwangspunktwirkungen für den Bauabschnitt 2 (siehe oben unter 2.3.3.1.3). Soweit die Gemeinde Barendorf eine ungleich starke Berücksichtigung der Interessen der Hansestadt Lüneburg infolge des in ihr Ortsgebiets fallenden Abschnittswechsels befürchtet, ist dem entgegenzuhalten, dass gewerbliche Interessen der Hansestadt Lüneburg in Bezug auf eine Hafenerweiterung und das Gebiet Bilmer Berg die hier vorgenommene Abwägung im Planfeststellungsverfahren nicht maßgeblich beeinflussen (siehe 2.3.3.1.2).

Soweit die Gemeinde Barendorf sich gegen die Variantenuntersuchung zur Querung des Elbe-Seitenkanals wendet, ist der Trassenverlauf im 2. Planungsabschnitt für den verfahrensgegenständlichen Bauabschnitt 1 insoweit nicht entscheidungsrelevant (2.3.3.1.2 und 2.3.3.2.3).

Soweit die Gemeinde in ihrer Stellungnahme vom 21.06.2012 schwerwiegende Mängel der Verkehrsuntersuchung vom September 2010 wegen fehlender realer Verkehrsdaten rügt, hat sich

dieser Einwand erledigt, da die im Verfahren aktualisierte Verkehrsuntersuchung vom Februar 2020 keine von einem Programmsystem entwickelten Verkehrsdaten, sondern Daten aus einer Straßenverkehrszählung von einer an der A 39 gelegenen Dauerzählstelle zur Grundlage hat.

Die von der Gemeinde vorgetragene Kritik an der Verkehrsqualität der künftigen Verkehrsführung zwischen Barendorf und Lüneburg ist nicht begründet, da nach der aktuellen Verkehrsuntersuchung im Planfall eine ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B bzw. C) sowohl an den einzelnen Anschlussstellen als auch auf freier Strecke zwischen Knotenpunkt 5 (A 39/B 4) und 6 (A 39/B 216) prognostiziert wird (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1 zum Schlussbericht, S. 5, Tabelle 2). Außerdem wird für den Planfall 2030 eine Abnahme der Verkehrsbelastung auf der B 216 zwischen Barendorf und Lüneburg prognostiziert (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 01 zum Schlussbericht, Abb. 25 u. 27), was den Verkehrsfluss zusätzlich erleichtert. Sofern dennoch verlängerte Fahrzeiten entstehen, sind sie, ebenso wie die seitens der Gemeinde Barendorf befürchteten Wertverluste von Immobilien östlich des Elbe-Seitenkanals, aufgrund des überwiegenden Interesses an der Planrealisierung hinzunehmen. Soweit kritisiert wird, dass es an der Kreuzung B 216/L 221 die Anschlussstelle zum Gewerbegebiet Bilmer Berg als weitere Fahrtrichtung außer Acht gelassen wird, hat sich dieser Einwand erledigt, da dieser Anschluss nunmehr als Knoten 6b (B 216/L 221/August-Wellenkamp-Straße) Eingang in die aktuelle Verkehrsuntersuchung gefunden hat (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1, S. 119 ff. und Anlage 1).

Soweit die Gemeinde Barendorf in ihrer Stellungahme zur ersten Planänderung für den Verkehrsknotenpunkt B 216/L 211 (Knotenpunkt 6b) die Errichtung eines Kreisverkehrs fordert, um Verkehrsstauungen und Ausweichverkehre durch sein Ortsgebiet zu verhindern, hat die Verkehrsuntersuchung vom Februar 2020 den Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knotenpunkt sowohl durch Steuerung per Lichtsignalanlage (Qualitätsstufe C) als auch durch Errichtung eines Kreisverkehrs (Qualitätsstufe B) erbracht (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Anhang 5.1 zum Schlussbericht, S. 119 ff.). Um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, bedarf es damit nicht der Errichtung eines Kreisverkehrs. Für den Planfall sieht die Prognose 2030 einen Rückgang der Verkehrsbelastungen auf der B 216 für die Ortsdurchfahrt Barendorf Ost vor (Unterlage 21.1, Verkehrsuntersuchung, Schlussbericht, S. b24, Tabelle 8.2).

Eine von Seiten der Gemeinde Barendorf in ihrer Stellungnahme zur ersten Planänderung geltend gemachte Betroffenheit in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung aus Art. 28 Abs. 2 GG, vor allem ihrer Planungshoheit, wäre gem. ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Ausgangspunkt nur dann denkbar, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde nachhaltig gestört würde oder wenn das planfestgestellte Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entziehen würde[403]. Eine hinreichend verfestigte Bauleitplanung liegt nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erst dann vor, wenn die Planunterlagen ausgelegt sind.[404] Die Gemeinde Barendorf trägt aber lediglich im Allgemeinen vor, dass eine Wohnbebauung in Richtung Westen durch das planfestgestellte Vorhaben unmöglich gemacht würde. Sie legt damit keine hinreichend konkrete Planung dar. Eine Großräumigkeit des Vorhabens, die wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Folglich kann eine Betroffenheit der Gemeinde Barendorf in ihrem Recht aus Art. 28 Abs. 2 GG nicht erkannt werden.

Ansonsten beziehen sich die Einwendungen der Gemeinde Barendorf auf Aspekte, die im Planfeststellungsverfahren für den Planungsabschnitt 2 der A 39 vorzutragen und zu bewerten

[403] BVerwG, Urteil vom 16.12.1988 – 4 C 40/86 –, juris Rn. 43; BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18/91 –, juris Rn. 20 und LS 1; BVerwG, Beschluss vom 5.11.2002 – 9 VR 14/02 –, juris Rn. 6.
[404] BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 63/80 –, juris Rn. 18; BVerwG, Urteil vom 27.08.1997 – 11 A 18/96 –, juris Rn. 32.

sind.

2.3.3.7.8 Gemeinde Seevetal

Die Gemeinde Seevetal hat mit Schreiben vom 18.06.2012 zur Erstauslegung und mit ihrem Schreiben vom 05.10.2017 zur ersten Planänderung Stellung genommen. Vor allem wird auf einen Lärmzuwachs im Bestandsnetz angesprochen. Diesbezüglich wird auf 2.3.3.4.2.3 verwiesen.

Soweit die Gemeinde Seevetal eine Erweiterung des Querschnitts zwischen Maschen und Lüneburg-Nord fordert, ist dies – sofern hierfür ein Bedarf festgestellt wird - Gegenstand der weiteren Ausbauplanung des Straßennetzes, nicht aber dieses Planfeststellungsverfahrens.

2.3.3.7.9 Samtgemeinde Ostheide, Gemeinde Wendisch Evern, Gemeinde Reinstorf

Die Samtgemeinde Ostheide hat mit Schreiben vom 26.06.2012 zur Erstauslegung und mit Schreiben vom 14.11.2017 zur ersten Planänderung Stellung genommen.

Die Gemeinde Wendisch Evern hat mit Schreiben vom 27.06.2012 zur Erstauslegung Stellung genommen.

Die Gemeinde Reinstorf hat mit Schreiben vom 26.06.2012 zur Erstauslegung Stellung genommen.

Da die von der Gemeinde Wendisch-Evern und der Gemeinde Reinstorf vorgetragen Aspekte teilweise denjenigen der Samtgemeinde Ostheide entsprechen, gelten die nachfolgenden Ausführungen für die Gemeinde Wendisch-Evern und die Gemeinde Reinstorf entsprechend.

Soweit in der Stellungnahme das Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund gestiegener Baukosten infrage stellt, wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (2.3.1.1) und zur Rechtfertigung des Planungsabschnitts 1 (2.3.3.1.2) Bezug genommen.

In der Stellungnahme vom 26.06.2012 wird kritisiert, Bodentypen, Biotoptypen und FFH-Lebensraumtypen seien falsch erfasst worden und somit der Wert des Eingriffs der betroffenen Gebiete als zu niedrig bewertet worden. Es wird auf die Ausführungen im Allgemeinen Teil dieses Beschlusses, insbesondere auf die Ausführungen unter 2.2.7.3.2, 2.2.7.3.3.4 und 2.3.2.5.1 verwiesen. Die umfassende Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgten nach anerkannten Standards und führten zu ebenso fachgerechten Kartierungen. Die vorgenommenen Untersuchungen sind umfänglich und ausreichend.

Soweit in der Stellungnahme auf eine unzureichende Beteiligung der Jagdgenossenschaften am Verfahren kritisiert wird, wird auf die Ausführungen unter 2.2.5, insbesondere 2.2.5.3, 2.2.5.8 und 2.2.5.12 zur Beteiligung der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange zur Erstauslegung und im Verfahren zur 1. und 2. Änderung der Planunterlagen verwiesen.

Die in der Stellungnahme zur Erstauslegung geforderte dauerhafte Gewährleistung der Zufahrt zu landwirtschaftlich genutzten Flächen wird durch Nebenbestimmung 1.9.12(3) sichergestellt.

Bezüglich weiterer vorgetragener Aspekte wird – soweit sie sich auf den hier planfestgestellten Abschnitt beziehen - auf die Ausführungen zu den entsprechenden Einwendungen der Gemeinde Barendorf verwiesen (2.3.3.7.7).

Ansonsten beziehen sich die Einwendungen auf Aspekte, die im Planfeststellungsverfahren für den Planungsabschnitt 2 der A 39 vorzutragen und zu bewerten sind.

2.3.3.7.10 Gemeinde Lüdersburg

Die Gemeinde Lüdersburg hat mit Schreiben vom 16.05.2012 zum Vorhaben Stellung genommen und erhebt keine Einwendungen.

2.3.3.7.11 Samtgemeinde Scharnebeck

Die Samtgemeinde Scharnebeck hat mit Schreiben vom 21.06.2012 Stellung genommen und erhebt keine Einwendungen.

2.3.3.7.12 Gemeinde Altenmedingen

Die Gemeinde Altenmedingen hat mit Schreiben vom 26.06.2012 zur Erstauslegung Stellung genommen. In ihrer Stellungnahme verweist sie zudem auf ihre Schreiben vom 30.08.2011, 20.01.2011, 25.06.2011 und vom 21.04.2009 sowie auf ihre Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren vom 01.06.2006.

Soweit in der Stellungnahme die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens aufgrund der fehlenden Berücksichtigung aktuelleren Zahlen aus 2010 angezweifelt wird, wird auf die hierzu gemachten Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung (2.3.1), insbesondere auf die Verkehrsprognose (2.3.1.4) verwiesen.

Die zum Naturschutz, zum Immissionsschutz und zur Trassenführung in der Stellungnahme vorgebrachten Einwendungen betreffen den Planungsabschnitt 2 des Gesamtvorhabens und sind daher im Verfahren für diesen Abschnitt 2 vorzutragen und zu bewerten.

2.3.3.7.13 Gemeinde Stelle

Die Gemeinde Stelle hat mit Schreiben vom 24.10.2017 zur 1. Planänderung Stellung genommen.

Soweit die Gemeinde eine belastbare Datengrundlage zur Entwicklung der Verkehrszahlen auf den relevanten Abschnitten Maschener Kreuz bis Lüneburg sowie eine Prognose, mit welchen Verkehrszahlen in Zukunft zu rechnen ist, fordert, wird auf die Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg (Unterlage 21.1) und Ausführungen zur Verkehrsprognose unter 2.3.1.4 verwiesen.

Darüber hinaus fordert die Gemeinde Stelle, dass geprüft wird, inwieweit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen geltend gemacht werden können. Insoweit wird auf die Ausführungen zu den Lärmauswirkungen im Bestandsnetz verwiesen (2.3.3.4.2.3.).

2.3.3.8 Stellungnahmen von Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

2.3.3.8.1 Landkreis Lüneburg

Der Landkreis Lüneburg hat zur Erstauslegung am 18.07.2012, zur ersten Planänderung am 08.11.2017 und zur zweiten Planänderung am 11.07.2022 Stellung genommen.

2.3.3.8.1.1 Regionalplanung, Kreisentwicklung

Im Rahmen seiner Stellungnahme vom 18.07.2012 hatte der Landkreis Lüneburg zunächst gefordert, im Bereich des damaligen Maßnahmenkomplexes 4 keine umfangreichen Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen, um die Entwicklung des Gewerbegebiets Bilmer Berg nicht zu erschweren. In seiner Stellungnahme vom 11.07.2022 räumt der Landkreis nunmehr ein, dass durch die Wahl der optimierten Südvariante die Beeinträchtigung einer Erweiterung des Gewerbegebietes Bilmer Berg minimiert und einzelne umweltrelevante Aspekte optimiert wurden. Wie unter 2.2.4 und 2.3.3.1.2 dargestellt, werden die Gewerbeentwicklungsabsichten der HL durch

das planfestgestellte Vorhaben nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt, sondern offengehalten. Durch den Fortfall der B 216 südlich des Gewerbegebiets Hafen werden Flächen frei für die gewerbliche Entwicklung. Die Maßnahmenblätter sehen unter der Maßnahme 4.6 A (Unterlage 9.3, S. 53-D2) nur vor, dass die hier entsiegelten und rekultivierten Flächen entsprechend der vorgesehenen Maßnahmen (4.1 A, 4.2 A, 4.3 A, 4.4 A, 11.1, 13.1 G) zu entwickeln und zu pflegen sind, und dass, wenn keine besonderen Maßnahmen vorgesehen werden, sie der ungelenkten Sukzession überlassen werden (entsiegelte Flächen der B 216 im Bereich südlich des Gewerbegebietes Hafen). Das heißt, die Maßnahmen stehen einer Fortentwicklung des Gewerbegebiets nicht entgegen.

Der Forderung des Landkreises Lüneburg in seiner Stellungnahme vom 08.11.2017 unter der Überschrift „Regionalplanung“, wonach bei der Planung von Verkehrswegen und anderen lärmerzeugenden Anlagen auf einen wirksamen Schallschutz geachtet und die Lärmbelästigung möglichst geringgehalten wird, wird durch die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der zwingenden gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften des Immissionsschutzes nachgekommen (2.3.2.4). Dementsprechend stellt auch der Landkreis in seiner Stellungnahme vom 11.07.2022 fest, dass mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen der Lärmschutz gemäß 2.1 Ziffern 18 und 19 des RROP 2003 in der Fassung der 2. Änderung 2016 beachtet wird.

Soweit der Landkreis in seiner ersten Stellungnahme vom 18.07.2012 den bauzeitlichen Erhalt der Fußgängerbrücke über die B 4/B 209 im Lüner Holz forderte, siehe die Ausführungen zu den diesbezüglichen Stellungnahmen der Hansestadt Lüneburg (unter 2.3.3.7.2.8) sowie das Herstellungskonzept BW 1-4 vom 16.08.2023.

2.3.3.8.1.2 Straßenverkehr

In seiner Stellungnahme vom 11.07.2022 befürchtet der Landkreis ferner, dass durch das Konzept für den Umleitungsverkehr der A 39 allgemein eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes entsteht, und fordert infolgedessen eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes. Durch den Ausbau der A 39 im ersten Planungsabschnitt ist auf der Bestandstrasse zunächst nur eine geringe Veränderung der Verkehrsstärken zu erwarten. Erst mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist mit einer Erhöhung der Verkehrszahlen entsprechend den durchgeführten Verkehrsuntersuchungen zu rechnen. Bereits heute führen Störfälle auf der B 4 zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsnetzes. Solche Störfälle werden auch durch das planfestgestellte Vorhaben nicht zu vermeiden sein. Durch das vorliegende Umleitungskonzept, das im Zuge der weiteren Planungen fortschreibbar ist, wird die Beeinträchtigung des Verkehrs im Bestandsnetz möglichst geringgehalten.

Konkret stoße der Landwehrkreisel (K 46/K 51) an seine Belastungsgrenze und könne keine zusätzlichen Verkehre mehr aufnehmen. Der Kreisverkehr und die Zufahrt zur K 51 (Schwarzer Weg) seien Unfallhäufungsstellen. Außerdem führe die Vorzugsvariante *U4c* im Gemeindegebiet von Bardowick an einem Kindergarten und einem Altenheim vorbei, worauf sich die Kriterienabstimmung zwischen der NLStBV und der Hansestadt Lüneburg vom März 2012 nicht beziehen würde, da das Gebiet außerhalb der Hansestadt liege. Die Wahl der Vorzugsvariante *U4c* hat die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des vorliegenden Umleitungskonzept (Unterlage 21.6) nachvollzogen und schließt sich dem Ergebnis an. Aufgrund der nur geringen Anzahl an Verkehrswegen parallel zur bestehenden A 39 im Abschnitt Winsen - Lüneburg bzw. parallel zur B 4 im weiteren Verlauf Richtung Süden, sind alle Umleitungsstrecken nur bedingt geeignet, sodass ein Passieren des Kindergartens und des Altenheims in Bardowick unvermeidbar ist. Natürlich ist das nachgeordnete Netz seiner Konzeption nach nicht dafür ausgelegt, den Verkehr der A 39-Trasse im vollen Umfang aufzunehmen, sodass es im Falle einer Störung auf der A 39 auch zu Einschränkungen des Verkehrsflusses im Bestandsnetz kommen wird. Dies ist aber vertretbar, weil ein Ausweichen des Verkehrs auf das nachgeordnete Netz nur in seltenen Störungsfällen zu erwarten (2.3.3.4.2.5).

Soweit der Landkreis in seiner Stellungnahme vom 18.07.2012 ein weiträumiges, abgestimmtes Umleitungskonzept fordert, liegt ein solches mit der Unterlage 21.6 mittlerweile vor.

Der Landkreis verweist ferner auf Punkt 4.1 im Umleitungskonzept (Unterlage 21.6, S. 34 f.), wonach im Zuge regionaler Verkehrslenkungsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Lüneburg Umfahrungsvarianten der Ortslage nie durchgängig auf einer Hauptverkehrsader geführt werden könnten, sodass die Nutzung von bspw. Kreis- und Gemeindestraßen meist unumgänglich sei. Dort heißt es weiter, auch im Fall der Hansestadt Lüneburg sei die Nutzung von Kreisstraßen wie bspw. der K 28, der K 2 oder der K 48 im Osten bzw. der K 10, der K 20 oder der K 18 im Westen erforderlich. Der Landkreis Lüneburg trägt in diesem Zusammenhang vor, die Verkehrssituation sei insbesondere auf der K 2 schon jetzt angespannt und die Fahrbahnbreite sehr begrenzt, sodass ein Begegnungsverkehr zwischen Lkw oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Lkw kritisch sei. Des Weiteren seien Schulwege von der Umleitungsstrecke betroffen. Dazu ist festzuhalten, dass in dem Verkehrskonzept für die regionalen Verkehrslenkungsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Lüneburg eine Vorzugsvariante herausgearbeitet wurde, die weder durch das Ortsgebiet von Scharnebeck noch durch die weiteren vom Landkreis genannten Kreisstraßen 2, 28 und 48 führt (Unterlage 21.6, Umleitungskonzept, S. 37 ff. und 43). Die diesbezügliche Kritik ist damit gegenstandslos.

Der Landkreis Lüneburg wirft in seiner Stellungnahme vom 11.07.2022 des Weiteren die Frage auf, warum die Strecke, die in dem Umleitungskonzept (Unterlage 21.6, S. 41 u. 43) als Vorzugsvariante herausgestellt wird, in Amelinghausen auf die Straße Rehlinger Berg übergeht (und damit durch Rehlingen verläuft) und nicht auf der L 234 weitergeführt wird. Die Vorhabenträgerin hat im Sachthemenkatalog zur 2. PÄA eine diesbezügliche Prüfung zugesagt (Problem Nr. 24.46). Da ein Ergebnis dieser Prüfung nicht mitgeteilt wurde ist anzunehmen, dass es sich um einen Fehler im Umleitungskonzept handelt, da das Umleitungskonzept auf den Variantenvergleich für Verkehrslenkungsmaßnahmen in überregionaler Nähe Lüneburgs durch das Büro Masuch+Olbrisch aus dem Jahr 2021 verweist (Unterlage 21.6, S. 40) und diese Verkehrsuntersuchung eine Führung „auf der L234 durch Amelinghausen und weiter bis zur Kreuzung L234 /L250 in Wriedel“ empfiehlt (Unterlage 21.6, Verkehrsuntersuchung, Anlage 8, Beurteilung der techn. Machbarkeit von Umleitungsstrecken im überregionalen Raum, S. 13 f. i.V.m. S. 3). Dementsprechend wird eine entsprechende Korrektur des Umleitungskonzeptes angeordnet (1.9.8(12)).

Soweit der Landkreis in seiner Stellungnahme vom 18.07.2012 ein weiträumiges, abgestimmtes Umleitungskonzept für den Gesamtverlauf des Planfeststellungsabschnittes fordert, liegt ein solches mit der Unterlage 21.6 und dem Anhang 04 (Konzept zur großräumigen Umleitung BAB A 39) mittlerweile vor.

Dem Hinweis des Landkreises auf die Eignung der Brücke über die Ilmenau im Zuge der K 30, etwaige Umleitungs- bzw. Begegnungsverkehre aufzunehmen, wird durch Nebenbestimmung 1.9.8(13) Rechnung getragen. Derzeit nicht absehbare sich nachträglich ergebende Konflikte sind im Zuge der Fortschreibung des Umleitungskonzeptes (Nebenbestimmung 1.9.1.3(8)) zu berücksichtigen.

2.3.3.8.1.3 Natur- und Landschaftsschutz

In der Stellungnahme vom 11.07.2022 wird darauf hingewiesen, in den Antragsunterlagen sei in Untersuchungen (Gloza-Rausch 2021, Ergebnisbericht Netzfänge am Kalkberg Lüneburg im Rahmen der Entwicklung des Grüngürtels nördlich der Innenstadt) der Lüneburger Kalkberg als Fledermausquartier von überregionaler Bedeutung nicht berücksichtigt worden. Die in den Antragsunterlagen enthaltene durchgeführte Fledermauserfassung der Flugrouten und Leitstrukturen der Fledermäuse hingegen entspreche nicht den methodischen Standards (vermutete Untererfassung, unzureichende Begegnungsanzahl und unzureichende Dauer der

Horchboxerfassungen), die Erfassung der Flugrouten und Leitstrukturen der Fledermäuse würde nicht die tatsächliche Nutzung abbilden und gegebenenfalls seien nicht alle Arten erfasst.

Diese Bedenken sind als unbegründet zurückzuweisen. Das Quartier im Bereich des Lüneburger Kalkberges liegt außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens und bedurfte daher keiner Erfassung (vgl. 2.2.7.3.2). Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Wechselbeziehungen und zur Minderung von Kollisionen sind für die gesamte Artengruppe und auch bei höheren Fledermausaktivitäten, als sie im Rahmen der Erhebungen der Vorhabenträgerin festgestellt wurden, wirksam. Potenzielle Querungen der Trasse sind durch entsprechende Bauwerke gefahrlos möglich (Maßnahme 2.1 V_{FFH} - Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{CEF} - Faunapassage Lüner Holz; Maßnahme 2.3 V_{CEF} - Gestaltung der Eisenbahnbrücken), zumal das Vorhaben innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg zu keinen neuen Zerschneidungswirkungen für Artengruppen wie Fledermausarten führt. Am Ende des Planungsabschnittes im Übergang zu Abschnitt 2 sind hingegen Fledermausleitstrukturen im Zusammenhang der Apfelallee (Maßnahmen 4.1A, 4.8V_{CEF} und 2.5V_{CEF}) vorgesehen.

Soweit in der Stellungnahme die Anbringung von künstlichen Quartieren zum Erhalt des Quartierpotenzials gefordert wird, wird dieser Forderung mit Nebenbestimmung 1.9.3.5(5) gefolgt.

Soweit die Stellungnahme davon ausgeht, die Maßnahme 9 A_{FCS} (Anlage von Weichholzauwald) sei aufgrund ihrer Entfernung nicht geeignet, den Ausgleich für in Lüneburg beanspruchte Flächen sicherzustellen und ein Monitoring gefordert wird, ist die Forderung als unbegründet zurückzuweisen. Die Anlage von Weichholzauwald ist als populationsstabilisierende Maßnahme für die Nachtigall vorgesehen, für die ein erweiterter Raumbezug zulässig ist. Die Entwicklung von strukturreichen Gehölzbeständen wird in den einschlägigen Leitfäden als hoch geeignete Artenschutzmaßnahme angesehen (MULNV 2021[405]). Die Habitatansprüche der Art sind gut bekannt. Die benötigten Strukturen sind kurz- bis mittelfristig innerhalb von bis zu zehn Jahren entwickelbar. Ein Monitoring ist somit nicht erforderlich.

Soweit in der Stellungnahme eine Markierung der Horst- bzw. Altbäume im Rahmen der Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Sicherung von Horstbäumen) als erforderlich erachtet wird, wird dieser Forderung ebenfalls gefolgt (Nebenbestimmung unter 1.9.3.9).

In seiner Stellungnahme vom 18.07.2012 hatte der Landkreis konkrete Verbesserungsvorschläge für landschaftspflegerische Maßnahmen vorgetragen (S. 4). Dem Vorschlag, entlang des Vorhabens in einem Korridor von ca. einem Kilometer zwischen Bebauung und der Trasse weitere Heckenstrukturen anzulegen, kann nicht gefolgt werden, da aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit im Stadtgebiet von Lüneburg weitere Maßnahmen außerhalb des Trassenumfeldes nicht umsetzbar sind. Die geforderte Begrünung von Lärmschutzwänden ist Sache der Ausführungsplanung. Soweit der Landkreis vorschlägt, im Maßnahmenkomplex-Nr. 6 zugunsten des Nachtigallenlebensraums auf die Waldentwicklung auf Grünland zu verzichten, ist zu berücksichtigen, dass die Anlage von Wald nicht nur der artenschutzrechtlichen Kompensation, sondern auch dem forstrechtlichen Ausgleich dient, also multifunktional ausgerichtet ist. Darüber hinaus enthalten die Aktualisierungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen zum zweiten Deckblatt (März 2021) viele Änderungen in Bezug auf den Lebensraum der Nachtigall. Soweit der Landkreis im Bereich des „Dachtmisser Bruches“ eine Waldrandbepflanzung oder Heckenpflanzung auf Ackerland oder eine Anlage von feuchten Mulden auf Acker und Grünland vorschlägt, sehen die aktuell geplanten Maßnahmen zum „Dachtmisser Bruch“ eine umfangreiche Anlage naturnaher feuchter Laubwälder und die Entwicklung feuchter Hochstaudenfluren bzw. Röhrichte vor (Unterlage 9.3, Landespflegerische Maßnahmen, S. 72-D2). Soweit ein Nachweis des Funktionszusammenhanges zwischen den FFH-Lebensraumtypen der Ilmenauniederung und dem Maßnahmenkomplex-Nr. 6 gefordert wird, reicht es aus, dass die Maßnahmenblätter die

[405] MULNV - Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (2021), Herausgeber Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW – Bestandserfassung, Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen und Monitoring; https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/methodenhandbuch_asp_nrw_aktualisierung_2021.pdf.

funktional gleichartige Kompensation der Beeinträchtigungen der gewässerbegleitenden Strukturen im Bezugsraum Ilmenau als Zielkonzeption festhalten. Der Nachweis eines räumlich-funktionalen Zusammenhanges ist nicht erforderlich, weil weder für Ausgleich und Ersatz nach der Eingriffsregelung noch für die Funktion als FCS-Maßnahme ein Funktionszusammenhang mit dem beeinträchtigten Bereich der Ilmenauniederung zwingend erforderlich ist.

Bezüglich der Maßnahme Nr. 9, nunmehr Maßnahme Nr. 10 A_{FCS}, forderte der Landkreis, für die Blühstreifen nur eine überwinternde, niedrigwüchsige Vegetation bis ca. 50 cm und eine Aussaatstärke von höchstens 10kg/ha anzuordnen. Nach der Aktualisierung der Maßnahme sieht diese nunmehr vor, möglichst kleinwüchsige Arten zu verwenden, und ordnet die Einhaltung der Bedingungen des niedersächsischen Landwirtschaftsministeriums (NMELV) an die „Anlage von strukturreichen Blühstreifen“ (BS12)[406] an (Unterlage 9.3, Maßnahmenblätter, S. 92-D2).

2.3.3.8.1.4 Brandschutz

Die Forderungen des Landkreises Lüneburg zum Thema Brandschutz (Stellungnahme vom 11.07.2022, S. 1 ff. und Stellungnahme vom 18.07.2012, S. 2 ff.) sind in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Die technische Planung wird der zuständigen Feuerwehr vorab zur Abstimmung vorgelegt (Nebenbestimmung 1.9.1.3(9)). Zum Brandschutz im Lärmschutztunnel Lüne-Moorfeld siehe auch Unterlage 21.4 (Lüftungsgutachten und Brandfallkonzept nach RABT 2006).

2.3.3.8.1.5 Gesundheitswesen

Zu den Hinweisen des Landkreises Lüneburg auf Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen ist festzuhalten, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss sichergestellt ist, dass die gesetzlichen Anforderungen an den Gesundheitsschutz erfüllt werden (zum Lärmschutz: 2.3.2.4.2.6, 2.3.2.4.1 und 2.3.2.4.2; zu Luftschadstoffen: 2.3.2.4.4). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde auch Auswirkungen unterhalb der maßgeblichen Grenz- und Richtwerte in ihre Abwägung einbezogen (zum Lärmschutz: 2.3.3.4.2, zu Luftschadstoffen: 2.3.3.4.2.5). Knalleffekte sind aufgrund der vorgesehenen Absorptionselemente im Tunneleingangsbereich nicht zu erwarten.

2.3.3.8.2 Kreis Segeberg

Mit Schreiben vom 17.06.2022 bestätigt der Kreis Segeberg, dass seinerseits keine Betroffenheiten bzw. kein Bedarf zur Stellungnahme besteht.

2.3.3.8.3 Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit

Das Niedersächsische Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES, Dezernat Binnenfischerei – Fischereikundlicher Dienst) hat in seiner Stellungnahme vom 07.06.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.8.4 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) hat in seiner Stellungnahme vom 26.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben,

[406] Niedersächsisches Landwirtschaftsministerium (NMELV), BS 12 - Anlage von strukturreichen Blühstreifen, https://www.ml.niedersachsen.de/themen/landwirtschaft/agrarfoerderung/agrarumweltmassnahmen_aum/aum_details_zu_den_massnahmen/bs1_einjaehrige_bluehstreifen_bs11_bs12/bs-1---anlage-von-einjaehrigen-bluehstreifen-auf-ackerland-122369.html.

formuliert jedoch Empfehlungen und Hinweise.

Soweit das LBEG bei der Umsetzung des Vorhabens eine bodenkundliche Baubegleitung empfiehlt, deckt sich dies mit der Zusage der Vorhabenträgerin, eine entsprechende Baubegleitung durchzuführen. Eine korrespondierende Nebenbestimmung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. 1.9.3.13).

Darüber hinaus empfiehlt das LBEG, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Mithilfe dessen könnten frühzeitig die bodenschutzrelevanten Faktoren ermittelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Inhalt eines solchen Konzepts sei beispielsweise die Beschreibung des physikalischen, chemischen und biologischen Ausgangszustands der von der Planung betroffenen Böden, die Darlegung konkreter an die Bodeneigenschaften angepasster Schutzmaßnahmen oder eine Beschreibung geeigneter Rekultivierungsmaßnahmen der nur temporär genutzten Flächen. Zudem empfiehlt das LBEG, die bodenkundliche Baubegleitung bereits bei der Erarbeitung des Bodenschutzkonzepts nach DIN 19639 einzubeziehen. Die Aufgabe eines gesonderten Bodenschutzkonzepts ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für die Zulassung des planfestgestellten Vorhabens indes nicht zwingend erforderlich, vgl. Ausführungen unter 2.3.2.9. Einerseits sind in den Antragsunterlagen bereits hinreichend Analysen der Böden enthalten, die einen Rückschluss auf die physikalischen, chemischen und biologischen Ausgangszustände der Böden erlauben (vgl. 20 – Anlage zum Streckengutachten Baugrund). Zum anderen fehlt es an Anhaltspunkten, die schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2, § 7 S. 1 bis 3 BBodSchG erwarten lassen.

Soweit im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durch das planfestgestellte Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen im Hinblick auf das Schutzgut Boden nicht auszuschließen sind, vgl. 2.2.7.3.4.4, sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung bzw. zur Kompensation vorgesehen (siehe Nebenbestimmung 1.9.6 i.V.m. Unterlage 9.3 und 1.9.3.1).

Soweit das LBEG auf die Betroffenheit eines Trinkwasserschutzgebietes hinweist, ist festzuhalten, dass das Vorhaben außerhalb ausgewiesener Wasserschutzgebiete (Unterlage 21.3, S. 53 f.) in mindestens ca. 100 m Entfernung zur nächstgelegenen Schutzgebietsgrenze verläuft. Nachteilige Beeinflussungen der Grundwasserqualität durch mögliche Schadstoffeinträge, insbesondere durch den Chlorideintrag durch Tausalz (Unterlage 21.3, Fachbeitrag zur WRRL, S. 107 f.), ist bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und nach Maßgabe der in diesem Beschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen (siehe 1.9.5) nicht zu erwarten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 2.3.2.7 in diesem Beschluss verwiesen.

2.3.3.8.5 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege

Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Stellungnahme vom 29.06.2012 darauf hingewiesen, dass im Plangebiet mit Bodendenkmalen zu rechnen sei und formuliert diesbezüglich Maßgaben für die Zulassung des Vorhabens. In Anbetracht der aktualisierten Stellungnahme der gem. §§ 19 Abs. 1, 20 Abs. 1 NDSchG inzwischen zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Lüneburg vom 11.07.2022, in der explizit keine bodendenkmalfachlichen Bedenken erhoben werden, und dem Umstand, dass ganz überwiegend in bestehender Straßentrasse gebaut wird, erachtet die Planfeststellungsbehörde die unter 1.9.7 verfügten Nebenbestimmungen als ausreichend. Ungeachtet dessen sind unerwartet entdeckte Bodendenkmale gem. § 14 Abs. 1 NDSchG anzuzeigen, und ggf. im Anschluss daran weitere Maßnahmen möglich. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter 1.9.7 und die Ausführungen unter 2.3.2.13 verwiesen.

2.3.3.8.6 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen hat in seinen

Stellungnahmen der Regionaldirektion Lüneburg – Geodatenmanagement - vom 26.07.2022 und der Regionaldirektion Hameln-Hannover - Kampfmittelbeseitigungsdienst - 26.10.2017 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Soweit das LGLN in seinen Stellungnahmen auf die Möglichkeit von Kampfmittelfunden während der Bauzeit aufgrund des Rüstungsaltlastengebiets (Fliegerhorst) hinweist und Maßnahmen zur Baugrundsicherheit empfiehlt, wird auf die Nebenbestimmung 1.9.6(1)(2) und Ausführungen unter 2.3.2.9 verwiesen. Damit ist den Hinweisen Rechnung getragen.

2.3.3.8.7 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Lüneburg, hat in ihrer Stellungnahme vom 18.07.2022 keine Bedenken und Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die von der NLStBV erteilten Hinweise wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet und stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen:

Die NLStBV weist in ihrer Stellungnahme vom 18.07.2022 (S. 2) auf die fehlerhafte Verwendung von L 216 statt B 216 in der „Übersicht der Änderungen der Planfeststellungsunterlage zur 2. Planänderung“ hin sowie auf einen Schreibfehler in einer Quellenangabe in einer Unterlage (2015 statt 2019). Diese Schreibfehler sind offensichtlich und ohne weiteres von der Planfeststellungsbehörde richtig zu deuten.

Soweit die NLStBV daraufhin weist, fünf Anlagen zur Unterlage Verkehrsuntersuchung seien nicht über den für ihre Behördenbeteiligung eingerichteten Sharepoint abrufbar gewesen, ist dies zwar zutreffend, allerdings standen zu jedem Zeitpunkt vollständige Planunterlagen abrufbar im UVP-Portal zur Verfügung. Auf dieses Portal wurde in den Bekanntmachungen ebenfalls hingewiesen, so dass die Unterlagen nicht nur für die Öffentlichkeit, sondern auch für die Behörde grundsätzlich abrufbar und einsehbar waren.

Zutreffend ist auch der Hinweis der NLStBV, nach dem in der Unterlage 11, lfd. Nr. 35 einerseits und der Unterlage 8.1/1-D1 andererseits unterschiedliche Angaben zum Eigentümer der Straßenentwässerungsanbindung der L 216/K 46 enthalten sind. Nach Rücksprache mit der Hansestadt Lüneburg und dem Landkreis Lüneburg ist und bleibt Eigentümer der Straßenentwässerungsanbindung der L 216/K 46 der Landkreis Lüneburg (vgl. 2.3.3.7.2.12).

Darüber hinaus vertritt die NLStBV in ihrer Stellungnahme vom 18.07.2022 (S. 2) die Ansicht, das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) müsse gerade im Hinblick auf die spätere Unterhaltung Genaueres festlegen, da mit Gründung der Autobahn GmbH sich grundsätzlich die Zuständigkeiten der ehemaligen Auftragsverwaltung des Bundes (NLStBV) und der neu gegründeten Autobahn GmbH verschieben würden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mag dies zweckmäßig sein, um zwischen Aufgaben der für die Bundesstraßen fortbestehenden Bundesauftragsverwaltung und der inzwischen bundeseigenen Verwaltung der Bundesautobahnen ohne weitere Auslegung zu unterscheiden. Dieses ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber nicht zwingend erforderlich, da die betreffenden Unterscheidungen im Wege einfacher Auslegungen möglich sind. Denn soweit das Regelungsverzeichnis die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) als Unterhaltspflichtigen ausweist, ist hinreichend klar bzw. gesetzlich bestimmt, wer die Unterhaltungspflicht für die Bundesautobahnen (§ 1 Abs. 1 InfrGG) und welcher Verwaltungsträger die Unterhaltungspflicht für die Bundesstraßen (§ 5 FStrG) wahrzunehmen hat.

Soweit die NLStBV in ihrer Stellungnahme eine Unterlage zu Widmung, Umstufung und Einziehung fordert und im Planfeststellungsbeschluss abschließende Regelungen zur betrieblichen und baulichen Erhaltung fordert, ist ebenfalls auf Unterlage 11 als auch auf die Ausführungen zu Widmung, Umstufung, Einziehung unter 1.4.2, 1.9.8 und 2.3.2.11 zu verweisen.

Zudem befürchtet die NLStBV einen erhöhten Oberflächenabfluss, der auf dem Aus- und Umbau der Rampen im Bereich zwischen A 39 und L 216 sowie der Anschlussstelle der B 209 beruhe (Stellungnahme 2022, S. 2 f.). Es sei sicherzustellen, dass kein Oberflächenwasser aus den Auf- und Abfahrrampen der A 39 auf die Bundesstraße 209 gelangt. Da die Entwässerungsplanung auf regelgerechten Trassenparametern beruht, ist für die Planfeststellungsbehörde nichts erkennbar, was darauf hindeutet, dass Oberflächenwasser unkontrolliert und nicht hin zu den Entwässerungsanlagen abfließt oder die Entwässerungsanlagen (vgl. 1.2.2) nicht das nötige Fassungsvolumen aufweisen Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 2.1.1.5 sowie Unterlage 8, Blatt 4 Bezug genommen.

Der Hinweis zu verkehrssicheren Sichtbeziehungen auch bei Ausfall von Lichtsignalanlagen im Bereich des lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes B 216 / Rampe West ist in die Nebenbestimmung 1.9.8(10)(9) eingegangen.

Der Forderung, die bestehenden Regenrückhaltebecken im Bereich der Erbstorfer Landstraße und das Regenrückhaltebecken in Kaltenmoor auf die Autobahngesellschaft des Bundes zu übertragen sowie die unentgeltliche Nutzung der vorhabenträgereigenen Anlagen durch fremde Straßenbaulastträger für alle Zeiten zu gewähren (vgl. Stellungnahme 2022, S. 3 vorletzter Absatz), mag dem Rechtsgedanken folgen, dass die genannten Entwässerungseinrichtungen auch der Straßenentwässerung des neuen Autobahnabschnittes dienen und somit zu einem Teil funktional Bestandteil der Bundesautobahn A 39 sind. An den genannten Einrichtungen besteht jedoch eine Mischnutzung städtischer Entwässerung im Zuge der Erbstorfer Landstraße sowie der vorhandenen und verbleibenden B 4 und B 216 im Einzugsbereich des RRB in Kaltenmoor. Vor dem Hintergrund der bestehenden und bestehen bleibenden Mischnutzungen dieser Einrichtungen sieht die Planfeststellungsbehörde sich gehindert, Übernahmeansprüche der derzeitigen Träger zu Lasten der Trägerin der bundeseigenen Verwaltung der Bundesautobahnen festzustellen, wie sie bei vollständiger oder ganz überwiegender funktionaler Beanspruchung in Betracht kämen. Die beteiligten Verwaltungsträger sind hier auf Übernahme- und/oder Ablösungsvereinbarungen für die bestehenden und zugelassenen Mischnutzungen angewiesen.

Gemäß § 96 Abs. 3 Nr. 2 NWG sind zur Beseitigung des Niederschlagswassers die Träger öffentlicher Verkehrsanlagen, also der jeweilige Straßenbaulastträger, verpflichtet. Die Entwässerungsanlagen sind dementsprechend Bestandteil der dem FStrG und auch dem NStrG unterliegenden Straßenkörper (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG, § 2 Abs. 2 Nr. 1 NStrG). Mangels gesetzlicher Regelung zur Mitnutzung von Entwässerungsanlagen zugunsten mehrerer Straßenbaulastträger bedarf es entsprechender Vereinbarungen, die den Herstellungs- und Erhaltungsaufwand entsprechend dem jeweiligen Nutzungsumfang regeln. Andernfalls erfolgt die Kostenerstattung im Wege des öffentlich-rechtlichen Erstattungsanspruchs, angelehnt an die zivilrechtliche Geschäftsführung ohne Auftrag,[407] der im Streitfall vor den Verwaltungsgerichten zu verfolgen wäre. Der Vorhabenträgerin wird daher im Rahmen dieser Planfeststellung nur das Recht auf Mitnutzung eingeräumt 1.9.5.2(5).

Die NLStBV fordert zudem einen Ausstattungsplan, der erforderliche Beschilderungen, Markierungen und Schutzeinrichtungen darstellt. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf § 45 Abs. 1 bis 6 StVO, wonach für die von den Straßenverkehrsbehörden anzuordnenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsprechende Unterlagen rechtzeitig vorzulegen sind.

Die Anregungen der NLStBV zu Umleitungsstrecken, Beweissicherungsverfahren, Verschmutzungen durch Bodentransporte und zur Wiederherstellung von Fahrbahnen aufgrund umleitungs-

[407] Vgl. BVerwG, Beschluss vom 7. Februar 2017 – 9 B 32/16 –, juris Rn. 16 f., juris; BGH, Urteil vom 18. Juli 2002 – III ZR 287/01 –, juris Rn. 23, 25; Oberverwaltungsgericht für das Land Schleswig-Holstein, Urteil vom 4. Oktober 2016 – 2 LB 2/16 –, juris Rn. 38, 40 ff.

bedingter Nutzung, sind in die Nebenbestimmungen unter 1.9.8. eingegangen.

2.3.3.8.8 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)

Der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) hat in seiner Stellungnahme vom 25.06.2012 Einwände und Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Diese wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Im Ergebnis steht keiner der vorgebrachten Gesichtspunkte der Zulassung des Vorhabens entgegen:

Die vom NLWKN empfohlene Bestandserfassung des Bibers erfolgte im Jahr 2021 (vgl. Unterlage 19.4.11). Die für den Biber relevanten Umweltauswirkungen können durch geeignete Maßnahmen nach Maßgabe der Nebenbestimmungen unter 1.9.3.4 so gemindert werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind (siehe 2.2.7.5.2, 2.3.2.5.3 und 2.3.2.5.4.2.3). Soweit in der Stellungnahme weitergehende Maßnahmen zur Verhinderung des Bibers als Verkehrsopfer gefordert werden, so besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in Ansehung der eben zitierten umweltfachlichen Bewertungen hierzu kein Anlass. Im Übrigen wird die Ilmenau als maßgebliches Habitat des Bibers mit einer Brücke gequert, was eine Querung der A 39 durch den Biber und damit einhergehende Kollisionen mit Fahrzeugen als unwahrscheinlich erscheinen lässt.

Der artenschutzrechtliche Hinweis des NLWKN, die Maßnahmen 2.2V und 4.8V so zu gestalten, dass ununterbrochene Leitstrukturen bestehen bleiben, wurde beachtet. Die Maßnahme 2.2V ist nach Maßgabe der Nebenbestimmung 1.9.3.11 umzusetzen. Die Maßnahme 4.8V wurde mit Änderung der Planunterlagen 2017/2021 angepasst. Der Hinweis zur Funktionskontrolle der artenschutzrechtlichen Maßnahmen, die nicht nach den Maßnahmenblättern vorgesehen ist, aber aus Sicht des NLWKN erforderlich sei, ist in die Nebenbestimmungen zur Umweltbaubegleitung eingegangen, vgl. 1.9.3.13(2). Die Bedeutung des Raums für Fledermäuse wurde bei der Bewertung der Betroffenheit einbezogen (vgl. 2.2.7.3.3.2.1, 2.2.7.3.4.2.1, 2.2.7.5.2, 2.3.2.5.3 und 2.3.2.5.4.2.3)

Dem Hinweis aus der Stellungnahme vom 26.06.2012, wonach von dem planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommene Straßennebenflächen früher als Kompensationsmaßnahmen gedient haben sollen, ist die Planfeststellungsbehörde nachgegangen. Dabei wurde festgestellt, dass diese Flächen entsprechend ihrem Wert in die Eingriffs-/Ausgleichsbewertung eingegangen sind. In Bezug auf kommunale Kompensationsmaßnahmen wird auf die Ausführungen unter 2.3.3.7.2.2 verwiesen. Dass Kompensationsmaßnahmen weiter entfernt von der Trasse liegen, ist solange nicht zu beanstanden, als sie die Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG erfüllen (Naturraumbezug), was der Fall ist (siehe 2.3.2.5.1.4).

Soweit der NLKWN in seiner Stellungnahme meint, im Vernetzungskonzept würde nicht hinreichend die Zerschneidungswirkung durch die geplante A 39 berücksichtigt werden, und die Maßnahmen seien nicht geeignet, die Zerschneidungswirkung hinreichend zu kompensieren, kann die Planfeststellungsbehörde diesem Vorbringen nicht folgen. Das Vernetzungskonzept sieht eine umfangreiche Betrachtung der gesamten Baustrecke der A 39 Abschnitte 1-7 in den Unterlagen 19.5.1 und Anlagen vor. Der ermittelte Maßnahmenbedarf aus der abschnittübergreifenden Betrachtung (vgl. Kap. A.8 in Unterlage 19.5.1) ist in sich schlüssig und ist in den jeweiligen Abschnitten zu berücksichtigen. Bezüglich des hier planfestgestellten Abschnitts 1 ist anzumerken, dass diese im Wesentlichen in einer bestehenden Trasse gebaut wird, von der bereits heute Zerschneidungswirkungen ausgehen. Bezüglich der in diesem Zusammenhang relevanten gesetzlichen Anforderungen siehe die Ausführungen zur Eingriffsregelung (2.3.2.5.1.4.4).

Das übrige Vorbringen hat sich durch die Überplanung und Überarbeitung der Planunterlagen erledigt. Insbesondere wurden die Auswirkungen von Einleitungen auf den Raderbach ausführlich

betrachtet und bewertet (vgl. Ausführungen unter 2.3.2.7.1.7). Die Maßnahme 5.2A wurde angepasst.

2.3.3.8.9 Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat in seiner Stellungnahme vom 20.06.2022 keine Bedenken gegen die Planfeststellung erhoben. Soweit das EBA auf die durch die Realisierung des Vorhabens bestehenden Gefahren der Substanzverletzung der kreuzenden Eisenbahnbetriebsanlagen und des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs hinweist, wird dem durch die Nebenbestimmungen 1.9.9 sowie 1.9.11 Rechnung getragen.

2.3.3.8.10 Bundeswehr

Die Bundeswehr hat in ihren Stellungnahmen vom 13.06.2022 und 08.11.2017 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Soweit in der Stellungnahme der Bundeswehr bzw. der BAIUDBw vom 13.06.2022 erbeten wird, dass die Zufahrt zur Theodor-Körner-Kaserne im Bereich AS Bleckeder Landstraße über das Tor 10 mit „schwerem Gerät“ weiterhin möglich ist, steht dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vorhabenbedingt nichts entgegen. Sollten sich aus der Bauablauf- und Bauausführungsplanung Anhaltspunkte für eine vorübergehende Einschränkung ergeben, bleiben Maßnahmen vorbehalten (vgl. Nebenbestimmung 1.9.1.2).

Die Vorgaben der Bundeswehr zur technischen Bemessung der Straße in ihrer Stellungnahme vom 08.11.2017 werden nach Zusage der Vorhabenträgerin erfüllt. Der modifizierte Straßenquerschnitt RQ 31 wird die Anforderungen an die Bemessung und Gestaltung des Straßenquerschnitts für militärische Schwerstfahrzeuge nach RABS Teil A erfüllen. Die jeweiligen Fahrstreifen der Trasse werden den geforderten Mindestfahrbahnbreiten nach Tabelle 1 der RABS entsprechen. Aufgrund der Einordnung der gesamten Trasse in die höchste Belastungsklasse nach RStO 12/24 (Bk 100) werden ebenfalls die Mindestanforderungen an die Mindestoberbaudicke des Straßenkörpers für militärische Schwerstfahrzeuge eingehalten. Die Einstufung der Brückenbauwerke nach militärischer Lastenklasse (MLC) nach STANAG 2021 erfolgt durch die Vorhabenträgerin und wird dem Logistikzentrum der Bundeswehr (LOGZBw) mitgeteilt, vgl. 1.9.8(11).

In ihrer Stellungnahme vom 03.07.2012 hat die Wehrbereichsverwaltung Nord keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.8.11 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) hat in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die Umstrukturierungen in der Nähe der Theodor-Körner-Kaserne (Ausbau Autobahnzugang in unmittelbarer Liegenschaftsnähe, Wegfall von Parkplätzen) erfolgen einvernehmlich sowohl mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben als auch mit der Bundeswehr.

In ihrem Schreiben vom 25.10.2017 hat die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Sparte Bundesforstbetrieb (Lüneburger Heide) mitgeteilt, dass keine Einwände oder Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben bestehen. Die in der Stellungnahme aufgenommenen Hinweise zum Bestand des – zum damaligen Zeitpunkt – 139-jährigen Kiefernbestands mit 149-jähriger Stieleiche als auch der daraus folgenden Waldumwandlung und der naturschutzfachlichen Maßnahmen wurden bereits in der Planung berücksichtigt. Die Flächen befinden sich in einem WQT Gebiet (Laubwald V, Bezugsraum 4: Stadtgebiet von Lüneburg) für das bereits eine Kompensation von 1:3 vorgesehen ist (vgl. hierzu Unterlage 9.4 Anlage 1, S. 4 (Laubwald V (WLM, WQT)). Zur

Berücksichtigung im Übrigen siehe 1.9.4 und 2.2.7.3.4.3, 2.2.7.5.2.

Zutreffend weist die BImA in ihrer Stellungnahme vom 25.10.2017 darauf hin, dass die Entschädigung gesondert und außerhalb der Planfeststellung nach maßgeblichen Bewertungskriterien erfolgt.

2.3.3.8.12 Landwirtschaftskammer Niedersachsen

Die Landwirtschaftskammer (Bezirksstelle Uelzen) weist in ihrer Stellungnahme vom 25.06.2012 auf die Betroffenheit eines landwirtschaftlichen Betriebes hin durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung von Bewässerungseinrichtungen und Wirtschaftswegen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Betroffenheit geprüft und in ihre Abwägung einbezogen. Wegen der Erwägungen hierzu wird auf die Darlegungen zu der entsprechenden Einwendung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs Bezug genommen (2.3.3.13.2.18).

Die Landwirtschaftskammer (Forstamt Uelzen) weist in ihrer Stellungnahme vom 17.07.2012 auf die Betroffenheit von Waldflächen durch das planfestgestellte Vorhaben und das bestehende Kompensationserfordernis hin. Besonderes Augenmerk wird auf die Zerschneidung von Wald und die Waldaußenränder gelegt. Die Betroffenheit von Wald und der damit in Zusammenhang stehenden Schutzgüter werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (2.2.7.5.2) sowie der Bewertung der forstrechtlichen und naturschutzrechtlichen Anforderungen in der Planfeststellung gewürdigt (2.3.2.6 und 2.3.2.5). Das Verhältnis zwischen Waldeingriff und Ersatzaufforstung liegt deutlich über dem von der Landwirtschaftskammer geforderten Verhältnis von 1 : 1 (vgl. 2.3.2.6).

In ihrer Stellungnahme vom 20.10.2017 hat die Landwirtschaftskammer Niedersachsen (Forstamt Uelzen) keine Bedenken oder Einwände gegen die Planfeststellung mehr erhoben. Sie wurde gemäß § 5 Abs. 3 NWaldLG bei der Entwurfsplanung eingebunden.

2.3.3.8.13 Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Sellhorn

Die Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Sellhorn (NLF) hat in ihrer Stellungnahme vom 19.06.2012 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Soweit sie Forderungen erhebt und Hinweise im Hinblick auf die Waldumwandlung in der „Neuen Forst“ gibt, ist hierzu Folgendes auszuführen:

Der Forderung, den Waldverlust auf NLF-eigenen Flächen zu kompensieren, kann nicht entsprochen werden. Gem. § 8 Abs. 4 Satz 1 NWaldLG ist Voraussetzung für eine Waldumwandlung eine Ersatzaufforstung, die den in § 1 Nr. 1 NWaldLG genannten Waldfunktionen entspricht und mindestens den gleichen Flächenumfang hat. Dieser Anforderung genügt die geplante Ersatzaufforstung im gleichen Wuchsgebiet Nr. 13 „Ostniedersächsisches Tiefland" (vgl. hierzu 2.3.2.6). Eine Festlegung auf bestimmte Flächen wird vom NWaldLG nicht verlangt.

Des Weiteren fordert das Forstamt den Ausgleich für Kosten von notwendigen Maßnahmen, die durch die Gefahr von Windwurf und Rindenbrand durch den Abschnitt des gewachsenen Bestandsrandes für den Restbestand erforderlich werden. Der Ausgleich ist im nachgelagerten Entschädigungsverfahren nach § 19a FStrG festzulegen.

Soweit das Forstamt vor der Umsetzung der Maßnahme 4.5 (Anlage Waldrand) im Bereich der „Neuen Forst“ eine Abstimmung z.B. über die Auswahl der Baum- und Straucharten fordert, ist dies in die Nebenbestimmung 1.9.4 eingegangen. Soweit die NLF der Ansicht ist, die Dauerpflege und auch die Verkehrssicherung des neu angelegten Waldrandes sei innerhalb des Saumbereichs zu regeln, ist auf § 11 Abs. 1 Satz 1 NWaldLG zu verweisen, wonach die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der waldbesitzenden Person obliegt. Eine Regelung im Rahmen der

Planfeststellung bedarf es daher nicht.

2.3.3.8.14 Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Unterlüß

Die Anstalt Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Unterlüß (NFL) hat in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2012 Bedenken und Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben, die wie folgt zu erwidern sind:

Das Forstamt führt zur Bilanzierung der Waldverluste und Ersatzaufforstung aus, es sei keine 1 : 1 Kompensation vorgesehen. Der Einwand hat sich mit der Überplanung und Anpassung der Unterlage 9.4 erledigt. Durch das planfestgestellte Vorhaben werden alle Eingriffe in Wald mindestens im Verhältnis 1 : 1 kompensiert (vgl. 2.3.2.6). Soweit das Forstamt eine detaillierte Bewertung der Nutz-, Schutz und Erholungsfunktion für die betroffenen Teilflächen vermisst und meint, aus forstfachlicher Sicht müsse der Verlust der historischen Waldstandorte zu einer deutlich höheren Kompensationsfläche führen, kann die Planfeststellungsbehörde diesem Vorbringen nicht folgen. Die Kompensationsverhältnisse für den Verlust von Biotoptypen sind in Unterlage 19.1, S. 102 f. dargestellt und entsprechen der Verwaltungspraxis des Landes Niedersachsen.[408]

Soweit das Forstamt die Verlegung eines stark frequentierten Freizeitpfads fordert, der parallel zur Ostumgehung im Abstand von 10-15m verlaufen soll, ist nicht eindeutig, auf welchen Pfad sie sich bezieht. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde wird durch das planfestgestellte Vorhaben kein Weg tangiert, auf den diese Beschreibung zutreffen könnte, sodass eine Verlegung der Vorhabenträgerin nicht aufzuerlegen war. Es fehlt auch an einer Rechtsgrundlage, der Vorhabenträgerin die Verlegung des Weges aufzuerlegen. Hinsichtlich der Verwendung „gebietsheimischen Pflanzmaterials“ für die Pflanzmaßnahmen von Straucharten ist auf die Nebenbestimmung 1.9.3.12(4) zu verweisen.

Das Forstamt hält es in seiner Stellungnahme ferner für unzulässig, den Verlust mehrerer Funktionen auf einer Fläche auszugleichen, wie es im Rahmen der Aufforstung vorgesehen ist. Es ist weder ein rechtlicher noch fachlicher Gesichtspunkt erkennbar, der dagegen sprechen würde, Waldfunktionen und naturschutzfachliche Funktionen auf derselben Fläche herzustellen, solange gewährleistet bleibt, dass alle Funktionen nachhaltig gesichert sind.

Die Baumartenwahl im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen muss nicht vorrangig forstüblichen Ansprüchen genügen, denn im Rahmen der Kompensation sind auch andere Belange wie die Entwicklung von FFH-Lebensraumtypen oder die Schaffung von Tierhabitaten und die Kompensation von Biotopverlusten im Rahmen der Eingriffsregelung zu beachten. Waldrechtlich zu beachten ist jedoch, dass tatsächlich Waldbäume gepflanzt werden und dass davon auszugehen ist, dass unter den gegebenen Standortbedingungen die Entwicklung eines Waldes aus den vorgesehenen Baumarten möglich und zu erwarten ist. Das ist bei den gewählten Baumarten auch auf Basis bodenkundlicher Daten wie der Bodenkarte BK50 hinreichend sicher erkennbar, so dass nicht zwingend eine forstliche Standortkartierung zu verlangen ist. Es steht der Vorhabenträgerin aber frei, im Rahmen der Ausführungsplanung eine solche Standortkartierung durchzuführen.

Im Rahmen der Ersatzaufforstung ist es nicht geboten, die Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes in optimaler Weise zu entwickeln. Ein solches Optimierungsgebot sieht § 8 NWaldLG nicht vor und kann daher der Vorhabenträgerin auch nicht auferlegt werden. Maßgeblich ist das Entstehen von Wald im Sinne des § 2 NWaldLG mit Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion, was bei den vorgesehenen Maßnahmen nicht zu bezweifeln ist. Auch bei der Maßnahme 6.2E steht außer

[408] NLStBV und NLWKN: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen, in: Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, 26, Nr. 1 (01/2006), S. 14-15 (15); sowie Bierhals, Erich u.a.: Wertstufen und Regenerationsfähigkeit der Biotoptypen in Niedersachsen, in: Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, 24, Nr. 4 (04/2004), S. 231-240 (231).

Frage, dass es sich bei dem sich entwickelnden Gehölz um Wald im Sinne des § 2 NWaldLG handelt. Initialpflanzungen und Waldentwicklung über Sukzession stehen dem Waldstatus einer Fläche nicht entgegen.

Der Hinweis auf die rechtmäßige Entsorgung von Hilfsmitteln, die zur Sicherung der Kulturen erforderlich sind, ist in die Nebenbestimmung 1.9.3.13(4) eingegangen.

2.3.3.8.15 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg (WSA) hat in seinen Stellungnahmen vom 06.06.2012 und 14.08.2017 keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben, sofern die in den Stellungnahmen enthaltenen Bemerkungen, Bedingungen und Auflagen beachtet werden, diesbezüglich ist auf die Kap. 2.3.2.10 und Nebenbestimmung 1.9.10 zu verweisen.

2.3.3.8.16 Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg

Das Amt für regionale Landesentwicklung hat in seiner Stellungnahme vom 07.11.2017 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Soweit das Amt für regionale Landesentwicklung darauf hinweist, beim Verkauf von Flächen entlang der Trasse sei auf eine parallele Flurstücksgrenze zu achten, sodass keine unwirtschaftlichen Restflächen durch einen „ausgefransten Rand“ verbleiben, ist festzuhalten: Von der Planfeststellung dürfen nur diejenigen Flächen einbezogen werden, die zwingend für die Umsetzung des Vorhabens benötigt werden, und zwar unabhängig von der Flurstückgrenze. Sollten sich aufgrund des Erwerbs von Flächen durch die Vorhabenträgerin unwirtschaftliche Restflächen ergeben, so kann dies in den Verhandlungen mit der Vorhabenträgerin über den Grunderwerb oder im Entschädigungsverfahren geltend gemacht werden (vgl. § 8 Abs. 3 NEG).

Soweit das Amt für regionale Landesentwicklung fordert, die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen im Detail zu regeln, so ist dies im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) bzw. in den Grunderwerbsplänen (Unterlage 10.1) geschehen. Entschädigungen für die Grundstücksinanspruchnahme sind Gegenstand der Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. des sich anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens.

2.3.3.8.17 Deutsche Bahn AG, DB Immobilien

Die DB AG, DB Immobilien, bevollmächtigt durch die DB InfraGO sowie die DB Energie GmbH, hat in ihren Stellungnahmen vom 14.07.2022 und 25.10.2017 bei Einhaltung der unter 1.9.9 sowie 1.9.11 aufgenommenen Nebenbestimmungen zu Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Bahnstromleitungen keine Bedenken gegen die Planfeststellung. Die darüber hinaus in den Stellungnahmen enthaltenen Hinweise sind weitgehend in die Nebenbestimmungen 1.9.9 sowie 1.9.11 eingegangen:

Eine Ableitung von Abwasser, Oberflächenwasser auf oder über Bahngrund bzw. durch einen Bahndurchlass oder einer Zuleitung in einen Bahnseitengraben ist nicht vorgesehen. Es bedarf daher keiner Regelung zu einer gesonderten Prüfung.

Dem in der Stellungnahme vom 25.10.2017, S. 4, erhobenen Einwand gegen die Flächeninanspruchnahme (GE-Plan lfd. Nr. 12.01.01, Flurstück 62/2 der Flur 23, Gemarkung Bardowick, 271 m²) wird nicht gefolgt. Entgegen der Annahme in der Stellungnahme ist das Flurstück der LBP-Maßnahme 5.1 A_{FCS} und 5.2 A_{FCS} zuzurechnen (vgl. Unterlage 10.1 Blatt 12 mit Unterlage 9.2 Blatt 12).

Die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH vom 26.06.2012 enthält keine darüberhinausgehenden Einwände oder Bedenken zum planfestgestellten Vorhaben.

2.3.3.8.18 Bleckeder Kleinbahn UG

Die Bleckeder Kleinbahn UG hat in ihrer Stellungnahme vom 11.07.2022 bei Einhaltung der unter 1.9.9 enthaltenen Nebenbestimmungen zu Kreuzungen von Eisenbahnstrecken keine Bedenken gegen die Planfeststellung erhoben. Damit hat sich der Einwand der Bleckeder Kleinbahn UG aus ihrer Stellungnahme vom 26.06.2012 erledigt, der sich gegen die lichte Höhe von mindestens 4,90 m gemäß der Richtlinie 804 der DB AG, Modul 804.1101, für das neu zu errichtende Brückenbauwerk 1-5 richtete.

2.3.3.8.19 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) hat in ihrer Stellungnahme vom 12.06.2012 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die in den Stellungnahmen enthaltenen Hinweise sind in die Nebenbestimmungen 1.9.9(5) bis (7) eingegangen.

In ihren Stellungnahmen vom 02.11.2017 und 14.07.2022 verweist die LEA auf die Stellungnahme zur Ursprungsauslegung.

2.3.3.8.20 Gewerbeaufsicht Lüneburg

Das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Lüneburg hat in seiner Stellungnahme vom 17.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Der in der Stellungnahme des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Lüneburg vom 17.05.2022 angeregte Hinweis auf § 2 Abs. 2 BaustellV ist als Nebenbestimmung 1.9.2.2.4(8) zu diesem Beschluss aufgenommen.

§ 2 Abs. 2 BaustellV regelt, dass für jede Baustelle, bei der 1. die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf der mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden, oder 2. der Umfang der Arbeiten voraussichtlich 500 Personentage überschreitet, der nach § 4 BaustellV Verantwortliche der zuständigen Behörde spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung zu übermitteln hat, die mindestens die Angaben nach Anhang I der BaustellV enthält. Die Vorankündigung hat der nach § 4 BaustellV Verantwortliche sichtbar auf der Baustelle auszuhängen und bei erheblichen Änderungen anzupassen.

Es ist zu erwarten, dass die Bauzeit ca. 4 Jahre in Anspruch nehmen wird (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 01-D2, S. 221). Auch wenn die Bauablauf- und Bauausführungsplanung noch nicht vorliegt, ist absehbar, dass die Bauarbeiten in Teilabschnitten erfolgen werden und nicht jeder Bauabschnitt mehr als 30 Tage oder 500 Personentage überschreiten wird. Die Aufnahme der Nebenbestimmung 1.9.2.2.4 (8) ist aber jedenfalls bereits deshalb erforderlich, weil für den Bau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld mit einer Bauzeit von bis zu 3 Jahren zu rechnen ist (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 01-D2, S. 182) und insoweit die Voraussetzungen des § 2 Abs. 2 BaustellV erfüllt sind.

2.3.3.8.21 Polizeidirektion Lüneburg

Die Polizeidirektion Lüneburg – Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Danneberg/Uelzen hat in ihrer Stellungnahme vom 05.07.2022 Bedenken und Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben im Hinblick auf das Umleitungskonzept (Unterlage 21.6, Stand 29.04.2021) erhoben.

Das Umleitungskonzept überzeugt. Die Vorgehensweise zur Findung von Umleitungsstrecken ist nachvollziehbar und in sich schlüssig. Das Umleitungskonzept hat nicht zum Ziel die bestehende Infrastruktur zu verbessern. Die Auswahl der Umleitungsstrecken ist darauf ausgerichtet einen Verkehrsdurchfluss in Havariefällen und wenigen planmäßigen Störfällen zu ermöglichen (vgl. Unterlage 21.6, S. 12). Zwar sind die Schilderungen der Polizeidirektion zu den tatsächlichen

Verhältnissen an den gewählten Umleitungsstrecken wie beispielsweise die Nutzung eines vielbefahrenen Kreisverkehrs oder das Vorbeiführen an Kindergarten, Grundschule und Altenheim und die bestehende Schwerlastbelastung durch anliegende Gewerbe zutreffend, es sind zum Zeitpunkt der Planfeststellung jedoch keine Umleitungsstrecken erkennbar, die besser geeignet wären.

Nach Planfeststellung ist das Umleitungskonzept in Abstimmung mit der Polizeidirektion und Straßenbaulastträger laufend anzupassen und fortzuschreiben (Nebenbestimmung 1.9.1.3(8)), um so den Veränderungen im Bestandsnetz und aktuellen Erkenntnissen gerecht zu werden.

In ihren Stellungnahmen vom 27.06.2012 und 30.10.2017 hat die Polizeiinspektion Lüneburg/Lüchow-Danneberg/Uelzen keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Der Hinweis aus der Stellungnahme vom 30.10.2017 zu mobilen Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur frühzeitigen Verkehrslenkung auf weiträumige Umleitungsstrecken ist in die Nebenbestimmung 1.9.1.3 (5) eingegangen. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken, verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 und 6 StVO haben sie das gleiche Recht hinsichtlich der Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie zur Erforschung des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass das Umleitungskonzept nach derzeitigem Stand geeignet ist, die Verkehrssicherheit auch ohne Verkehrsbeeinflussungsanlage als eine der Verkehrssicherheit dienende Maßnahme während der Bauzeit aufrechtzuhalten. Gleichwohl ist der in Nebenbestimmung 1.9.1.3 (5) formulierte Prüfauftrag erforderlich, um ggf. auf das fortzuschreibende Umleitungskonzept mittels einer nachträglich anzuordnenden Maßnahme, auch im Sinne des § 45 Abs. 1 S. 1 und S. 2 Nr. 5 und 6 StVO, angemessen reagieren zu können. Der Prüfauftrag dient dazu, den tatsächlichen Nutzen etwaiger Maßnahmen auf dieser Trasse einschätzen zu können.

Die Planfeststellungsbehörde hat jedoch nicht über die Anordnung der Verkehrsbeeinflussungsanlage im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nach Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens zu entscheiden. Sollte sich nach Würdigung des Prüfauftrags erst ein Nutzen und Bedarf dieser Maßnahmen für die Zeit nach Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens ergeben, bleibt die Entscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

2.3.3.8.22 Jagdgenossenschaft Hohnstorf

Die Jagdgenossenschaft Hohnstorf hat unter dem 04.07.2022 Stellung genommen. Sie verweist auf die Teilunwirksamkeit des RROP[409]. Für das planfestgestellte Vorhaben spielt dies und auch die im Zuge des RROP-Verfahrens diskutierten Varianten keine Rolle, weil es mit allen wirksamen Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist (siehe 2.3.2.2 und 2.3.3.3). Einer besonderen Darstellung in den Planunterlagen bedarf dies nicht.

Was einen Sandabbau in Hohnstorf (vgl. Stellungnahmen vom 04.07.2022 und 05.11.2017) betrifft, so handelt es sich um ein anderes Vorhaben, das nicht Gegenstand dieser Planfeststellung ist. Solange keine Anhaltspunkte dafür erkennbar sind, dass nicht hinreichend Rohstoffe für die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verfügbar sind, und nicht erkennbar ist, dass es zu Konflikten mit dem hier planfestgestellten Vorhaben kommt, sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine rechtliche oder tatsächliche Notwendigkeit, sich oder die Vorhabenträgerin näher mit dem Sandabbau Hohnstorf zu befassen.

[409] OVG Lüneburg, Urteil vom 8.2.2022 – 12 KN 51/20 – juris.

Soweit die Jagdgenossenschaft in ihren Stellungnahmen von 04.07.2022 und 05.11.2017 die Zerschneidungswirkung durch die Trassenführung in Parallellage zum Elbe-Seitenkanal in Abschnitt 2 der A 39 und der Nebenanlagen betrachtet und damit einhergehend einerseits eine Beeinträchtigung bis hin zu großen Schäden für Wild und Landwirtschaft befürchtet und andererseits die Querungshilfe für das Wild vorgesehenen Brückenbauwerk über den Vierenbach als ungeeignet bewertet und deshalb eine Verlegung der Trasse beziehungsweise eine hinreichende Anordnung von Querungsmöglichkeiten fordert, so ist dieses Vorbringen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den 2. Abschnitt vorzubringen und zu würdigen (vgl. Ausführungen zu Abschnittsbildung, Vorausschau und Zwangspunkten unter 2.3.3.1).

Soweit in der Stellungnahme vom 04.07.2022 beanstandet wird, in dem abschnittsübergreifenden Vernetzungskonzept sei keine Ermittlung der Wolfspopulation erfolgt und eine entsprechende Ergänzung der Unterlagen gefordert wird, ist der Einwand als unbegründet zurückzuweisen. Es wird auf die Änderung der Deckblattunterlagen verwiesen, bei der auch Daten zum Wolf berücksichtigt sind.

Soweit in der Stellungnahme vom 04.07.2022 das Vernetzungskonzept als fehlerhaft angesehen und eine Überarbeitung beziehungsweise Neukartierung gefordert wird, um geeignete Querungsmöglichkeiten zu planen, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Die umfängliche Gutachtenerstellung und Datenerhebung erfolgte fachgerecht und führt zu einem ebenso fachgerechten Vernetzungskonzept (Unterlage 19.5). Die vorgenommenen Untersuchungen sind umfänglich und ausreichend. Das Vernetzungskonzept sieht eine umfangreiche Betrachtung der gesamten Baustrecke der A 39 Abschnitte 1-7 in der Unterlage 19.5.1 mit Anlagen vor. Das gewählte Vorgehen (Bestandsanalyse, Konfliktanalyse, Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes) ist nachvollziehbar und in sich schlüssig. Die Auswahl der Zielarten und der Funktionsbeziehungen sind dargestellt, mögliche und zumutbare Maßnahmen für den Abschnitt 1 sind in den Unterlagen 09 herausgearbeitet und nach Maßgabe der Nebenbestimmungen mit diesem Beschluss festgestellt.

Soweit in der Stellungnahme vom 04.07.2022 die mangelhafte Erkennbarkeit der Änderungen beanstandet wird, ist dies unter Verweis auf die Ausführungen zur 2. Änderung der Planunterlagen (vgl. 2.2.5.11 und die Unterlage 00b - Übersicht der Änderungen der Planfeststellungsunterlagen zur 2. Planänderung) zurückzuweisen.

Der in der Stellungnahme vom 04.07.2.2022 geforderten Berücksichtigung der neuesten Ausfertigungen des Bundesnaturschutzgesetzes wird Rechnung getragen, indem die Planfeststellungsbehörde über den Antrag anhand des geltenden Rechts entscheidet. Die Datenlage für die umweltfachliche Bewertung ist hinreichend aktuell und vollständig (2.2.7.3.2106 und die nachfolgenden Nummern jeweils zu den einzelnen Schutzgütern).

In der Stellungnahme vom 24.06.2012 werden die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“, die die artenschutzrechtlichen Abweichungsregelungen rechtfertigen, als nicht ausreichend erachtet. Planungsalternativen mit geringeren Verkehrszahlen seien nicht berücksichtigt worden. Die Stellungnahme ist als unbegründet zurückzuweisen. Die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen vor (siehe 2.3.2.5.3.8).

Die von der Jagdgenossenschaft erhobenen Einwände und Bedenken insbesondere hinsichtlich Wirkung und Folgen der Trassenführung und Abstandshaltung entlang des Elbe-Seitenkanals sowie des Vorkommens als auch der Betroffenheit des Ortolans und des Wachtelkönigs betreffen die Folgeabschnitte der A 39 und sind in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu würdigen.

Soweit in dieser Stellungnahme eine Betroffenheit des Ortolans und des Wachtelkönigs behauptet wird, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Zu einer Betroffenheit der beiden Arten kommt es

im planfestgestellten Planungsabschnitt nicht. Es ist auch nicht erkennbar, dass es insoweit in einem anderen Planungsabschnitt zu unüberwindbaren Hindernissen kommen sollte (vgl. 2.3.3.1.4).

2.3.3.8.23 Jagdgenossenschaft Wendisch Evern

In den Stellungnahmen vom 25.06.2012 und 08.07.2022 werden die Kartierergebnisse bezüglich des Vorkommens von Rebhuhn und Wachtel beanstandet. Vorkommen beider Arten seien bekannt. Diesbezüglich ist festzustellen, dass die Kartierungen in den Jahre 2019 und 2020 vollflächig und gemäß den anerkannten wissenschaftlichen Methodenstandards durchgeführt wurden. Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden keine Reviere der genannten Arten nachgewiesen. Nachweise außerhalb des Untersuchungsgebietes und des Wirkraumes des Vorhabens sind nicht relevant für das Planfeststellungsverfahren. Der Einwand ist als unbegründet zurückzuweisen.

Soweit in der Stellungnahme mangels Berücksichtigung der umliegenden Wolfsterritorien das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen in Folge von verkehrsbedingten Tötungen der Art befürchtet wird, ist der Einwand als unbegründet zurückzuweisen. Die Territorien wurden korrekt berücksichtigt (vgl. 2.2.7.3.3.2.4 und 2.3.2.5.3.3). Aufgrund der bestehenden Bundesstraße 4 und der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (insbesondere Wildschutzzaun, Maßnahme 2.6 V - Wildschutzzaun) ist eine vorhabenbedingte Erhöhung des Kollisionsrisikos nicht zu erkennen.

Soweit die Jagdgenossenschaft den letzten Satz des Kapitels A 8.4 der Unterlage 19.5.1 (S. 55) als Zitat aufgreift, versteht die Planfeststellungsbehörde dies als Stellungnahme zur bestehenden und zukünftigen Erschließung entlang des ESK, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für diesen 1. Abschnitt der A 39 ist. Auf die Ausführungen zur Abschnittsbildung (vgl. 2.3.3.1) wird im Übrigen verwiesen.

Zur Beanstandung des Vernetzungskonzeptes und der Verlegung der Rastanlage wird auf die Ausführungen zur Jagdgenossenschaft Hohnstorf (2.3.3.8.22) verwiesen, die entsprechende Einwendungen vorgebracht hat.

2.3.3.8.24 Jagdgenossenschaft Edendorf

Die Jagdgenossenschaft Edendorf hat in ihrer Stellungnahme vom 21.06.2012 Einwände und Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Der Einwand der Jagdgenossenschaft, nicht im Rahmen der Planung als Träger öffentlicher Belange eingebunden worden zu sein, hat sich mit der Beteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens und der folgenden Änderungsplanungen erledigt. Ein Anspruch auf eine Beteiligung noch vor Eröffnung des Anhörungsverfahrens besteht auch nach § 17a Abs. 8 FStrG nicht.

Die von der Jagdgenossenschaft erhobenen Einwände und Bedenken insbesondere hinsichtlich Wirkung und Folgen der Trassenführung und Abstandshaltung entlang des Elbe-Seitenkanals, des Vorkommens des Ortolans als auch des Wachtelkönigs betreffen die Folgeabschnitte der A 39 und sind in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren für diese Abschnitte zu würdigen, insoweit wird auf Ausführungen zu Abschnittsbildung, Vorausschau und Zwangspunkten (unter 2.3.3.1) sowie auf Unterlage 19.5.1 - Teil A, Anlage 1, Tabelle 2, S. 9 und Unterlage 19.4.1b, S. 124 verwiesen.

Ansonsten werden ähnliche Einwendungen vorgebracht, wie von der Jagdgenossenschaft Hohnstorf. Auf die dortigen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde (2.3.3.8.22) wird daher Bezug genommen.

2.3.3.8.25 Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen e.V.

Der Zentralverband der Jagdgenossenschaften und Eigenjagden in Niedersachsen e.V. hat in seiner Stellungnahme vom 25.06.2012 Einwände und Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Das Petitum des Zentralverbandes der Jagdgenossenschaften richtet sich gegen den sowohl durch den Abschnitt 1 als auch durch die gesamte Baumaßnahme A 39 eintretenden Verlust von Wald- und Feldrevierbestandteilen mit ansprechendem Hochwild- und Niederwildvorkommen. Dieser Verlust könne wegen des speziellen Wildtierverhaltens auch nicht annähernd kompensiert werden. Dem Einwand war nicht zu folgen. Der Tierbestand und die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen sind in der Umweltverträglichkeitsprüfung erfasst und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ermittelt worden, sofern es den Abschnitt 1 betrifft. Der Maßstab der abschnittsübergreifenden Betrachtung ist unter 2.3.3.1 dargestellt, eine darüberhinausgehende auf Wald- und Feldrevierbestandteilen ausgerichtete abschnittsübergreifende Betrachtung ist demnach für diese Planfeststellung, die Zulassung den 1. Planungsabschnitt der A 39 betrifft, nicht erforderlich.

Soweit die Stellungnahme Bedenken, Einwände und Hinweise zu den Bauabschnitten BAB 39/2 bis 7 enthält, sind diese im Planfeststellungsverfahren des jeweiligen Abschnitts gesondert vorzubringen und zu würdigen.

Der Zentralverband der Jagdgenossenschaft fordert zudem Entscheidungen über diverse Entschädigungen. Diese bleiben – sofern überhaupt im Bereich des Planungsabschnitts 1 Neuzerschneidungen von Jagdrevieren entstehen, wofür aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine greifbaren Anhaltspunkte bestehen und dies auch nicht konkret vorgetragen wird - den nachgeordneten Verfahren vorbehalten und sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung (vgl. Hinweis 4.1.4).

2.3.3.8.26 Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., Jägerschaft des Landkreises Uelzen e.V. und des Landkreises Lüneburg e.V.

Die Landesjägerschaft Niedersachsen - Jägerschaft des Landkreises Uelzen und auch des Landkreises Lüneburg haben in ihren Stellungnahmen vom 22.06.2012, vom 22.06.2022 und vom 27.06.2012 keine den Planungsabschnitt 1 der A 39 betreffenden Einwände oder Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Soweit sie in ihren Stellungnahmen auf die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die Folgeabschnitte abstellen, insbesondere auf Auswirkungen auf das Vernetzungskonzept, ist auf die Ausführungen zu Abschnittsbildung, Vorausschau und Zwangspunkten unter 2.3.3.1 zu verweisen. Soweit die Jägerschaft des Landkreises Lüneburg Kartierungen hinterfragt, wird auf 2.2.7.3.2 verwiesen, wo die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vollständigen Datengrundlage dargestellt sind.

2.3.3.8.27 Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.

Bezüglich der Stellungnahme des Landesssportfischerverbandes Niedersachsen e.V. vom 25.06.2012 wird auf das Lärmschutzkonzept unter 2.3.2.4.2 und die bezüglich des Durchlasses des Radebaches auf die Ausführungen unter 2.3.2.7.3 die Nebenbestimmung 1.9.5.1 (10) Bezug genommen.

2.3.3.8.28 Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade

Die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade hat in ihrer Stellungnahme vom 13.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben, soweit

sichergestellt wird, dass die ansässigen Betriebe durch die Baumaßnahmen nicht unangemessen eingeschränkt werden. Eine unangemessene Einschränkung für die ansässigen Betriebe, deren Kundschaft als auch Lieferanten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Die Erreichbarkeit bleibt gewährleistet, da der Verkehr auf der Bestandstrasse auch während der Bauzeit bis auf kurzfristige Ausnahmefälle aufrechterhalten bleibt.

In ihren Stellungnahmen vom 25.06.2012 und 01.11.2017 hat die Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade keine Bedenken geäußert.

2.3.3.8.29 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg

Die Industrie- und Handelskammer Lüneburg Wolfsburg hat keine Bedenken oder Einwände in ihrer Stellungnahme vom 15.07.2022 erhoben. Sie begrüßt und unterstützt das planfestgestellte Vorhaben und betont den Mehrwert für die Wirtschaft.

Soweit die Hinweise aus den Stellungnahmen vom 06.11.2017 und 15.06.2012 nicht bereits durch die Aktualisierungen der Planung erledigt sind, sind sie in die Gesamtabwägung eingegangen.

Eine generelle Auflage zur individuellen Unterrichtung der Gewerbetreibenden über anstehende Bauarbeiten in ihrem unmittelbaren Umfeld ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin zwar nicht zuzumuten. Die Anbindung der Gewerbestandorte soll durch die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Bestandstrasse mit einer 4+0 Führung und der vorgesehenen Umleitungen aber gewahrt bleiben; die Vorhabenträgerin sagt zu, die Befahrbarkeit für den Schwerlastverkehr auch bei einer davon abweichenden Verkehrsführung zu gewährleisten (vgl. Zusage Vorhabenträgerin zur Ursprungsauslegung, Synopse 2013, C006). Daneben wird davon auszugehen sein, dass Gewerbetreibende im Wirkbereich von Bautätigkeiten von der im Rahmen der Baulärmüberwachung einzurichtenden Informations- und Partizipationsstelle ebenfalls angesprochen werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellen die Baumaßnahmen keine Einschränkungen für die Gewerbetreibenden dar, die über das verkehrsübliche Maß hinausgehen und nicht hinnehmbar wären. Soweit die IHK auf eine frühzeitige und weiträumige Beschilderung der Umleitungsstrecken hinweist, ist auf die Ausschilderung der Umleitstrecken und das Aufstellen von Hinweistafeln in Bezug auf die Baustelle im Rahmen des Umleitungskonzepts zu verweisen (Unterlage 21.6 Umleitungskonzept, S. 44). Da straßenverkehrsrechtliche Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen, sind insoweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine weiteren Regelungen zu treffen (vgl. 4.1.2).

2.3.3.8.30 Deutscher Wetterdienst

Der Deutsche Wetterdienst hat in seiner Stellungnahme vom 29.06.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.8.31 Kraftverkehr GmbH

Die Kraftverkehr GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 26.06.2012 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Der Bitte nach Abstimmung erforderlich werdender Maßnahmen kann die Vorhabenträgerin nachkommen, eine Verpflichtung war mangels erkennbarer Betroffenheit nicht in die Nebenbestimmungen aufzunehmen, zumal Informationen über Baumaßnahmen des Bundes an den Bundesautobahnen auch allgemein über die Baustellenmeldungen auf der Internetseite der Die Autobahn GmbH des Bundes freizugänglich sind. Daneben betreibt auch das Land Niedersachsen eine Verkehrsmanagementzentrale, über die im Internet (www.vmz-niedersachsen.de/) Informationen abrufbar sind.

2.3.3.9 Infrastrukturen und ÖPNV

Belangen der Betreiber von Schienenwegen wird durch die Planfeststellung und vor allem durch die Nebenbestimmung 1.9.9 hinreichend Rechnung getragen. Soweit die HL einen durchgängigen Eisenbahnbetrieb auf den Anschlussgleisen der Lüneburger Hafenbahn und der Industriebahn Lüneburg und hilfsweise die Abstimmung von erforderlichen Sperrpausen mit der Hansestadt Lüneburg als Eigentümerin und mit der Hafen Lüneburg GmbH als Betreiberin fordert, wird dem also Rechnung getragen. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Abstimmung zugesagt (vgl. Erwiderung zur 1. Planänderung 2017). Es sind ansonsten keine Aspekte erkennbar, die in der Abwägung weitergehend zu berücksichtigen wären.

Der öffentliche Personennahverkehr (Berufs- als auch Schülerverkehre) wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt. Der ÖPNV nutzt entsprechend des geltenden Fahrplans zwar auch die Bestands-/Vorhabentrasse. Der Verkehr ist vom planfestgestellten Vorhaben indes nur bei der ausnahmsweisen Vollsperrung der Trasse betroffen, die baubedingt ohnehin ausschließlich in den verkehrsarmen Zeiten (nachts und am Wochenende) stattfindet. Ansonsten sind ggf. unfallbedingte Sperrungen unvermeidbar und auch im Bestand heute schon nicht auszuschließen.

2.3.3.10 Leitungen

2.3.3.10.1 Allgemeines

Soweit Leitungen aller Art durch das planfestgestellte Vorhaben betroffen und zum Teil auch geändert werden, so ist dies durch den Vorhabenzweck gerechtfertigt. Mit den hierzu formulierten Nebenbestimmungen (vgl. 1.9.11) wird den Belangen der Leitungsbetreiber weitgehend Rechnung getragen.

Soweit die Nebenbestimmung 1.9.11.1 (3) vorsieht, dass der Betreiber die Verlegung bzw. die erforderliche Handlung zu dulden hat, kommt dies erst zum Tragen, wenn der Betreiber nicht oder nicht rechtzeitig die erforderliche Handlung vornimmt. Gemäß § 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG werden durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Die Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Leitungsbetreiber, die sich aus deren Eigentümer- und/oder Besitzrecht ableiten, darf nicht zur Behinderung der Bautätigkeit führen[410]. Die Nebenbestimmung 1.9.11.1 (3) wahrt mit dem Erstzugriffsrecht die berechtigten Interessen der Leitungsbetreiber und sichert gleichzeitig die Umsetzbarkeit des planfestgestellten Vorhabens.

Was die in Stellungnahmen der Leitungsträger angesprochene Kostentragung für Schutzmaßnahmen und etwaig zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erforderliche Verlegungen betrifft, ist zu unterscheiden:

2.3.3.10.2 Leitungen auf Straßen im Eigentum der Vorhabenträgerin

Soweit Leitungen geschützt oder verlegt werden müssen, die bestehende öffentliche Straßen der Vorhabenträgerin des planfestgestellten Vorhabens nutzen und für den Schutz oder die Verlegung dieser Leitungen im Kontext der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens Kosten entstehen, beurteilt sich die Frage nach der Kostentragung grundsätzlich nach dem zwischen der Vorhabenträgerin und dem Leitungsträger geschlossenen Vertrag[411]. Schweigt der Gestattungsvertrag über die Folgekosten, ist davon auszugehen, dass demjenigen die Folgekosten zur Last fallen, dem die Folgepflicht obliegt. § 8 Abs. 8 bzw. neuerdings § 8 Abs. 2a Satz 2 und 3

[410] Vgl. BVerwG, Urteil vom 7. September 1979 – IV C 58.76 –, BVerwGE 58, 281-290, juris Rn. 20; Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 10. Aufl. 2022, VwVfG § 75 Rn. 21.
[411] Vgl. Sauthoff Öffentliche Straßen, 3. Auflage 2020, Rn. 487.

FStrG, wonach der Erlaubnisnehmer einer Sondernutzung auf Verlangen der für die Erlaubnis zuständigen Behörde oder auf Bundesautobahnen der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes die Anlagen auf seine Kosten zu ändern und alle Kosten zu ersetzen hat, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen, gelten insoweit als „gesetzliche Auslegungsregel".[412] Das Veranlassungsprinzip ist als allgemeine Rechtsgrundlage für eine Kostenerstattung nicht anerkannt. Es gilt nur, soweit es in der jeweiligen gesetzlichen Regelung konkret zum Ausdruck gebracht ist.[413]

Besteht kein schriftlicher Vertrag, wie dies in Einwendungen behauptet wird, schließt dies zwar nicht aus, dass gleichwohl ein obligatorisches, dinglich nicht gesichertes Nutzungsrecht besteht, dass grundsätzlich auch den Schutz des Art. 14 GG genießt. Art. 14 GG schützt allerdings nur konkrete subjektive Rechtspositionen, die einem Rechtsträger bereits zustehen, nicht dagegen die Chancen und Aussichten, auf deren Verwirklichung ein rechtlich gesicherter Anspruch nicht besteht. Dementsprechend ist nach der Rechtsprechung des BGH[414] zu berücksichtigen, dass das Rechtsverhältnis über die (unentgeltliche) Nutzung der Straße, als Leihe oder der Leihe ähnlich gem. §§ 598 ff. BGB anzusehen ist und somit der Kündbarkeit nach § 605 Nr. 1 BGB unterliegt. Demnach kann der Verleiher die Leihe kündigen, wenn er infolge eines nicht vorhergesehenen Umstandes der verliehenen Sache bedarf, Als einen solchen nicht vorhergesehenen Umstand ist die hier planfestgestellte Straßenausbaumaßnahme anzusehen. Der Wegfall einer solchen rechtlich nicht gesicherten Erwartung auf Fortbestand eines Vertragsverhältnisses begründet keinen Anspruch auf Entschädigung nach Art. 14 GG. Zu einer eigentumsähnlichen Rechtsposition kann sich ein solches Nutzungsrecht ohne rechtliche Absicherung grundsätzlich auch bei langer Dauer nicht verdichten.

Hatte ein Leitungsträger keine rechtlich gesicherte Erwartung, dass sein Nutzungsrecht an der Straße unverändert fortbestehen werde, spielt es auch keine Rolle, wenn – wie geltend gemacht wird, durch die Verlegungskosten die Existenz des Leitungsträgers gefährdet ist, weil es schon im Ausgangspunkt an einer zu schützenden Existenz fehlt. Im Übrigen dürften gerade gemeinschaftlich organisierte Leitungsträger über hinreichende Möglichkeiten verfügen, die Betriebskosten auf die Mitglieder bzw. die Nutzung der Versorgungsinfrastruktur umzulegen, wobei es hierauf – wie ausgeführt – aus rechtlichen Gründen nicht ankommt.

Einer Regelung zur Kostentragung bedarf es im Falle der Versorgungsleitung auf Straßengrundstücken der Vorhabenträgerin im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht, weil diese Entscheidung ohne Einfluss auf die Substanz und die Ausgewogenheit der Planung ist und dies Gegenstand der zivilgerichtlichen Klärung wäre.[415] Für diesen Beschluss ist nur wesentlich, dass die Betreiber zu schützender und ggf. zu verlegender Leitungen verpflichtet sind, den Schutz bzw. die Verlegung durchzuführen bzw. zu dulden (siehe 1.9.11.1(3)), und dass die Planfeststellungsbehörde sich im Rahmen der hiesigen Abwägung Klarheit über die mit dieser Verpflichtung verbundenen Konsequenzen verschafft.

2.3.3.10.3 Leitungen jenseits von Straßen im Eigentum der Vorhabenträgerin

Etwas anderes gilt nur dann, wenn die zu schützende und/oder zu verlegende Leitung außerhalb von Straßeneigentum der Vorhabenträgerin verläuft und die Kosten außerhalb dieser Bereiche auch nicht dadurch entstehen, dass die Leitung ansonsten Straßengrundstücke der Vorhabenträgerin nutzt. In diesen Fällen besteht weder ein Nutzungsvertrag mit der Vorhabenträgerin, noch greifen die gesetzlichen Wertungen in § 8 Abs. 8 bzw. § 8 Abs. 2a FStrG Satz 2 und 3 FStrG, weil es sich hier nicht um eine Sondernutzung handelt. Vielmehr greift in diesen

412 BGH, Urteil vom 20. Dezember 1971 – V ZR 132/69 –, juris Rn. 15.
413 BGH, Urteil vom 17. März 1994 – III ZR 10/93 –, juris Rn. 28.
414 BGH, Urteil vom 17. März 1994 – III ZR 10/93 –, BGHZ 125, 293-302, juris Rn. 36 ff. mwN.
415 BVerwG, Gerichtsbescheid vom 6. März 2002 – 9 A 6/01 –, juris Rn. 30.

Fällen § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG: Demnach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dies ist – soweit es den Schutz von Leitungen betrifft – in den Nebenbestimmungen 1.9.11 geschehen. Falls eine Verlegung der Leitung erforderlich wird und die Durchführung der Verlegung durch die Vorhabenträgerin insofern untunlich ist, als der Leitungsbetreiber selbst am weitreichendsten über die erforderlichen Spezialkenntnisse und Steuerungsmöglichkeiten bezüglich des Betriebes der zu verlegenden Leitung verfügt, so hält es die Planfeststellungsbehörde für angemessen, dass sich Vorhabenträgerin und Leitungsträger in Ansehung der Verpflichtungen des Leitungsträgers aus diesem Planfeststellungsbeschluss ins Benehmen setzen und – sollte die Leitung durch den Leitungsträger durchgeführt werden und kein Fall nach vorhergehendem Abschnitt 2.3.3.10.2vorliegen – so sind dem Leitungsbetreiber gem. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG die durch den Schutz und/oder die Verlegung der Leitung entstehenden Kosten durch die Vorhabenträgerin zu ersetzen (siehe Nebenbestimmung 1.9.11.3).

Etwas anderes gilt lediglich für Telekommunikationslinien nach § 130 Abs. 1 und 3 TKG. Demnach ist die Telekommunikationslinie, soweit erforderlich, dann auf Kosten des Betreibers der Telekommunikationslinie abzuändern oder zu beseitigen, wenn sich nach Errichtung einer Telekommunikationslinie ergibt, dass sie den Widmungszweck eines Verkehrsweges nicht nur vorübergehend beschränkt oder die Vornahme der zu seiner Unterhaltung erforderlichen Arbeiten verhindert oder der Ausführung einer von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrsweges entgegensteht.

Soweit die Vodafone GmbH in ihren Stellungnahmen vom 08.11.2017 und 05.07.2022 auf die Kostentragungspflicht nach § 150 Abs. 1 BauGB hinweist, ist ihr entgegenzuhalten, dass diese Kostentragungspflicht nur im Fall von städtischen Sanierungen im Sinne des § 136 BauGB zum Tragen kommt. Der Ausbau der Bestandstrasse dient vorranging der überregionalen Verkehrsanbindung (Fernverkehrsfunktion). Zwar kommt der Ausbau der Bestandstrasse durch die Anpassung der Querschnittbildung an eine Stadtautobahn auch der regionalen Verkehrsanbindung zugute, ausschlaggebend für den Ausbau war jedoch nicht die nach § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB erforderliche Behebung städtebaulicher Missstände, sondern der Auftrag nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (vgl. 2.3.1.1). § 136 BauGB kann daher keine Grundlage für eine solche Kostenentscheidung sein.

2.3.3.11 Versorgungsunternehmen

2.3.3.11.1 Avacon Netz GmbH

Die Avacon Netz GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 23.05.2022 keine Bedenken und Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben, sofern die der Stellungnahme beigefügten Schutzanweisungen in der Ausführung berücksichtigt werden. Die Schutzanweisungen sind in die Nebenbestimmungen 1.9.11.1 und 1.9.11.2 (1) eingegangen.

Die Stellungnahmen vom 18.06.2012, 04.09.2017 und 18.09.2017 enthalten keine weiteren Aspekte, die der Erörterung in diesem Beschluss bedürften. Hinsichtlich der Kostentragung ist auf 2.3.3.10.2 und 2.3.3.10.3 und die Nebenbestimmung 1.9.11.3 zu verweisen.

2.3.3.11.2 EWE Netz GmbH

Die EWE-Netz GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 17.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Der in der Stellungnahme vorgenommene Hinweis zur Beachtung der allgemeinen Regeln der Technik und gesetzlicher Vorgaben ist in die Nebenbestimmungen (vgl. 1.9.11.1) eingegangen. Hinsichtlich der Kostentragung ist auf 2.3.3.10.2

und 2.3.3.10.3 und die Nebenbestimmung 1.9.11.3 zu verweisen.

2.3.3.11.3 Equinor Deutschland GmbH

Die Equinor Deutschland GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 17.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die wegerechtliche Betreuung der NETRA I (LTG 59) und NETRA II (LTG 62) erfolgt durch die Open-grid-Europe, sodass insoweit auf die Ausführungen zur Stellungnahme der PLEdoc GmbH verwiesen wird (vgl. 2.3.3.11.13).

2.3.3.11.4 Gasuni Deutschland Transport Services GmbH

Die Gasunie Deutschland Transport Services GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 17.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.11.5 Gascade Gastransport GmbH

Die Gascade Gastransport GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 24.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die Stellungnahme erfolgte auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG.

2.3.3.11.6 Nowega GmbH

Die Nowega GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 24.06.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.11.7 Vodafone GmbH

Die Vodafone (Deutschland) GmbH hat in ihren Stellungnahmen vom 08.11.2017 und 05.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Sie weist jedoch darauf hin, dass sich Telekommunikationsanlagen im Vorhabengebiet befinden und bei Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften. Darüber hinaus würden drei Monate benötigt, Umverlegungen oder Baufeldfreimachungen zu planen und umzusetzen. Die Hinweise sind in die Nebenbestimmungen unter 1.9.11.1 eingegangen. Hinsichtlich der Kostentragung ist auf 2.3.3.10.2 und 2.3.3.10.3 und die Nebenbestimmung 1.9.11.3 zu verweisen

2.3.3.11.8 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat in ihren Stellungnahmen vom 20.06.2012, 26.10.2017 und 13.06.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die Anregungen im Hinblick auf die Sicherung und der ungestörten Nutzung der vorhandenen Telekomleitungen bei der Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens sind in die Nebenbestimmungen unter 1.9.11.1 eingegangen.

2.3.3.11.9 LüneCom GmbH

Die LüneCom GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 15.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die Hinweise sind in die Nebenbestimmungen unter 1.9.11.1 eingegangen.

2.3.3.11.10 Innogy Netze Deutschland GmbH

Die Westnetz GmbH hat für innogy Netze Deutschland GmbH (Tochtergesellschaft der RWE

Group, nunmehr Tochtergesellschaft der E.ON SE) in ihren Stellungnahmen vom 18.09.2017, 22.09.2017 und 12.10.2017 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.11.11 E.ON Netz GmbH

Die E.ON Netz GmbH hat in ihrer Stellungnahme vom 26.06.2012 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die Hinweise sind in die Nebenbestimmungen 1.9.11 eingegangen. Die Regelungen gelten für die Rechtsnachfolger entsprechend.

2.3.3.11.12 Purena GmbH

Die ehemalige Purena GmbH, nunmehr Avacon Wasser GmbH, Halchtersche Straße 33, 38304 Wolfenbüttel, hat in ihrer Stellungnahme vom 15.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Die von der Purena GmbH gemachten Anregungen zu den Trinkwasserleitungen Nr. 78, 86, 95, 245 (DN 600) und 255 (DN 600) sind gemäß den Nebenbestimmungen 1.9.11.1 und 1.9.11.2(7) in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Die darüberhinausgehenden Anregungen aus der Stellungnahme vom 01.11.2017 wurden in die Planunterlage 11 im Rahmen der 2. Planänderung übernommen und haben sich damit erledigt.

Der Hinweis zur Außerbetriebnahme der Altleitung nach Inbetriebnahme der neuen Leitungen aus der Stellungnahme vom 22.06.2012 ist in die Nebenbestimmung unter 1.9.11.1(6) eingegangen. Im Übrigen hat sich das Vorbringen durch die vorgenommenen Planänderungen erledigt.

2.3.3.11.13 PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH hat in ihren Stellungnahmen vom 21.08.2017, 28.08.2017 und 18.05.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben im Hinblick auf die von ihr verwalteten Versorgungsanlagen erhoben.

2.3.3.11.14 AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH

Die anwaltlich vertretene AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH reklamiert mehrere Betroffenheiten an ihren Anlagen bzw. Leitungen.

Der Einwand aus der Stellungnahme vom 13.07.2022 zu Schutzvorkehrungen an den Leitungen ist in die Nebenbestimmungen 1.9.11.1(1)(3) eingegangen.

Zu den Einwänden und Hinweisen aus der Stellungnahme vom 06.11.2017 ist Folgendes auszuführen:

Die Zusage der Vorhabenträgerin, die Einwände und Hinweise zu technischen Umsetzungen der lfd. Nr. 54, 143, 144 der Unterlage 11 zu berücksichtigen und in den weiteren Planungsphasen mit einzubeziehen (vgl. Synopse zur 2.PÄA, A031), ist in den Nebenbestimmungen 1.9.11.2(6) berücksichtigt.

Zur Stellungnahme der AGL vom 06.11.2017 ist Folgendes festzuhalten: Die Betroffenheit der Schmutzwasserleitung DN 150/200 ist entfallen (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, Nr. 21). Der Hinweis auf die unter Nr. 75 des Regelungsverzeichnisses geführte Schmutzwasserleistung wurde im Zuge der 2. Planänderung beachtet. Der Hinweis zur Regenwasserleitung DN 600, wonach der Bau eines Dükers nur mit Sandfang erfolgen dürfe, wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt. Ebenso wurde die korrekte Bezeichnung der Regenwasserleitung DN 1000 im Regelungsverzeichnis bei Nr. 308 ergänzt.

Der in der Stellungnahme vom 27.06.2012 eingebrachte Hinweis zur Sicherung der vorhandenen Leitungen während der Bauzeit ist in Nebenbestimmung 1.9.11.1(1)(2)(3)(4) berücksichtigt.

In ihrer Stellungnahme vom 27.06.2012 fordert AGL an ihren Leitungen eine Beweissicherung mittels einer TV-Inspektion sowohl vor Baubeginn als auch nach Fertigstellung der jeweiligen Maßnahme, die auf Kosten der Vorhabenträgerin und in Abstimmung mit der AGL durchzuführen sei. Dies gelte insbesondere auch für die Einleitstellen in den Regenwasserkanal RWK 1 bis 5 (Anlage II) (Planungsstand 2012). Die Beweissicherung sei erforderlich, damit AGL bei entgegen der Prognose eintretenden Schäden an ihren Anlagen keine Rechtsnachteile entstehen. Die Forderung wird in allen folgenden Stellungnahmen aufrechterhalten, ihr kann jedoch nicht entsprochen werden:

Als Rechtsgrundlage für eine entsprechende Beweissicherung kommt allenfalls § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in Betracht. Demnach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Entsprechende Vorkehrungen hat die Planfeststellungsbehörde mit Nebenbestimmung 1.9.11.1 (1)(3)(4) getroffen. Eine darüberhinausgehende Beweissicherung ist nicht erforderlich, weil aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit Umsetzung der festgelegten Vorkehrungen ausgeschlossen werden kann, dass nachteilige Wirkungen auf Rechte der AGL entstehen. AGL selbst erwartet ausweislich ihrer Stellungnahme vom 06.27.2012, S. 5, Kapitel 3, keine nachteiligen Entwicklungen durch das planfestgestellte Vorhaben an ihren Leitungen.

Soweit die AGL auf Entscheidungen des BVerwG und des BayVGH[416] hinweist, so lässt sich hieraus kein Anspruch ableiten. Daraus ist lediglich zu schließen, dass eine Beweisscherung eine nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG festzulegende Vorkehrung sein kann, aber keineswegs, dass dies in jedem Fall erfolgen müsste. Unter den gegebenen Umständen ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass es mangels nachvollziehbarer Anhaltspunkte für Nachteile der Einwenderin an einer hinreichenden Rechtfertigung dafür fehlt, der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung mittels TV-Befahrung und die damit verbundenen Kosten aufzuerlegen. Sollte sich nach Planfeststellung ein anderes Bild ergeben, so sieht § 75 Abs. 2 VwVfG vor, dass weitere Vorkehrungen getroffen werden können oder eine Entschädigung erfolgt. Im Übrigen bleiben etwaige Ansprüche der Einwenderin auf Schadensersatz freilich unberührt.

In allen Stellungnahmen verlangt die AGL die vollständige Übernahme der Kosten, insbesondere für Bau und Unterhaltung der Rohrdurchlässe. Die Vorhabenträgerin hat im Hinblick auf die Kostenregelung im Erörterungstermin zur 2. Planänderung zugesagt (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 22./23. Juni 2023 Planfeststellungsverfahren Neubau A 39, Abschnitt 1 - 2. Planänderung, S. 10), dass sie die Unterhaltungspflicht für die Rohrdurchlässe und den Mehrunterhaltungsaufwand für den Sandfang übernimmt. Einzelheiten sind zwischen den Parteien zu vereinbaren. Im Rahmen der Erwiderung hat die Vorhabenträgerin die Kostenübernahme für Bau und Unterhaltung für die neuen Zuleitungen zu den RWK und RRB im Eigentum der AGL zugesagt (vgl. Synopse zur Planauslegung 2012, S. 2502). Die Hinweise sind ansonsten in die Nebenbestimmungen unter 1.9.11.1 eingegangen. Hinsichtlich der Kostentragung ist auf 2.3.3.10.2 und 2.3.3.10.3 und die Nebenbestimmung 1.9.11.3 zu verweisen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter 2.3.3.7.2.4 Bezug genommen.

2.3.3.11.15 Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal

Der Beregnungsverband Elbe-Seitenkanal hat in seinen Stellungnahmen vom 11.06.2012,

[416] Vgl. BVerwG, Urteil vom 23.06.2009 – 9 VR 1/09 –, juris Rn. 20; BayVGH, Urteil vom 17.02.2011 – 22 A 09.40060 –, juris Rn. 82.

10.10.2017 sowie 07.07.2022 Einwände und Hinweise zum planfestgestellten Vorhaben allein für das Mitglied „Beregnungsverband Wendisch Evern“ erhoben, der durch Flächeninanspruchnahme am süd-östlichen Ende des 1. Bauabschnitts betroffen sei. Überwiegend haben sich die Einwände durch die Fortschreibung des Planes erledigt. Soweit Einwände weiterhin nicht ausgeräumt sind, ist Folgendes festzuhalten:

Entnahmebauwerk am Elbe-Seitenkanal

Der Beregnungsverband ESK fordert in seinen Stellungnahmen zunächst die Verlegung des Entnahmebauwerks mit allen erforderlichen Nebeneinrichtungen auf die Südseite der A 39 am Brückenbauwerk des Elbe-Seitenkanals und die Kostenübernahme durch die Bundesrepublik Deutschland. Durch den Neubau der A 39 über den Elbe-Seitenkanal werde das Entnahmebauwerk vom Verbandsnetz abgeschnitten und wegemäßig nur über Umwege erreichbar sein. Hinzu komme, dass die Hansestadt Lüneburg, ausgelöst durch die Planungen der A 39, eine Flächennutzungsplanänderung betreibe mit dem Ziel, die Flächen um die Anschlussstelle der B 216 als Gewerbegebiet auszuweisen.

Das genannte Entnahmewerk des Einwenders und auch die zugehörigen Nebenanlagen befinden sich im Abschnitt 2 der A 39 und betreffen daher nicht das hier planfestgestellte Vorhaben. Eine etwaige Kostenübernahme kann daher auch nur Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für den Abschnitt 2 der A 39 sein. Soweit die Stellungnahmen die Flächennutzungsplanänderung hinsichtlich der Erweiterungen des Gewerbegebiets Bilmer Berg anspricht, sind etwaige Betroffenheiten des Einwenders auch im F-Plan-Verfahren und nicht im Planfeststellungsverfahren zu würdigen.

Leitungen im 1. Abschnitt

Die hier planfestgestellten Anpassungen und Änderungen der Hauptleitung des Beregnungsverbandes Wendisch Evern (Unterlage 11 Nr. 355f.) erfolgen ausweislich der Stellungnahme vom 07.07.2022 im Einvernehmen mit dem Beregnungsverband.

Soweit der Beregnungsverband in seiner Stellungnahme vom 10.10.2017 (S. 1 a.E. f.) fordert, die Unterhaltungszuständigkeit der planfestgestellten zu verlegenden, zu überbauenden und unter der Vorhabentrasse hindurchzuführenden Verbandsanlagen auf die Vorhabenträgerin zu übertragen, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den satzungsgemäßen Aufgaben des Einwenders nicht angezeigt. Durch diese Planfeststellung werden nur die Konflikte einer Lösung zugeführt, die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöst sind. Für eine weitergehende Übernahme von satzungsgemäßen Aufgaben des Einwenders durch die Vorhabenträgerin fehlt es an jeder rechtlichen Grundlage. Hinsichtlich der durch diese Planfeststellung ausgelösten Konflikte und die Kostentragung ist auf 2.3.3.10 und die Nebenbestimmung 1.9.11.3 zu verweisen.

Soweit der Beregnungsverband die Entlassung von Verbandsflächen aufgrund der Inanspruchnahme für Bau-, Ersatz- oder Kompensationsmaßnahmen (Stellungnahme 2012, Punkt 5) anspricht, ist dies – worauf der Verband zutreffend hinweist - Gegenstand eines Prozederes gem. § 24 WVG außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Die in der Stellungnahme vom 10.10.2017 darüber hinaus noch aufrechterhaltenen Hinweise sind in die Nebenbestimmungen 1.9.11.1 eingegangen.

Soweit der Beregnungsverband in seiner Stellungnahme vom 11.06.2012 auf zu seinen Gunsten bestehende öffentliche Lasten hinweist, die auf den von der Planung dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Grundstücken ruhen (§ 29 Satz 2 WVG), gilt Folgendes: Gem. § 15 Abs. 4 Satz 1 NEG haben Rechtsinhaber, deren Rechte nicht aufrechterhalten, nicht durch neue Rechte ersetzt und

nicht gesondert entschädigt werden, bei der Enteignung eines Grundstücks Anspruch auf Ersatz des Wertes ihres Rechts aus der Geldentschädigung für das Eigentum an dem Grundstück, soweit sich ihr Recht auf dieses erstreckt. So werden Lasten zugunsten des Beregnungsverbandes im Rahmen einer der Planfeststellung nachfolgenden Enteignung bzw. einer freihändigen Vereinbarung mit den Eigentümern insoweit berücksichtigt, als sie die Höhe der Entschädigung für das Eigentum an dem jeweiligen Grundstück nicht übersteigen. Unberührt hiervon bleibt freilich die persönliche Haftung des jeweiligen Grundstückseigentümers für Verbandsbeiträge gegenüber dem Beregnungsverband.

2.3.3.11.16 Beregnungsverband Wendisch Evern

Der Beregnungsverband Wendisch Evern hat in seiner Stellungnahme vom 02.11.2017 Einwände erhoben, die den 2. Bauabschnitt und die Flächennutzungsplanänderung hinsichtlich der Erweiterungen des Gewerbegebiets Bilmer Berg und damit einhergehende mögliche Änderungen der Feldberegnungen betreffen. Diese sind im Planfeststellungsverfahren zum zweiten Bauabschnitt zu würdigen. Soweit die Stellungnahme des Beregnungsverbands Wendisch Evern Anregungen enthält, die den 1. Abschnitt betreffen, sind diese in den Nebenbestimmungen 1.9.11.1 und 1.9.11.2(5) berücksichtigt.

In der Stellungnahme vom 25.06.2012 hat sich Beregnungsverband Wendisch Evern der Stellungnahme des Beregnungsverbandes Elbe-Seitenkanal angeschlossen, insofern ist auf 2.3.3.11.15 zu verweisen.

2.3.3.11.17 Wasserverband Hohnstorf

In seinen Stellungnahmen vom 07.11.2017 und 23.06.2012 hat der Wasserverband Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben. Der Wasserverband Hohnstorf ist nur durch den Bau des zweiten Abschnitts der A 39 betroffen. Über Einwände, wie die Durchschneidung der Hauptleitung und die Grundwasserabsenkung am ESK, kann daher nicht in diesem Planfeststellungsverfahren, sondern nur im Planfeststellungsverfahren zum Abschnitt 2 entschieden werden

Der Wasserverband Hohnstorf sieht darüber hinaus auch eine mittelbare Betroffenheit insofern, als mit dem Ende von Abschnitt 1 die Planung einen Zwangspunkt setze (Stellungnahme 2017, S. 2). Dies ist, was den Anschlusspunkt des Abschnitts 2 angeht, auch der Fall. Es ist aber nicht erkennbar, dass im Abschnitt 2 (und auch sonst auf weiteren Abschnitten der A 39) im Hinblick auf die Belange des Wasserverbandes unlösbare Konflikte entstehen könnten. Als Konflikt nennt der Beregnungsverband in seiner Stellungnahme vom 07.11.2017, S. 2, die Durchtrennung des intakten und aufeinander abgestimmten Beregnungssystems. Dieses System sei existenziell für die Landwirtschaftsbetriebe, könne mit dem Bau der geplanten A 39 jedoch nicht mehr eingesetzt werden, da die geplante A 39 das gesamte Leitungsnetz durchtrenne. Dies wirke sich nicht nur nachteilig auf die trassennahen Flächen aus, sondern auf das gesamte 10.000 ha große Verbandsnetz. Von der Durchtrennung werden zudem weitere Konflikte ausgelöst, nämlich hohe Betriebskosten und -risiken, extra aufwendige Zufahrten und eine nicht vertretbare wildbiologische Parallellage der Trasse und des Elbe-Seitenkanals und der Entzug von landwirtschaftlichen Flächen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann als Ergebnis der Abwägung in den Planfeststellungentscheidungen der anschließenden Abschnitte die Aufrechterhaltung und - falls erforderlich - die Schaffung eines mit dem planfestgestellten Vorhaben zu vereinbarendes Beregnungssystem der Vorhabenträgerin aufgegeben werden, vgl. Nebenbestimmung 1.9.11.1, insbesondere 1.9.11.1(2)(6). Ebenso ist kein unlösbarer naturschutzrechtlicher Konflikt ersichtlich, vgl. Unterlage 19.5.1, 19.5.2 (Teil B und Teil C). Ansonsten ist dieser Einwand unter Verweis auf die Ausführungen zur Abschnittsbildung (vgl. 2.3.3.1) zurückzuweisen.

2.3.3.11.18 Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch

Der Wasserbeschaffungsverband Elbmarsch hat in seiner Stellungnahme vom 04.06.2012 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.11.19 Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände Uelzen

Der Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände hat in seiner Stellungnahme vom 11.06.2012 den allgemeinen Einwand erhoben, dass die öffentlich-rechtlichen Belange der Beregnungsverbände nicht hinreichend berücksichtigt worden seien. Der Einwand hat sich mit der Überplanung im Hinblick auf den 1. Abschnitt und die in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen (vgl. 1.9.11.1 und 1.9.11.2) erledigt.

2.3.3.11.20 Wasserverband der Ilmenau – Niederung

Der Wasserverband der Ilmenau-Niederung hat in seinen Stellungnahmen vom 20.09.2017 und 12.07.2022 keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

2.3.3.11.21 Sonstige Leitungsträger

Folgende sonstigen Leitungsträger haben in ihren Stellungnahmen keine Bedenken oder Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben:

Amprion GmbH, Stellungnahme vom 22.08.2017

Engie E&P Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 17.08.2017

Ericsson Services GmbH, Stellungnahme vom 21.08.2017

ExxonMobil Production Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 16.08.2017

Statoil Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 23.08.2017

TenneT TSO GmbH, Stellungnahme vom 14.08.2017

Wintershall Holding GmbH, Stellungnahme vom 03.11.2017

2.3.3.12 Naturschutzvereinigungen

2.3.3.12.1 BUND

Die Einwendungen des BUND, Landesverband Niedersachsen e.V. / Regionalverband Elbe-Heide vom 15.07.2022, 08.11.2017 und 27.06.2012 werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Was den Begriff „Lückenschluss“ betrifft, so ist die Planfeststellungsbehörde sehr wohl der Auffassung, dass es sich um eine im Bundesautobahnnetz zu schließende Lücke handelt, die von der A 39 geschlossen wird. Unabhängig davon lässt die Begrifflichkeit die Notwendigkeit der Maßnahme unberührt (vgl. 2.3.1). Der „beantragte“ Rückbenennung zur A 250 kann in der Planfeststellung nicht entsprochen werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Kosten lassen weder dessen Rechtfertigung entfallen, noch stehen sie der Möglichkeit einer Befreiung von naturschutzrechtlichen Verboten grundsätzlich entgegen (vgl. 2.3.2.5.3.8).

Ein Widerspruch zwischen der konkreten baulichen Ausgestaltung des hier planfestgestellten Abschnitts und dem Planungsziel kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen (vgl. 2.3.1.2).

Die gemeindlichen Belange im Kontext des Gewerbegebietes Bilmer Berg sowie räumliche Lage und Ausgestaltung der Anschlussstelle der B 216 bzw. des Abschnittsendes hat die Planfeststellungsbehörde in ihre Erwägungen einbezogen (vgl. 2.3.3.1.2). Insoweit ist zu berücksichtigen, dass der Einwendung im Zuge der 2. Planänderung durch Verringerung des Eingriffs in die Baumreihe entlang der sog. „Apfelallee“ und einer Verschiebung der Trasse der B 216 nach Norden sowie einer Anpassung der Anschlussstelle B 216 auch Rechnung getragen wurde. Was die Vorausschau auf die Zulassungsfähigkeit weiterer Abschnitte, die Rechtfertigung des planfestgestellten Abschnitts als solches und deren Bedeutung für die Planrechtfertigung insgesamt betrifft, wird auf die Ausführungen unter 2.3.3.1.4 und 2.3.1.1 verwiesen. Soweit Rad- und Fußwege angesprochen sind, wird auf die entsprechenden Anregungen der Hansestadt Lüneburg Bezug genommen (vgl. 2.3.3.7.2).

Aspekte des globalen Klimaschutzes sind unter 2.3.3.6 berücksichtigt. Als Grundlage dafür hat die Vorhabenträgerin mit der Unterlage 21.7 einen fachlich geeigneten „Fachbeitrag Klimaschutz“ vorgelegt.

Die Eignung der Lage und die Funktionsfähigkeit der Kompensationsmaßnahmen sind hinreichend in den Antragsunterlagen beschrieben und belegt. Flächeninanspruchnahmen sowie sonstige nachteilige Effekte werden vollständig kompensiert. Defizite lassen sich nicht erkennen. Erhebliche kompensationspflichtige Beeinträchtigungen von lokalklimatischen Funktionen sind nicht zu besorgen. Eingriffe in Moorböden finden nicht statt.

Soweit in der Einwendung eine weitere Klärung der Vorkommen und möglicher Beeinträchtigungen des Eremiten gefordert wird, ist dies zurückzuweisen und auf die Ergebnisse der zusätzlichen Erhebungen aus den Jahren 2022/2023 (Unterlage 19.4.14) zu verweisen, in deren Rahmen eine sachgerechte Nachsuche nach entsprechenden Vorkommen erfolgt ist, ohne dass entsprechende Vorkommen festgestellt wurden (vgl. 2.2.7.3.3.2.13 und 2.2.7.3.4.2.13).

Entgegen der Einwendung ist sehr wohl die Funktionalität der Maßnahme 4.8 V_{CEF} (Anlage Baumreihe) als Jagdgebiet für Fledermäuse im Bereich der Apfelallee beziehungsweise des verbleibenden Teiles im Einflussbereich der Trasse gegeben. Die Anpflanzungen zur Entwicklung einer geschlossenen Baumreihe liegen im Umfeld der baubedingt beanspruchten Vegetation der Apfelallee und können deren Funktion zur Nahrungsaufnahme im räumlichen Zusammenhang übernehmen.

In der Einwendung wird ferner beanstandet, eine Umleitung von Flugrouten für Fledermäuse sei durch die Maßnahme 4.8 V_{CEF} (Anlage Baumreihe) nicht möglich und aus den Antragsunterlagen sei auch nicht ersichtlich, wie die dort erwähnte Querungsmöglichkeit für die Artengruppe im anschließenden zweiten Bauabschnitt aussehen werde. Diesbezüglich ist festzustellen, dass die Ausgestaltung der Querungsmöglichkeit im Bereich der Apfelallee Teil der Antragsunterlagen des nachfolgenden Planfeststellungsabschnittes ist und machbare Möglichkeiten bestehen, diese zu gewährleisten. Was mögliche Kollisionsgefahren angeht, so hat die Vorhabenträgerin auf die Einwendung hin geprüft, inwieweit geeignete Habitat- bzw. Leitstrukturen überhaupt, die auf eine erhöhte Fledermausaktivität hinweisen, erkennbar sind und ob diese ggf. vorhandenen Querungsmöglichkeiten trotz des Ausbaus aufrechterhalten werden können (vgl. Unterlage 19.4.16). Eine Zerschneidung von Leitstrukturen ist allenfalls nördlich von Moorfeld im Bereich Großes Moor und der Radbrücke über die bestehenden Trasse denkbar, deren Nutzung als Querungsstelle zumindest nicht auszuschließen ist. Der Bereich liegt ca. 40 m nördlich des geplanten Tunnels, so dass nach Bauabschluss in unmittelbarer Nähe eine gefahrlose Querung der Trasse möglich und die Situation gegenüber dem Istzustand deutlich verbessert wäre. Eine Zerschneidung von Wechselbeziehungen ist hier nur während der Bauarbeiten denkbar. Insoweit sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung vorgesehen (vgl. Nebenbestimmung 1.9.3.5(6)(7)). So werden die nachteiligen Effekte durch vorgesehene Maßnahmen (Kollisionsschutzzäune, dichte

Gehölzanpflanzung auf den Böschungen) vermieden beziehungsweise vorgezogen ausgeglichen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos oder eine Verschlechterung der Erreichbarkeit von Teillebensräumen beziehungsweise nachteilige Effekte auf die Ernährungssituation sind nicht zu besorgen.

Gefolgt wird dem Hinweis, nach dem hinsichtlich eines möglichen Verlusts von Höhlenbäumen von einem Worst-Case-Szenario auszugehen sei. Zutreffend ist auch der Einwand, dass auch an rückzubauenden Brückenpfeilern Fledermaushabitate vorhanden sein können. In der daraufhin vorgelegten Unterlage 19.4.16 sind die Gutachter der Vorhabenträgerin dieser Einwendung nachgegangen und haben weitergehende Maßnahmen definiert, die von der Planfeststellungsbehörde nach Prüfung in Nebenbestimmung 1.9.3.5 festgelegt wurden. Dementsprechend sind neben Kontrollen von Horstbäumen mit Habitateignung und Brückenpfeilern die Installation von Ersatzquartieren für Fledermäuse vorgesehen.

Soweit in der Einwendung die Aussagefähigkeit der Kartierergebnisse für einzelne Artengruppen aufgrund des Alters angezweifelt wird und Nachkartierungen gefordert werden, ist die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen. Hinzuweisen ist auf folgende aktualisierte Erhebungen:

- Im April 2023 wurde aufbauend auf die bereits durchgeführten Potenzialanalysen (ÖKOPLAN 2022) und Begutachtungen von Bäumen für die FFH-Holzkäferarten (Biodata 2023) die zuvor als potenzielle Habitatbäume für Fledermäuse identifizierten Gehölze auf dauerhafte Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse sowie auf potenzielle Quartiere untersucht. Für die Untersuchungen wurden (nicht nur im Bereich der Apfelallee) die ausgewählten Bäume mit einem Fernglas nach Baumhöhlen und anderen geeigneten Strukturen abgesucht. Spalten und Höhlen bis zu einer Höhe von 4 m wurden mittels Endoskop untersucht (siehe Unterlage 19.4.13). Im Bereich der Apfelallee wurden die Bäume zusätzlich mittels Hubsteiger auf dauerhafte Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Brutvögel und Fledermäuse sowie Quartiere für Fledermäuse untersucht (siehe Unterlage 19.4.15).

- 2020 wurden auf der Grundlage der faunistischen und floristischen Planungsraumanalyse (BOSCH & PARTNER GMBH 2019) folgende faunistischen Erfassungen durchgeführt (Unterlage 19.4.11):
    - Flächendeckende Erfassung der Brutvögel inkl. Horst- und Nestersuche von Großvögeln
    - Lokalisation von Baumhöhlen
    - Erfassung der Rastvögel in ausgewählten Bereichen
    - Erfassung der Reptilien in ausgewählten Bereichen - Strukturkartierung für Holzkäfer in ausgewählten Bereichen
    - Erfassung des Bibers in ausgewählten Bereichen

Für die Artengruppen, für die keine nachträglichen Neuerfassungen durchgeführt wurden, ist nach Einschätzung des von der Planfeststellungsbehörde beauftragten Umweltgutachters, die von der Planfeststellungsbehörde nachvollzogen wurde, davon auszugehen, dass keine entscheidungserheblichen Bestandsveränderungen zu besorgen sind.

Soweit in der Einwendung kritisiert wird, die Bedeutung der Fledermäuse im Stadtgebiet sei nicht korrekt wiedergegeben, da neue Erkenntnisse wie die Funde eines Winterquartieres im Lüneburger Kalkberg bei der Betrachtung nachteiliger Auswirkungen nicht berücksichtigt wurden, ist die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen. Kartierungslücken sind nicht erkennbar. Die angewendete Methode ist nicht zu beanstanden. Es ist davon auszugehen, dass Neuerfassungen zu keinen neuartigen Konflikten beziehungsweise einer geänderten Maßnahmenplanung führen

würden. Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Wechselbeziehungen und Minderung von Kollisionen sind auch bei höheren Aktivitäten wirksam. Auch der mittlerweile erfolgte Nachweis des Winterquartiers am Kalkberg etwa 2 km südwestlich der Ilmenauquerung führt zu keinen geänderten Einschätzungen als in den Antragsunterlagen dargelegt. Aufgrund der Entfernung kommt es zu keinen unmittelbaren nachteiligen Auswirkungen auf das Quartier. Querungen der Trasse sind durch entsprechende Bauwerke gefahrlos möglich (Maßnahme 2.1 V_{FFH} - Talbrücke über die Ilmenau; Maßnahme 2.2 V_{CEF} - Faunapassage Lüner Holz; Maßnahme 2.3 V_{CEF} - Gestaltung der Eisenbahnbrücken).

Nach der Einwendung könne nicht nachvollzogen werden, warum die Brutvogelkartierung am Abschnittende einen von Überbauung betroffenen Bereich ausspare. Es ist festzustellen, dass dieser Bereich im Zuge der Brutvogelerfassung von 2019 zum 2. und 3. Abschnitt der BAB 39 bearbeitet wurde. Aufgrund der Überschneidungsbereiche der avifaunistischen Erfassungen und zur Komplettierung erfolgte die ergänzende Auslegung dieser Erfassungen mit der Unterlage 19.4.12. In den Antragsunterlagen sind alle planungsrelevanten Arten zusammenfassend für das gesamte Untersuchungsgebiet berücksichtigt und dargestellt.

Auch die Kartierung der Eulen ist entgegen der Auffassung in der Einwendung nicht zu beanstanden. Die beiden durchgeführten Nachtbegehungen erfolgten Ende März und Mitte Juni. Die Methode wurde dahingehend modifiziert, dass bei allen zu erwartenden Arten (insbesondere der Eulenarten Waldkauz, Waldohreule und Schleiereule) beide Begehungstermine innerhalb des von SÜDBECK et al. (2005)[417] vorgeschlagenen artspezifischen Erfassungszeitraumes lagen. Mindestens eine Begehung erfolgte im optimalen Haupterfassungszeitraum. Aufgrund dieser Modifizierung wurde der Status „Brutverdacht“ bereits bei einem einmaligen Nachweis eines Vorkommens mit revieranzeigendem Verhalten vergeben und nicht wie bei SÜDBECK et al. (2005) gefordert nur bei mindestens zweimaliger Feststellung (vgl. Unterlage 19.4.2.2, Erfassung Waldohreule 2015 S. 2; vgl. ferner Avifaunistische Untersuchungen 2019, S. 10 und Unterlage 19.4.11, Faunistische Untersuchungen 2020/21, S. 7).

Unbegründet ist auch die Einwendung, es bedürfe einer weitergehenden Konkretisierung der Vergrämungsmaßnahmen für den Biber sowie der gegebenenfalls zusätzlich erforderlichen Maßnahmen. Aktuell sind keine Biberburgen vorhanden, so dass insoweit auch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu befürchten sind (vgl. 2.2.7.3.3.2.3). Da eine Ansiedlung nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, sind im Rahmen der Maßnahme 1.5 V_{CEF} vorsorglich Maßnahmen (Voruntersuchung/Vergrämung) vor Baubeginn vorgesehen. Wie diese genau durchzuführen sind, ist - wie im Maßnahmenblatt vorgesehen - abhängig von der konkret vorgefundenen Situation in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde so festzulegen, dass Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Die Durchführbarkeit steht bei derartigen „Standardmaßnahmen“ außer Frage. Im Umfeld bestehen hinreichende Optionen, dass die ökologische Funktion der ggf. betroffenen Biberburgen im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Bei der Maßnahme 11.1 A_{CEF} (Sicherung von fünf Horstbäumen, inklusive Bewirtschaftungsauflagen innerhalb einer Horstschutzzone im Radius von 100 m) für den Mäusebussard handelt es sich um eine anerkannte kurzfristig wirksame und hoch geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (siehe LBM 2021[418]) i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG. Kunsthorste sind zusätzlich nicht erforderlich. Weitergehende Untersuchungen an verschiedenen Gewässern am Abschnittsende sind nicht erforderlich, weil der betreffende Bereich außerhalb des

417 Südbeck, P., Andretzke, H., Fischer, S., Gedeon, K., Schikore, T., Schröder, K., Sudfeldt, C. (Hrsg.) (2005): Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. - 792 S.; Radolfzell.

418 Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz (Februar 2021): Leitfaden CEF-Maßnahmen - Hinweise zur Konzeption von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz; Bearbeiter FÖA Landschaftsplanung GmbH (Trier): J. Bettendorf, N. Böhm, U. Jahns-Lüttmann, J. Lüttmann, J. Kuch, M. Klußmann, K. Mildenberger, F. Molitor, J. Reiner. Schlussbericht.

Einflussbereichs des hier festgestellten Planfeststellungsabschnittes liegt. Entscheidungserhebliche Erkenntnisse sind daher allenfalls für den folgenden Planfeststellungsabschnitt zu erwarten.

Der Einwendung ist nach einer ergänzenden Recherche durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16) einzuräumen, dass am südlichen Ende des ersten Abschnitts das Vorkommen einer kleiner Zauneidechsen-Population nicht auszuschließen ist. Aufgrund dessen werden von der Vorhabenträgerin in der Unterlage 19.4.16 ergänzend Reptilienschutzzäune entlang der Abfahrspur zugesagt und in Nebenbestimmung 1.9.3.7 explizit vorgesehen. Auf diese Weise lassen sich etwaige Individuenverluste der Zauneidechse vermeiden und angesichts der sehr geringen Flächeninanspruchnahme im Vergleich zu den potenziellen Habitatflächen der Art bleiben die Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten, so dass die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht verletzt werden.

Soweit in der Einwendung befürchtet wird, dass die Maßnahme 9 A_{FCS} (Anlage von Weichholzauwald) aufgrund ihrer Entfernung nicht geeignet sei, dem Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen auf Individuen beziehungsweise Populationen in Lüneburg sicherzustellen und weitergehende artenschutzrechtliche Betrachtungen gefordert werden, ist der Einwand als unbegründet zurückzuweisen. Für populationsstabilisierende (FCS-) Maßnahmen gelten weniger strenge räumliche Anforderungen als für vorgezogene (CEF-) Ausgleichsmaßnahmen. Die Entwicklung von strukturreichen Gehölzbeständen – hier die Anlage von Weichholzauwald - wird in den einschlägigen Leitfäden als hoch geeignete Artenschutzmaßnahme angesehen (MULNV 2021[419]). Die Habitatansprüche der Nachtigall sind gut bekannt. Die benötigten Strukturen sind kurz- bis mittelfristig innerhalb von bis zu zehn Jahren entwickelbar. Die Maßnahme liegt in demselben Naturraum wie der Eingriff und im weiteren Verlauf des Niederungsbereiches der Ilmenau, so dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszuschließen ist.

Die Erstellung eines erneuten UVP-Berichts bzw. einer UVS nach der im Zuge der 2. Planänderung vor- und ausgelegten Fassung vom März 2021 und eine weitere (dritte) Öffentlichkeitsbeteiligung ist entbehrlich. Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass die Vorhabenträgerin in Reaktion auf Einwendungen oder aufgrund von Änderungen des Vorhabens aktualisierte und ergänzende Unterlagen betreffend die Angaben nach § 6 Abs. 3 UVPG vorgelegt hat. Soweit diese nicht ausgelegt oder den Einwendern anderweitig zugänglich gewesen sein sollten, macht die Planfeststellungsbehörde von der Möglichkeit nach § 9 Abs. 1 Satz 5 UVPG bzw. §§ 19 Abs. 3, 22 Abs. 2 S. 2 UVPG aktueller Fassung Gebrauch, wonach auch wenn der Träger des Vorhabens die nach § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens ändert, von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden kann, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. Dies ist hier jedenfalls im Hinblick auf die mit den aktualisierten Unterlagen eingebrachten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen der Fall, so dass aufgrund nachträglich vorgelegter und nicht offengelegter Unterlagen keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind.

Die Beanstandungen des LBP greifen nicht durch, sie sind im Übrigen auch nicht entscheidungsrelevant:

- Eine weitere Darstellung bestimmter Überschwemmungssituationen des Raderbaches ist für den LBP irrelevant. Belange des Hochwasserschutzes werden unter 2.3.2.7.6 behandelt.

- Ein relevanter zusätzlicher Funktionsverlust des Raderbaches durch Überbauung ist –

[419] MULNV - Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (2021), Herausgeber Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW – Bestandserfassung, Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen und Monitoring; https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/methodenhandbuch_asp_nrw_aktualisierung_2021.pdf

entgegen der Annahme in der Einwendung – nicht zu erwarten. Was die Auswirkungen von Mikroplastik und Feinstaub angeht, ist – soweit dies erforderlich ist - durch entsprechende Fachgutachten (vgl. Unterlage 17.2 und 21.3 – Fachbeitrag WRRL) aufgezeigt, dass die maßgeblichen Umweltqualitätsnormen und Werte der relevanten Schadstoffe durch die vorgesehenen Regenrückhaltebecken (Absetz- und Rückhaltebecken und Retentionsbodenfilter) eingehalten werden. Mögliche Beeinträchtigungen werden dementsprechend vermieden.

- Vorkommen von Haubenlerche, Ortolan, Eisvogel und Rotmilan wurden im Wirkraum des Vorhabens vollständig und mittels anerkannter wissenschaftlicher Methodenstandards erfasst. Im vorliegenden Abschnitt wurden keine Nachweise von Haubenlerche oder Ortolan erbracht. Nachweise außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen außerhalb des Wirkraumes des Vorhabens und sind somit nicht verfahrensrelevant. Eisvogel und Rotmilan wurden nachgewiesen und in den Antragsunterlagen hinreichend gewürdigt.

- In der Einwendung wird angemerkt, beim Biber sei aufgrund von Belegen in der Umgebung der BAB 39 nicht nur von indirekten Hinweisen auf ein Vorkommen auszugehen. Die Formulierung beruht darauf, dass im Rahmen der Kartierungen nur Ausstiege und Nagespuren festgestellt wurden und im Umfeld eine Biberburg vermutet wird, jedoch kein Biber selbst beobachtet wurde. Diese indirekten Nachweise kommen einer direktem Biber-Beobachtung jedoch gleich und wurden in den Antragsunterlagen entsprechend auch als Biber-Nachweis berücksichtigt.

Änderungen in der Beurteilung der schutzwürdigen Böden ergeben sich aus der Aktualisierung der daten des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie.[420] Demnach sind keine Böden besonderer Bedeutung betroffen.

Kulturgüter und vor allem das historische Siedlungsareal hat die Planfeststellungsbehörde in ihre Entscheidung einbezogen (siehe 0). Bezüglich der Detailgenauigkeit der Planung wird auf 2.2.4 verwiesen. Was die wasserrechtlichen Belange, die unvermeidbare Chlorideinträge und die Bearbeitung der Anforderungen der §§ 27 und 47 WHG betrifft, wird auf 2.3.2.7 Bezug genommen.

Die Kritik an der Beschreibung des Ist-Zustandes der biologischen Qualitätskomponente für Oberflächenwasserkörper ist nicht berechtigt und spielt im Ergebnis für die Erfüllung der gesetzliche Anforderungen auch keine Rolle, weil sowohl die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens als auch die gegenüber dem Betrieb der heutigen Straße zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen zu gering sind, einen Sprung in der Qualitätsklasse des ökologischen Zustands bzw. des ökologischen Potenzials von Oberflächenwasserkörpern zu bewirken**.** Dasselbe gilt hinsichtlich der vorhabenbedingten Auswirkungen auf den chemischen Zustand, die im Wesentlichen nicht einmal messbar sind.

Die Beanstandungen unter Hinweis auf Ausführungen des BVerwG zum 7. Abschnitt der A 39[421] gehen insofern fehl, als hier sowohl eine Verschlechterung einzelner Qualitätskomponenten als auch eine Verschlechterung des Zustands bzw. des Potenzials der im Umfeld des Vorhabens belegenen Oberflächenwasserkörper insgesamt ausgeschlossen werden kann (vgl. 2.3.2.7.1.5, 2.3.2.7.1.6, 2.3.2.7.1.7, 2.3.2.7.1.8, 2.3.2.7.1.9).

Auch der Hinweis auf veraltete Daten zu Grundwasserkörpern ist weder zutreffend noch spielt er hinsichtlich der gesetzlichen Anforderungen eine ausschlaggebende Rolle, weil das Vorhaben keine relevante Auswirkung auf den mengenmäßigen Zustand des hier vorhandenen Grundwasserkörpers hat und die Konzentrationen der hier relevanten Schadstoffe Ammonium,

[420] https://www.lbeg.niedersachsen.de/boden_grundwasser/bodenschutz/bodenfunktionsbewertung/bodenfunktionsbewertung-682.html.
[421] BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2019 – 9 A 13/18 –, juris Rn. 159.

Nitrat, Nitrit und Sulfat im Straßenabwasser so gering sind, dass hiervon keine Überschreitung der Schwellenwerte nach Anlage 2 GrwV und somit auch keine Verschlechterung des chemischen Zustands der betroffenen GWK ausgehen kann. Die Reinigung durch die Bodenschichten kommt noch hinzu.

Die Versickerungsfähigkeit ist durch Baugrunderkundung und geotechnisches Streckengutachten (Unterlage 20, Kap. 4.8) nachgewiesen, und es ist nicht erkennbar, aus welchen Gründen sich die Bodenverhältnisse seit der Datenermittlung derart geändert haben sollten, dass eine Versickerung heute nicht mehr möglich wäre. Bezüglich des Lüner Holzes wird dabei zwischen Bereichen unterschieden, in denen eine Versickerung möglich und solchen, in denen dies nicht der Fall ist. Dort (Entwässerungsabschnitt 5.1) erfolgt die Entwässerung über den RBF 3 und eine Ableitung in die Ilmenau (vgl. Unterlage 18, S. 23 ff.).

Art. 10 der WRRL ändert auch nichts daran, dass es bei der Bewertung nach § 27 WHG auf die Gewässerqualität insgesamt und nicht auf einzelne Abschnitte, auf denen ggf. eine Einleitung erfolgt, ankommt. Der in der Einwendung angeführte so genannte kombinierte Ansatz für Punktquellen und diffuse Quellen nach Art. 10 WRRL verschränkt lediglich das Konzept des qualitätsorientierten Bewirtschaftungsansatzes mit der emissionsbezogenen Regelung, die bei Punktquellen ansetzt, es handelt sich also um bestimmt wasserwirtschaftliche Instrumentarien und nicht um einen materiellen Maßstab. Im Übrigen kommt es auch nicht darauf an, weil die nach § 27 WHG relevanten Maßstäbe auch bezogen auf die Einleitstellen erfüllt werden (vgl. 2.3.2.7.1.5, 2.3.2.7.1.6, 2.3.2.7.1.7, 2.3.2.7.1.8, 2.3.2.7.1.9).

Die Bewertung der Chloridbelastung erfolgte auch im Übrigen in Ansehung der korrekten Maßgaben der OGewV und deren Anhänge. Es trifft auch nicht zu, dass die Bewertung anhand „veralteter“ Daten erfolgt ist. Die Berechnung der Chlorid-Belastungen in den Oberflächengewässern beruht auf Messungen betreffend die Jahre 2017 bis 2021 (Anhang 01 zur Unterlage 21.3 Fachbeitrag zur -WRRL, S. 11). Die Änderungen in Bezug auf den dritten Bewirtschaftungszeitraum wurden von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Die Betrachtung der vorhabenbedingten kumulativen Gewässerkonzentration vom Juni 2023 hat für den OWK Ilmenau gezeigt, dass sich unterhalb des messbaren Bereichs bewegen. Eine erneute Offenlage dieser Unterlage war somit gem. § 9 Abs. 1 Satz 5 UVPG bzw. §§ 19 Abs. 3, 22 Abs. 2 S. 2 UVPG aktueller Fassung auch nicht erforderlich.

In der Stellungnahme werden ferner erhebliche nachteilige Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile von Natura 2000-Gebieten und insbesondere des FFH-Gebiete „Ilmenau mit Nebenbächen“ befürchtet, da Erhebungen unter anderem zu Vorkommen von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie nicht korrekt durchgeführt worden seien und Gebietsabgrenzungen unzutreffend wären. Es würden im Tal der Ilmenau das FFH-Gebiet einschließlich geschützter Arten stark beeinträchtigt und Lebensraumtypen der FFH-Richtlinie gingen verloren. Betroffenheiten an den Rändern der Niederung wären zudem aufgrund der engen räumlichen und ökologischen Wechselbeziehungen als innerhalb des FFH-Gebietes gelegen zu werten. Die Stellungnahme ist als unbegründet zurückzuweisen. Unmittelbar betroffene Vegetationsbestände, die Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie darstellen, liegen nicht innerhalb des FFH-Gebietes. Maßgeblich für die Betrachtung der nachteiligen Auswirkungen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist die bei der Meldung des Natura 2000-Gebietes an die EU übermittelte und die im Rahmen der Ausweisung von Schutzgebieten zur Berücksichtigung der Belange von Natura 2000 präzisierte Abgrenzung. Betroffene Flächen von Lebensraumtypen liegen zweifelsfrei außerhalb des FFH-Gebietes. Qualitativ-funktionale Besonderheiten beziehungsweise für die Erhaltungsziele innerhalb des FFH-Gebietes hervorzuhebende Funktionen werden nicht berührt, so dass es keine Anzeichen dafür gibt, die auf eine fehlerhafte Gebietsabgrenzung hindeuten. Die Zuordnung von Vegetationsbestände als Lebensraumtypen ist insgesamt nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin hat diverse Nacharbeiten durchgeführt, um mögliche Mängel zu beseitigen.

Erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes sind nicht zu besorgen. Geeignete Vermeidungsmaßnahmen werden vorgesehen (vgl. im Übrigen 2.3.2.5.4).

Ferner wird in der Stellungnahme auf Betroffenheiten anderer Natura 2000-Gebiete verwiesen. Die Einwendung bezieht sich auf andere Planfeststellungsabschnitte und sind innerhalb der dortigen Verfahren zu würdigen. Dasselbe gilt für die Befürchtung, es bestehe die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das untere Stockwerk des Grundwassers im Bereich der Kleinen Aller.

Soweit in der Stellungnahme der Umfang und die Vollständigkeit der Erfassungen insgesamt, aber auch insbesondere für einzelne Artengruppen oder bedeutsame Vegetationsbestände kritisiert beziehungsweise die Richtigkeit der Ergebnisse angezweifelt wird und Neuerhebungen gefordert werden, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Einerseits ist auf zusätzliche Erhebungen aus den Jahren 2022/2023 hinzuweisen (Unterlagen 19.4.13 bis 19.4.16), in denen die Bestandsdaten vervollständigt bzw. aktualisiert wurden. Andererseits wurden aufbauend auf einer floristischen und faunistischen Planungsraumanalyse Überprüfungen und ergänzende Untersuchungen in den Jahren 2015 und 2020 durchgeführt (Unterlagen 19.4.11 und 19.4.12). Für die Artengruppen, für die keine nachträglichen Neuerfassungen durchgeführt wurden, ist davon auszugehen, dass keine entscheidungserheblichen Bestandsveränderungen zu besorgen sind. Zudem ist diesbezüglich auf die Überarbeitung der Antragsunterlagen im Zuge der Änderungen der Planunterlagen zu verweisen.

Mit besonders schutzwürdigen Böden ist im Untersuchungsgebiet nicht zu rechnen (vgl. 2.2.7.3.3.4 und 2.2.7.3.4.4 und Unterlage 19.1, S. 25, S. 37, S. 53, S. 64).

Soweit in der Stellungnahme darauf hingewiesen wird, dass eine vorkommende Zauneidechsen-population nicht berücksichtigt worden sei, erfolgte 2023 eine ergänzende Recherche durch die Vorhabenträgerin (Unterlage 19.4.16), in der festgehalten wird, dass das Vorkommen einer kleiner Zauneidechsen-Population in einem bisher in den Planunterlagen nicht berücksichtigten Bereich nicht auszuschließen ist. Aufgrund dessen werden von der Vorhabenträgerin in der Unterlage 19.4.16 ergänzend Reptilienschutzzäune entlang der Abfahrspur vorgesehen. Maßnahme 1.8 V_{CEF} i.V.m. Nebenbestimmung 1.9.3.7(2) bestimmt die Notwendigkeit dieser Reptilienschutzzäune und ergänzend die von Maßnahmen zum Abfangen und Umsiedeln der Tiere, sofern sich Zauneidechsen in dem Bereich befinden, der bau- oder anlagebedingt überformt wird. Auf diese Weise lassen sich Individuenverluste der Zauneidechse vermeiden und angesichts der sehr geringen Flächeninanspruchnahme im Vergleich zu den potenziellen Habitatflächen der Art bleiben die Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten, so dass die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht einschlägig sind.

Soweit in der Stellungnahme befürchtet wird, dass im Bereich von feuchten Waldstandorten eine Gefährdung der Bestände und Pflanzenvorkommen durch Veränderungen des Grundwasserhaushaltes bestehe, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Nachhaltige Veränderungen sind aufgrund der bereits bestehenden Einschnittslage und der generellen Entwässerungen im Bereich der vorhandenen Bundesstraße 4 nicht zu erwarten. Dauerhafte Schichtwasseraustritte durch die vergleichsweise geringe Verbreiterung des Einschnittes ergeben sich nicht. Möglicherweise auftretende temporäre Austritte im Rahmen der Ausführung des Vorhabens entsprechen den natürlichen Schwankungen der Wasserverfügbarkeit und lassen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Vegetation erkennen.

In der Stellungnahme wird angeführt, nachteilige Auswirkungen auf Moorböden und alte Waldstandorte seien in Folge von Veränderungen des Wasserhaushaltes und eutrophierenden Immissionsbelastungen zu erwarten, und eine mögliche Inanspruchnahme derartiger Bereiche durch geeignete Maßnahmen sei zu vermeiden. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass vor dem Hintergrund der Planungsziele und dem Verhältnismäßigkeitsprinzip das mögliche und

sinnvolle Maß der Flächenreduzierung ausgeschöpft wurde. In bedeutenden Waldbereichen wurde der Arbeitsstreifen soweit möglich reduziert. Für verbleibende Beeinträchtigungen ist eine hinreichende Kompensation vorgesehen.

2.3.3.12.2 NABU

Die NABU Kreisgruppe Lüneburg mit Schreiben vom 07.11. 2017 und zuvor auch schon der NABU Niedersachsen mit Schreiben vom 26.06.2012 haben sich zum Vorhaben unter den folgenden Aspekten geäußert: Prüfung nachfolgender Streckenabschnitte bzw. Auswirkungen des Gesamtvorhabens und Verkehrsfunktion des Abschnittes 1 (siehe hierzu 2.3.3.13.) Verkehrswirksamkeit des Abschnittes 1 und Nutzen-Kosten-Verhältnis der Gesamtmaßnahme (siehe hierzu 2.3.1), Gutachten und Kartierungen (vgl. hierzu 2.2.7.3.2 und 2.3.2.5.3.1), Zerschneidung von Flächen (vgl. hierzu 2.3.3.14.2), Flächenverbrauch und Nachhaltigkeitsstrategie (vgl. hierzu 2.2.7.3.3.4, zur Kompensation 2.3.2.5.1 und soweit Alternativprüfungen angesprochen sind siehe 2.3.3.2) zur „Klimaproblematik“ (vgl. hierzu 2.3.3.6).

Soweit Festlegungen des Dialogforums Schiene Nord und entsprechende Vorgaben für die Planung der Alpha-Variante offen lassen, ob und wo es welche Schienen-Umfahrungen von Orten wie Deutsch-Evern, Jelmstorf oder Bad Bevensen geben könnte, ist hier festzustellen, dass die fortgeschrittene Planung der A 39, insbesondere im Bauabschnitt 1, die zeitlich prioritäre Planung ist und mangels Konkretisierung des Schienenprojektes eine Einbeziehung in die Bewertung von Alternativen zu dem planfestgestellten Vorhaben nicht angezeigt ist.

2.3.3.12.3 LBU

Der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V. (LBU) hat unter dem 26.06.2012 und unter dem 03.11.2017 zum Vorhaben Stellung genommen mit dem Petitum, die A 39 insgesamt nicht zuzulassen, jedenfalls aber Auflagen vorzusehen, die den vorgetragenen Belangen Rechnung tragen. Soweit Letzteres nicht geschehen ist (zum Naturschutz siehe vor allem: 1.9.3) werden die Einwendungen zurückgewiesen. Da die meisten Aspekte – soweit sie den hier planfestgestellten Abschnitt 1 der A 39 betreffen – bereits an anderer Stelle in diesem Beschluss angesprochen sind und der LBU sich auch den Stellungnahmen von BUND und NABU anschließt, wird auf die dortigen Ausführungen des Beschlusses verwiesen (2.3.3.12.1 und 2.3.3.12.2). Zusätzlich vorgetragene Aspekte betreffen nicht diesen Abschnitt und sind daher auch – soweit dies nicht die Machbarkeit des Gesamtvorhabens betrifft (vgl. hierzu 2.3.3.1.4) - in den Planfeststellungsverfahren für die jeweiligen Abschnitte vorzutragen und zu würdigen. Bezüglich der Kritik an der Dimensionierung und dem vermeintlichen Konflikt mit dem Planungsziel wird auf die entsprechenden vorstehenden Kapitel dieses Beschlusses Bezug genommen (siehe 2.3.1.2). Mit der immissionsschutzrechtlichen Kritik befasst sich dieser Beschluss in 2.3.2.4 und 2.3.3.4, dort unter 2.3.3.4.2.5 auch zum Umleitungskonzept).

2.3.3.13 Eigentum

2.3.3.13.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist auch in Ansehung der hierdurch bedingten unmittelbaren Inanspruchnahme von Privateigentum planfestzustellen. Die Zulässigkeit der Enteignung aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses (§ 19 Abs. 2 FStrG) ist auch insoweit gerechtfertigt. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen

sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten.[422]

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen, es sei denn, die Betroffenheit ist objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig.[423] Diese Grundsätze sind auch für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum maßgebend[424] ungeachtet des Umstandes, dass Gemeinden sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 GG berufen können.[425]

Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Gewicht, das dem Eigentum in der grundgesetzlichen Ordnung ausweislich des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG zukommt, bei der Abwägung gebührend Rechnung zu tragen. Erklärt sie die Enteignung für zulässig, so muss ihre Entscheidung den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügen. Das Eigentümerinteresse ist nur dann überwindbar, wenn das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Nur ein im Verhältnis zu anderen Interessen überwiegendes qualifiziertes öffentliches Interesse ist geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen.[426] Bezugspunkt der Erforderlichkeitsprüfung für die Inanspruchnahme des Grundstücks ist jedoch nur das konkrete Vorhaben und nicht das mit ihm verfolgte Gemeinwohlziel. An dem Gemeinwohlziel ist lediglich das Vorhaben insgesamt zu messen.[427]

Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur insoweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d.h. soweit er gegen eine Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter.[428]

Eigene Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers müssen nur dann in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen.[429]

Im Ergebnis sind die von der Planfeststellung umfassten Inanspruchnahmen von in Privateigentum stehenden Flächen gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die geplante Maßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an dem Vorhaben die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden. Die entsprechenden Einwendungen werden daher aus den im Folgenden aufgezeigten Gründen zurückgewiesen. 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

---

422 BVerwG, Urteil vom 07.07.2004 – 9 A 21/03 –, juris Rn. 21.
423 Vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.11.1979 – 4 N 1/78 –, juris Rn. 50; BVerwG, Beschluss vom 07.12.1988 – 7 B 98/88 –, juris Rn. 4 m.w.N.
424 BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 – 7 C 18/91 –, juris Rn. 23.
425 BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982 – 2 BvR 1187/80 –, BVerfGE 61, 82, 100 f.; BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 – 4 A 4/15 –, juris Rn. 63.
426 Vgl. BVerfG, Urteil vom 24.03.1987 – 1 BvR 1046/85 –, BVerfGE 74, 264; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, juris Rn. 184.
427 BVerfG, Urteil vom 17.12.2013 – 1 BvR 3139/08 – BVerfGE 134, 242 –, juris Rn. 227.
428 BVerwG, Urteil vom 11.11.1983 – 4 C 82/80 –, juris Rn. 17.
429 BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 14/10 –, juris Rn. 39.

oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

Soweit die in den Einwendungen angesprochenen Punkte den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Sachthemen zuzuordnen sind, werden diese zur Vermeidung von Wiederholungen dort behandelt und hier nicht erneut erörtert. Die in den Einwendungen gegen unmittelbare Betroffenheiten bzw. im Hinblick auf spezifisch grundstücksbezogene Belange geltend gemachten Bedenken werden nachstehend unter der jeweiligen Schlüsselnummer gewürdigt. Soweit sich Einwendungen durch Zusagen, Schutzvorkehrungen und Nebenbestimmungen oder auf andere Art und Weise erledigt haben, werden sie nicht explizit aufgeführt.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen unterbleibt eine namentliche Nennung der Einwender. Sie werden im Planfeststellungsbeschluss jeweils mit einer Schlüsselnummer anonymisiert. Die Planfeststellungsbehörde gibt auf Anfrage (poststelle@nlstbv.niedersachsen.de) der betroffenen Einwender Auskunft über die Schlüsselnummer.

2.3.3.13.2 Einzelbetroffenheiten

2.3.3.13.2.1 Schlüsselnummer E 728 und E 729

Die Einwender sind nach ihren Angaben in der in ihrer Einwendung vom 04.11.2017 (Einwendung 801) Eigentümer der Flurstücke 29/73 und 29/94 der Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg. Auf dem Flurstück 29/73 befindet sich offenbar das Wohnhaus der Eigentümer. Dieses Grundstück ist vom planfestgestellten Vorhaben indes nicht betroffen. Das Flurstück 29/94 mit einer Gesamtgröße von 950 m² wird hingegen im Umfang von 159 m² bauzeitlich und im Randbereich dauerhaft im Umfang von ca.18 m² durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen. Diese Inanspruchnahme ist den Eigentümern aufgrund der Geringfügigkeit zumutbar. Hiergegen werden auch gar keine Einwendungen erhoben. Die Einwender fordern vielmehr ein Beweissicherungsverfahren bezüglich ihres Wohnhauses sowie ein Lärmmonitoring an ihrem Gebäude.

Hinsichtlich des Beweissicherungsverfahren verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen unter 1.9.2.3. Eine lärmtechnische Bauüberwachung ist in den Nebenbestimmungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2.4). Unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen wird den Belangen der Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.2 Schlüsselnummer E 733 und E 734

Die Einwender sind nach ihren Angaben in ihrer Einwendung vom 02.11.2017 (Einwendung 805) Eigentümer des 1.217 m² großen und offenbar durch die Einwender zu Wohnzwecken genutzten Flurstückes 29/72 der Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg. Dieses Grundstück der Einwender wird dauerhaft für einen neuen Zaun in einem Umfang von 15 m² in Anspruch genommen. Zudem werden 68 m² des Grundstücks bauzeitlich benötigt. Diese Inanspruchnahme ist den Einwendern in Ansehung der Geringfügigkeit der Inanspruchnahme und des Vorhabenzwecks zumutbar. Die Wohnnutzung wird hierdurch nicht maßgeblich beeinträchtigt.

Soweit die Einwender die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens bezüglich Ihres Wohnhauses fordern und ein kontinuierliches, begleitendes Lärmmonitoring an ihrem Gebäude beantragen wird auf die Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen unter 1.9.2.3 Bezug genommen. Eine lärmtechnische Bauüberwachung ist in den Nebenbestimmungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2.4). Unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen wird den Belangen der Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.3 Schlüsselnummer E 675 und E 676

Die Einwender sind nach ihren Angaben Eigentümer der Flurstücke 2/155, 2/156 und 2/157 der Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg. Nur das 260 m² große und im Grunderwerbsverzeichnis (U 10.2) nach den Abkürzungen für Nutzungsarten gemäß den Planfeststellungsrichtlinien als Wohnbaufläche ausgewiesene Flurstück 2/157 liegt innerhalb der bauzeitlichen Grenze und wird vorübergehend in einem Umfang von 157 m² für den Straßenbau in Anspruch genommen und in einem Umfang von 232 m² dauerhaft zum Zwecke der Herstellung von Verankerungen beschränkt (vgl. Unterlage 10.1, Blatt 4 und Unterlage 10.2, lfd. Nr. 05.03.01). Das auf dem Flurstück 2/157 vorhandene Wirtschaftsgebäude wird überdies abgerissen (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, Nr. 350). Das Wohnhaus der Einwender befindet sich auf dem benachbarten Flurstück 2/155. Dieses Flurstück ist nicht betroffen und die Wohnnutzung wir durch die Inanspruchnahme nicht maßgeblich tangiert.

Die Inanspruchnahme sowie der Abbruch des Wirtschaftsgebäudes sind für den Neubau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld unvermeidbar. Es handelt sich um einen gravierenden Eingriff in das Eigentum, der aber in Ansehung der Vorhabenzwecke (vgl. 2.3.1.1) gerechtfertigt ist. Für eventuelle Entschädigungen sind die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4 zu beachten. Für die Planfeststellungsbehörde sind Anhaltspunkte, die der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Flurstückes sowie dem Abriss des Wirtschaftsgebäudes zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens entgegenstehen könnten, nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

Die Einwender machen in ihrer Einwendung vom 26.06.2012 (Einwendungen 675 und 676) vor allem immissionsbezogene Einwände geltend. In ihrer Einwendung vom 06.11.2017 (Einwendungen 811 und 888) werden neben immissionsbezogenen Einwänden ein Beweissicherungsverfahren sowie eine Untersagung der pauschalen Inanspruchnahme des Eigentums verlangt. In ihrer Stellungnahme vom 10.07.2022 (Einwendung 04) werden grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben insgesamt vorgebracht.

Soweit die Einwender Einwände zur verkehrstechnischen Untersuchung, insbesondere den Verkehrsbelastungen, erhoben haben, hat die Planfeststellungsbehörde diese im Rahmen ihrer Ausführungen unter 2.3.1.4 in diesem Beschluss gewürdigt. Die Hinweise zu den umweltfachlichen Untersuchungen sind in die Bewertungen unter 2.3.2.5 eingeflossen.

Hinsichtlich der Immissionen verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4 sowie die Nebenbestimmungen unter 1.9.2. Hinsichtlich des Beweissicherungsverfahrens verweist die Planfeststellungsbehörde zu ihren Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen zu 1.9.2.3. Unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen wird den Belangen der Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.4 Schlüsselnummer E 286

Der Einwender ist nach eigenen Angaben Eigentümer des zu Wohnzwecken genutzten Flurstückes 2/169 der Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg. Das vorgenannte Flurstück mit seiner Gesamtgröße von 552 m² wird im Randbereich bauzeitlich in einem Umfang von 9 m² in Anspruch genommen. Eine dauerhafte Inanspruchnahme ist nicht vorgesehen.

In seiner Einwendung vom 25.06.2012 (Einwendung 286) erhebt er im Wesentlichen immissionsbezogene Einwände und fordert eine Entschädigung für die bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstücks sowie ein Beweissicherungsverfahren. In der Einwendung vom 04.11.2017 (Einwendung 815) und vom 07.11.2017 (Einwendung 888) erhebt der Einwender diverse Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben, u.a. widerspricht er der

Inanspruchnahme seines Grundstückes. Die vorgebrachten Einwände erhält er aufrecht und macht hierzu weitere Ausführungen.

Angesichts der geringen und lediglich bauzeitlichen, auf den Randbereich begrenzten Inanspruchnahme des Flurstückes sind für die Planfeststellungsbehörde in Ansehung des Vorhabenzwecks Anhaltspunkte für eine unzumutbare Betroffenheit nicht ersichtlich. Die Wohnnutzung wird durch die bauzeitliche Inanspruchnahme im Randbereich nicht oder nur geringfügig tangiert.

Hinsichtlich der Immissionen verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4 sowie den Nebenbestimmungen unter 1.9.2. Für eventuelle Entschädigungen sind die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4 beachtlich. In Bezug auf das Beweissicherungsverfahren verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen unter 1.9.2.3. Unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen wird den Belangen des Einwenders nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.5 Schlüsselnummer E 047 und E 048

Die Einwender sind nach eigenen Angaben Eigentümer des 917 m² großen Flurstückes 2/430 der Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg, das zu Wohnzwecken genutzt wird. Für die entlang des Grundstückes der Einwender zu errichtende Dammböschung (vgl. Lageplan, Unterlage 05, Blatt 4) wird das Grundstück gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (vgl. Unterlage 10.2) in einem Umfang von 43 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Überdies erfolgt eine bauzeitliche Inanspruchnahme von 37 m².

Die Einwender machen in ihrer Einwendung vom 11.06.2012 (Einwendung 047 und 048) insbesondere geltend, ein auf Höhe des planfestgestellten Tunnelausgangs befindlicher Freisitz sowie das zum Tunnelausgang gerichtete Schlafzimmer seien durch das Planvorhaben beeinträchtigt. Zudem sei der Garten durch den aufkommenden Lärm nicht mehr nutzbar. Sie fordern eine angemessene Entschädigung für die dauerhafte und bauzeitliche Inanspruchnahme ihres Grundstückes. Auch in ihrer Einwendung vom 05.11.2017 (Einwendung 848) widersprechen die Einwender der vorhabenbedingten Inanspruchnahme ihres Grundstückes. In der Einwendung vom 07.11.2017 (Einwendung 888) werden grundsätzliche Bedenken gegen das Vorhaben insgesamt vorgebracht.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt in Anbetracht der nur randlichen Inanspruchnahme des an der bestehenden B 4 gelegenen Grundstückes keine unzumutbaren Nachteile. Im Hinblick auf den Lärmschutz verweist sie auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4.

2.3.3.13.2.6 Schlüsselnummer E 354 und E 018

Die Einwender sind nach ihren eigenen Angaben in der Einwendung vom 10.06.2012 (Einwendung 0018) und 25.06.2012 (Einwendung 354) Eigentümer der zu Wohnzwecken genutzten Flurstücke 2/450 und 2/306 der Flur 42, Gemarkung Lüneburg. In ihren Einwendungen wenden sie sich u.a. gegen den Bau der A 39 entlang ihrer Grundstücke. Das 938 m² große Flurstück 2/450 wird im Randbereich im Umfang von 156 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. An der Grundstückgrenze wird eine Lärmschutzwand errichtet. Das Flurstück 2/306 ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Angesichts der lediglich bauzeitlichen und auf den Randbereich begrenzten Inanspruchnahme des Flurstückes sind für die Planfeststellungsbehörde Anhaltspunkte für eine unzumutbare Betroffenheit nicht ersichtlich. Die Einwender wenden sich nicht ausdrücklich gegen die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. In ihren Einwendungen aus 2012 (Einwendungen 0018 und

354) sowie der aus 2017 (Einwendung 821) werden vor allem immissionsbezogene Einwände angebracht. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2. Ihren Belangen wird damit hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.7 Schlüsselnummer E 746, E 243 und E 246

Die Einwender sind nach ihren Angaben in der Einwendung vom 07.11.2017 (Einwendung 831) (Mit-)Eigentümer der Flurstücke 10/47, 10/59, 10/113, 10/372, 10/402 10/405, 10/411, Flur 40, Gemarkung Lüneburg.

Das 4.842 m² große Flurstück 10/402 soll in einem Umfang von 282 m² für den Straßenbau erworben und in einem Umfang von 333 m² für umzuverlegende Leitungen dauerhaft beschränkt werden (Unterlage 10.1, Blatt 3 und Unterlage 10.2, lfd. Nr. 03.09.01). Entlang des in Anspruch genommenen Teils des Flurstückes wird zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme nördlich der A 39 eine Stützmauer errichtet (Unterlage 5, Blatt 3 und Unterlage 11 lfd. Nr. 100, BW 1-2.3S). In dem auf dem Flurstück vorhandenen Gebäude befinden sich nach den Angaben der Einwender Produktions- und Werkstattflächen, Lager- und Büroräume sowie Verkaufsflächen. Gemäß den Planfeststellungsrichtlinien ist das Flurstück im Grunderwerbsverzeichnis als Fläche für Handel und Dienstleistungen ausgewiesen (10.2, lfd. Nr. 03.09.01). Nach der Internetseite handelt es sich bei dem Gewerbe um eine Strandkorbmanufaktur.

Die Einwender widersprechen der Inanspruchnahme des Flurstückes 10/402, weil hierdurch von den aktuell vorhandenen 30 Parkplätzen vorhabenbedingt 11 entfallen würden. 21 Stellplätze seien baurechtlich für die derzeitige Nutzung als notwendig ausgewiesen (vgl. Protokoll der Einzelerörterung vom 14.10.2020). Die Einwender machen überdies geltend, bei einer möglichen Nutzung des Grundstückes für einen Baumarkt sei eine höhere Stellplatzzahl erforderlich. Die überplante Fläche diene zudem einer möglichen Umfahrung der Halle mit einem Lastzug/Sattelzug und einem dreiachsigen Müllfahrzeug.

Nach sorgfältiger Würdigung dieser Einwendungen und auch in Anbetracht der vorgetragenen, von der Planfeststellungsbehörde als massiv angesehenen Einschränkungen der Grundstücksnutzung des Flurstückes 10/402 kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die für das festgestellte Vorhaben streitenden Belange die gewichtigen Interessen der Grundstückeigentümer und Gewerbetreibenden überwiegen.

Zunächst ist festzuhalten, dass die planfestgestellte Inanspruchnahme des Flurstück 10/402 aufgrund der erforderlichen Querschnittsverbreiterung in Verbindung mit der Einfahrtsrampe von der B 209 zur A 39 unvermeidbar ist und andere, das Grundeigentum und den Gewerbebetrieb weniger beeinträchtigende Alternativen nicht bestehen.

Ein Entfallen der Rampe zugunsten einer Knotenpunklösung mit Linksabbieger auf der B 209 wurde durch die Vorhabenträgerin untersucht und war auch Gegenstand der Einzelerörterung am 14.10.2020. Die Ergebnisse der Variantenbetrachtung zur Rampenausbildung AS B 209 (vgl. Variantenbetrachtung „Rampe B 209 / A 30 RiFa Hamburg“ vom November 2014 mit den dazugehörigen Berechnungen zu den untersuchten Versionen) zeigen, dass eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Rampenführung erst unter Berücksichtigung von zwei zusätzlichen Linkabbiegespuren von Norden kommend erreicht wird. Das Erfordernis, diese zwei Linksabbiegespuren und eine Rechtsabbiegerspur auf der Rampe zur A 39 zusammenzuführen, ist in der zur Verfügung stehenden Länge nicht möglich, außerdem ist die benötigte zusätzliche Flächeninanspruchnahme deutlich größer und bedarf eines großräumigen Eingriffs in die Bestandstrasse der B 209. Aus diesen Gründen ist diese Variante nicht vorzugswürdig, was durch die Einwender in der Einzelerörterung vom 14.10.2020 auch eingeräumt wurde.

Soweit die Einwender geltend machen, bei einer südlichen Querung der Ilmenau sei die auf ihrem Grundstück geplante Stützmauer nicht erforderlich, so ist unter 2.3.3.2.4 dargelegt, dass die Nordvariante in Ansehung aller relevanten Aspekte der Südvariante vorzuziehen ist.

Die Inanspruchnahme des Flurstücks wurde auf den geringstmöglichen Umfang reduziert, in dem die Entwurfsparameter der Rampe bereits optimiert und eine Stützwand (BW 100) vorgesehen ist. Die Einwender wenden sich zwar auch gegen diese Stützwand, diese ist jedoch gerade zur Reduzierung des Flächenverbrauchs erforderlich (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, Nr. 100). Ohne eine Stützwand wäre der Flächenverbrauch durch eine Böschung abzufangen und dadurch deutlich größer. Eine weitere Reduzierung bzw. ein weiteres Abrücken der Rampe vom Grundstück der Einwender war ebenfalls Gegenstand der Einzelerörterung, in der die Vorhabenträgerin eine entsprechende Prüfung weiterer Optimierungen im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt hat (vgl. Erörterungsprotokoll vom 14.10.2020, S. 2 f.). Da aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in Ansehung der bereits durchgeführten Untersuchungen eine weitergehende Reduzierung der Inanspruchnahme allenfalls im Zuge der Bauablauf- und Bauausführungsplanung denkbar ist, dies ggf. aber auch notwendig wäre, um den Belangen der Eigentümer Rechnung zu tragen, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, etwaig in der Ausführungsplanung erkennbare Optimierungspotenziale zugunsten einer weitergehenden Reduzierung der Inanspruchnahme des Flurstücks der Einwender zu nutzen und die entsprechenden Überlegungen zu dokumentieren 1.9.13(1)). Den Belangen der Grundstückseigentümer wird damit nicht nur in der festgestellten Planung, sondern auch in der Bauausführung hinreichend Rechnung getragen.

Die Befahrbarkeit/Umfahrung des Gewerbegrundstücks mit einem Sattelzug ist bei der planfestgestellten Planung weiterhin möglich, wobei zu berücksichtigen ist, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Umfahrung mit einem Sattelzug nur gewährleistet ist, wenn nicht alle Pkw-Stellplätze belegt sind (vgl. Betrachtung zur Anschlussstelle B 209 und Schleppkurve). Die Schleppkurve bleibt aber weiterhin ausreichend dimensioniert (vgl. Protokoll der Einzelerörterung vom 14.10.2020). Das Baufeld befindet sich unmittelbar an der Schleppkurve, die aber baubedingt nicht maßgeblich beeinträchtigt wird. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, eine gewerbliche Nutzung der vorgenannten Grundstücke der Einwender und Anlieferung auch während der Bauzeit zu gewährleisten (vgl. Zusagen unter 1.8) und hierzu die bauzeitlichen Inanspruchnahmen eng mit dem Eigentümer zu koordinieren sowie die zeitliche Beanspruchung der Flächen auf das für die bauliche Herstellung der Maßnahme zwingend notwendige Maß zu beschränken.

Was den Fortfall der Einstellplätze angeht, so folgt dieser unmittelbar aus der mit der Planfeststellung aufgrund von § 19 Abs. 1 und 2 FStrG als zulässig festgestellten notfalls im Wege der Enteignung durchzusetzenden Übertragung oder Beschränkung des Eigentums an dem Flurstück 10/402 und ist insofern als andere als durch den Rechtsverlust an dem Grundstück eintretender Vermögensnachteil zu entschädigen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit § 47 Abs. 1 Satz 1 NBauO vereinbare Baurechtsgegebenheiten schlimmstenfalls nur dadurch geschaffen werden können, dass ein Teil der Verkaufs-/Nutzfläche des Gewerbebetriebes nicht genutzt werden kann. Nach Nr. 3.2 bzw. 9.2. der Ausführungsempfehlungen zu § 47 NBauO wird für Läden, Geschäftshäuser mit geringem Besucherverkehr 1 Einstellplatz je 50 m^2 Verkaufsnutzfläche, für Handwerksbetriebe, Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze ist 1 Einstellplatz je 50 m^2 bis 100 m^2 verlangt. Das heißt mit dem Fortfall von 2 notwendigen Stellplätzen könnte ein Fortfall von bis zu 200 m^2 Verkaufs-/Nutzfläche verbunden sein.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies in Anbetracht der im Internet dokumentierten „knapp 3.000 qm Lager-, Fertigungs- und Ausstellungsfläche im Südosten von Hamburg“ (vgl. https://belgarden-strandkorb.de/content/4-ueber-uns) in Anbetracht der Vorhabenzwecks und der durch die bestehende B 4 vorgeprägten Lage des Flurstücks 10/402 keine Größenordnung, bei der

der Betrieb in seinem Bestand oder sonst unverhältnismäßig beeinträchtigt sein könnte. 19 der derzeit 30 (davon 21 notwendigen) Stellplätze bleiben nach den Angaben der Einwender auf dem Grundstück bestehen. Außerdem bestehen mehrere Möglichkeiten für die Grundstückseigentümer, einen baurechtmäßigen Zustand auch ohne einen Verlust an Verkaufs-/Nutzfläche herzustellen. So besteht in Anbetracht der besonderen Gegebenheiten nicht nur evtl. die Möglichkeit, die zuständige Bauaufsichtsbehörde um eine Abweichung nach § 66 NBauO zu ersuchen, sondern etwa auch die 2 planbedingt entfallenden notwendigen Stellplätze durch bauliche Maßnahmen auf dem Flurstück 10/402 (z.B. mittels Doppelparker) oder auf einem anderen Grundstück in dessen Nähe zu schaffen und dessen Benutzung zu diesem Zweck durch Baulast zu sichern (§ 47 Abs. 3 NBauO). Schließich besteht die Möglichkeit, dass auf Verlangen der Grundstückeigentümer zugelassen wird, dass die Pflicht zur Herstellung der notwendigen Einstellplätze durch die Pflicht zur Zahlung eines Geldbetrages an die Gemeinde ersetzt wird (§ 47 Abs. 4 NBauO).

Um jeden Zweifel an dem Bestehen eines Entschädigungsanspruches wegen des mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen Verlustes von 11 Einstellplätzen und der ohne Hinzutreten Dritter unvermeidlichen Ablösung oder zusätzlichen Schaffung von zwei notwendigen Stellplätzen auszuschließen, ist dieser mit Nebenbestimmung 1.9.13(2) dem Grunde nach explizit festgelegt.

Die Flurstücke 10/47, 10/59, 10/113, 10/372, 10/411 werden für das planfestgestellte Vorhaben nicht in Anspruch genommen.

Bezüglich der insbesondere über die Betroffenheit des Eigentums hinaus vorgebrachten immissionsbezogenen Einwände verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4. Eine lärmtechnische Bauüberwachung ist in den Nebenbestimmungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2.4). Unter Berücksichtigung dieser Nebenbestimmungen wird den Belangen der Einwender nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

2.3.3.13.2.8 Schlüsselnummer E 659

Laut ihrer Einwendung vom 15.06.2012 (Einwendung 659) ist die Einwenderin Eigentümerin der Flurstücke 19/52, 19/29, 19/39, 22/26, 22/30 und 22/11 der Flur 40 Gemarkung Lüneburg. Diese Flurstücke werden in jeweils unterschiedlichem Umfang erworben, dauerhaft beschränkt bzw. vorübergehend in Anspruch genommen bzw. sind von Kompensationsmaßnahmen betroffen. Im Einzelnen:

- das 42.760 m² große Flurstück19/52 wird in einem Umfang von 796 m² durch die Bundesrepublik Deutschland erworben,
- das 238 m² große Flurstück 19/29 wird in einem Umfang von 65 m² erworben,
- das 300 m² große Flurstück 19/39 wird in einem Umfang von 11 m² erworben und 31 m² bauzeitlich in Anspruch genommen,
- das 742 m² große Flurstück 22/26 wird in einem Umfang von 57 m² erworben und im Umfang von 142 m² bauzeitlich in Anspruch genommen,
- von dem 216.386 m² großen Flurstück 22/30 werden 4.077 m² erworben, 1.366 m² bauzeitlich in Anspruch genommen und 85 m² dauerhaft beschränkt,
- das Flurstück 22/11 hat eine Gesamtgröße von 249.234 m² und wird in einem Umfang von 2.999 m² erworben, mit 18 m² bauzeitlich in Anspruch genommen und mit 1.203 m² dauerhaft beschränkt.

Das Flurstück 22/16 der Flur 40 der Gemarkung Lüneburg ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Es handelt sich bei den vorgenannten Flurstücken um Stiftungsgrundstücke, mit einer Nutzung u.a. als Wald- oder Gehölzfläche. Unter Verweis auf die Stiftungssatzung fordert die Einwenderin

wertgleichen Ersatz für die durch die Bundesrepublik Deutschland zu erwerbenden Flächen und Entschädigung für die vorübergehend in Anspruch zu nehmende sowie die dauerhaft zu beschränkenden Flächen.

Die Einwenderin ist nach eigenen Angaben in ihrer Einwendung vom 01.11.2017 (Einwendung 820) zudem Eigentümerin des Flurstückes 19/39, Flur 40 der Gemarkung Lüneburg. Das Flurstück wird teilweise dauerhaft und auch bauzeitlich in Anspruch genommen. In Ihrer Einwendung fordert die Einwenderin wertgleichen Ersatz für die Erwerbsfläche und für die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche eine angemessene Entschädigung für die eintretenden Wertminderungen. Der Inanspruchnahme an sich widerspricht die Einwenderin nicht.

Nach dem im Internet einsehbaren Satzung der Einwenderin vom 21.07.1994 in der Fassung der zweiten Änderungssatzung vom 29.01.2015 ist Zweck der Stiftung die Errichtung und der Betrieb von mildtätigen und sonstigen Einrichtungen sowie Diensten für sozial Bedürftige und Benachteiligte, besonders im Bereich der Altenhilfe. Vorrangig gewährt die Stiftung insbesondere älteren Personen Unterkunft in den im Eigentum der Stiftung stehenden Gebäuden des Nikolaihofs in Bardowick. Inwieweit eine Entschädigung in Geld oder Ersatzland erfolgt, ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern eines gesonderten Entschädigungsverfahrens (§§ 17 und 18 NEG). Dabei wird der Satzungszweck der Einwenderin etwa auch eine Rolle spielen für die für die Entschädigung in Land erforderliche Voraussetzung, dass die Entschädigungsberechtigte für die Erfüllung der ihr wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist (§ 18 Abs. 1 NEG). Im Planfeststellungsverfahren ist nicht erkennbar, inwiefern der Satzungszweck einer Inanspruchnahme der Grundstücke Einwenderin entgegenstehen sollte.

Im Hinblick auf die Entschädigungsregelungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Hinweise unter 4.1.4.

2.3.3.13.2.9 Schlüsselnummer E 003

Der Einwender ist Eigentümer und Bewirtschafter von landwirtschaftlich genutzten Flächen in der Gemarkung Ochtmissen. Die vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Flurstücke befinden sich im Bereich der zu erweiternden Anschlussstelle 216 zwischen der Kreisstraße 46 und der A 39 (vgl. Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 10.2, S. 1 und Einwendung vom 09.11.2017 S. 7 ff.). Die bereits von der bestehenden Anschlussstelle vorbelasteten Grundstücke des Einwenders werden auch von der planfestgestellten Erweiterung baubedingt und auch dauerhaft in Anspruch genommen. Im Einzelnen sind folgende Flächen betroffen:

- das Flurstück 64/1 der Flur 7 mit einer Gesamtgröße von 41.749 m² wird in einem Umfang von 1.724 m² erworben und in einem Umfang von 8.979 m² vorübergehend in Anspruch genommen,
- das Flurstück 3 der Flur 7 mit einer Gesamtgröße von 41.203 m² wird im Umfang von 420 m² erworben und im Umfang von 1.187 m² bauzeitlich in Anspruch genommen,
- das Flurstück 23/3 der Flur 7 mit einer Gesamtgröße von 85.005 m² wird 4.945 m² erworben und 5.884 m² bauzeitlich in Anspruch genommen,
- das Flurstück 6 der Flur 7 ist insgesamt 69.566 m² groß. Hiervon werden 9.663 m² erworben und 3.044 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke. Er hält sie für nicht erforderlich, jedenfalls für nicht verhältnismäßig. Insbesondere sei nicht ersichtlich, wieso die Erweiterung der Anschlussstelle erfolgen muss, zumal der Bau dieser Anschlussstelle für die Autobahn A 250 erst vor einigen Jahren erfolgt sei. Zudem werde der Einwender fast ununterbrochen mit u.a. Autobahnplanungen bezüglich der Anschlussstelle im Bereich seiner Ländereien behelligt.

Im Hinblick auf die Erforderlichkeit des Autobahnausbaus insgesamt verweist die

Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.1. Die weiterhin notwendige Anbindung der L 216/K 46 an der vorhandenen Anschlussstelle Lüneburg Nord wird nicht, wohl aber die Dimensionierung der Anschlussstelle beanstandet. Ausweislich der nach Vorgabe des BMVI (ehemals BMVBS) in der Linienbestimmung durchgeführten detaillierten Verkehrsuntersuchung sowie einer Verkehrssimulation werden aufgrund der schon jetzt hohen Verkehrsbelastung auf der B 4 und dem untergeordneten Straßennetz sowie der prognostizierten Mehrbelastung durch die geplante A 39 sämtliche Anschlussstellen auch weiterhin benötigt (Unterlage 1, S. 54). Die Aufrechterhaltung sämtlicher vorhandener Anschlussstellen innerhalb des Stadtgebietes von Lüneburg folgt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daneben auch aus der selbständig tragenden Verkehrsfunktion dieses Autobahnabschnittes als innerstädtische Hauptentlastungsstraße für die örtlichen und regionalen Verkehre.

Im Zuge der Planänderung 2019 konnte die Flächeninanspruchnahme im Bereich der AS B 216 auf den zwingend erforderlichen Umfang reduziert werden (vgl. Variantenvergleich Unterlage 16.3). Sonstige individuelle Belange des Einwenders, die der Inanspruchnahme seiner ohnehin durch die bestehende B 4 vorbelasteten Grundstücke in der Abwägung als überwiegend entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen. Unberührt hiervon bleiben die im Rahmen der Einzelerörterung getroffenen bzw. noch abzuschließenden privatrechtlichen Vereinbarungen u.a. zu Beregnungsanlagen und Feldzufahrt, die nach wie vor gelten (vgl. Niederschrift über die Einzelerörterung vom 09.12.2020).

Soweit gefordert wird, die Feldzufahrt nördlich der Anschlussstelle Lüneburg-Nord (L 216 / K 46) auch bauzeitlich unter Verschwenkung L 216 für das Brückenprovisorium aufrecht zu erhalten, wird dies durch Nebenbestimmung 1.9.12(3) gewährleistet. Soweit geltend gemacht wird, dass Brunnen und/oder Bewässerungsanlagen auf den landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders zu erneuern bzw. neugeordnet werden müssten, hat dies in erforderlichem Umfang in Abstimmung mit dem Einwender und ggf. dem zuständigen Wasser- und Bodenverband zu erfolgen. Dies war auch Gegenstand der Einzelerörterung vom 09.12.2020, in der in Aussicht genommen war, die Bewässerungsanlagen auf der Grundlage privater Vereinbarungen umfassend zu erneuern. Die Erneuerung oder Anpassung der Bewässerungsanlagen in dem durch das Vorhaben bedingten Umfang ist Gegenstand der entsprechenden Zusage der Vorhabenträgerin (vgl. 1.8).

Zu der Sorge betreffend etwaige Einträge verkehrsbedingter Schadstoffe in den Oberboden der im Bereich der AS L 216 angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders über den Luft-Boden-Pfad wird auf die Ausführungen unter 2.2.7.3.4.4 Bezug genommen.

Das anfallende Straßenwasser wird im Bereich der AS L 216 auf der Südseite in den bestehenden Randgraben der A 39 eingeleitet. Auf der Nordseite erfolgt die Einleitung in die Versickerungsfläche 1 im Anschlussohr. Bei der Versickerung der Straßenabflüsse über Bankette und Böschungen in das Grundwasser erfolgt eine Reinigung durch die Bodenschichten, welche der Reinigungswirkung von Retentionsbodenfiltern gleichzusetzen ist. Die daraus resultierenden Konzentrationen im Sickerwasser vor dem Zutritt in das Grundwasser liegen unterhalb der Schwellenwerte für die straßentypischen Parameter nach Grundwasserverordnung (2.3.2.7.1.11).

2.3.3.13.2.10 Einwender 004

Das vom Einwender nach seinen Angaben (Einwendung 004) gepachtete Flurstück 10/373 mit einer Gesamtgröße von 20.281 m², auf dem sich ein Angelteich befindet, wird für das Vorhaben im Umfang von 1.879 m² erworben, im Umfang von 13 m² dauerhaft beschränkt und bauzeitlich im Umfang von 13 m² in Anspruch genommen. Die Dammböschung der A 39 rückt im Vergleich zur Bestandstrasse der B 4 näher an das Ufer des Fischteiches heran. Zusätzlich sollen in dem verbleibenden Streifen noch 4 Kabeltrassen der E.ON Avacon verlegt werden. Zudem ist das Grundstück im Randbereich von Kompensationsmaßnahmen betroffen. Bauzeitlich wird das

Grundstück im Bereich der Böschung bis zur Ufergrenze in Anspruch genommen. In den Fischteich wird nicht eingegriffen.

Die Einwender fordern in ihrer Einwendung vom 01.06.2012 Lärmschutzmaßnahmen sowie Kompensationen und einen bauzeitlichen Schutz des auf dem Grundstück liegenden Gewässers.

Anspruch auf weitergehenden Schallschutz besteht nicht. Teilweise profitiert der Angelteich von dem ab Bau-km 2-345 in Richtung Wolfsburg vorgesehenen offenporigen Asphalt. Die gegenüber der Bestandssituation der B 4 hinzukommende Betroffenheit des Einwenders ist vor allem bauzeitlicher Natur. Es ist nicht erkennbar, inwiefern sich diese als unzumutbar darstellen könnte. Der Einsatz oder die Lagerung wassergefährdender Stoffe ist nicht vorgesehen. Das Heranrücken der Dammböschung an das Ufer ist nicht geeignet erhebliche Nachteile für die Nutzung des Teiches zu Fischereizwecken auszulösen. Mit den Kompensationsmaßnahmen ist eine Beeinträchtigung der Fischerei bzw. der Fischfauna nicht verbunden. Die Planfeststellungsbehörde verweist ferner auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2. Etwaige Entschädigungsfragen sind außerhalb der Planfeststellung, ggf. in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu regeln.

2.3.3.13.2.11 Einwender 013

Der Einwender ist nach seinen Angaben in der Einwendung vom 11.06.2012 (Einwendung 013) Pächter der im Eigentum des Landes Niedersachsen stehenden und zur Kleingartenanlage Moorfeld gehörenden Flurstücke 36/218, Flur 40 und 2/432, Flur 42, beide der Gemarkung Lüneburg.

Das 962 m² große Flurstück 2/432, Flur 42 der Gemarkung Lüneburg befindet sich gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis nicht im Eigentum des Landes Niedersachen (U 10.2, lfd. Nr. 04.23.01). Dieses Flurstück wird für das planfestgestellte Vorhaben im Randbereich für Böschungsausbildungen in einem Umfang von ca. 18,0 m² dauerhaft und in einem Umfang von 17 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Bestehende Bebauungen auf dem Flurstück sind nicht betroffen. Bei einer Gesamtgröße des Grundstücks von 962 m² kann hier nicht von einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Nutzung ausgegangen werden.

Sollte der Einwender anstelle des Flurstücks 36/218, Flur 40 der Gemarkung Lüneburg vielmehr das Flurstück 36/243, Flur 40 der Gemarkung Lüneburg gemeint haben, da sich dort die in Rede stehende Kleingartenanlage befindet und zudem die Ausführungen in der Einwendung mit den Maßnahmen, Bauwerksnummern und Baukilometern aus dem Lageplan übereinstimmen und zudem auch zutreffend ist, dass der Eigentümer des Grundstücks das Land Niedersachsen ist, gilt Folgendes: Das Flurstück 36/243 mit einer Gesamtgröße von 89.091 m² wird in einem Umfang von 1.472 m² dauerhaft und in einem Umfang von 879 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Durch die Verlegung des Raderbachs wird ausweislich des Regelungsverzeichnisses lfd. Nr. 126 (U 11) zudem ein Abbruch von zwei Wirtschaftsgebäuden erforderlich (vgl. auch Unterlage 5, Blatt 4). Dies ist unvermeidlich. Zweifel an der planerischen Notwendigkeit sowie Verhältnismäßigkeit dieser Inanspruchnahme bestehen nicht. Die Kosten trägt die Vorhabenträgerin für die Bundesrepublik Deutschland. Die Einzelheiten werden zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Anlieger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den zu führenden Entschädigungsverhandlungen bzw. gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt.

2.3.3.13.2.12 Schlüsselnummer E 317

Die Einwenderin ist nach ihren Angaben in den Einwendungsschreiben vom 27.06.2012 und 04.02.2014 (Einwendung 317) Eigentümerin der Flurstücke 91/6, 68/3, 27/26, 67/43 und 67/38, Flur 4 in der Gemarkung Ochtmissen, auf denen ein Restaurant der Systemgastronomie betrieben wird. Über die Flurstücke 91/6 mit einer Gesamtgröße von 2 m² und 68/3 mit einer Gesamtgröße von 1.437 m² erfolgt die Anbindung der Straßenentwässerung der L 216/K 46 in einen

Regenwasserkanal in der Straße am Schacht-Nr. R 434 200K. Das Flurstück 91/6 wird hierfür vollständig dauerhaft beschränkt, das Flurstück 68/3 in einem Umfang von 40 m². Hiergegen wendet sich die Einwenderin, da dies eine Verschiebung der vorhandenen Fahnenmasten als Bestandteil der Außenwerbung erfordere. Die Einwenderin befürchtet eine schlechtere Wahrnehmbarkeit der Fahnenmasten.

Die räumliche Verschiebung der Fahnenmasten ist gering und unvermeidbar, um die Unterhaltung der Leitung zu gewährleisten. Die Belange der Einwenderin sind relativ gering betroffen und haben hinter dem planfestgestellten Vorhaben zurückzutreten. Eine Beeinträchtigung der Nutzung der Grundstücke für die Zwecke der Systemgastronomie ist nicht gegeben.

Soweit sich die Einwenderin gegen die Erhöhung der in dem Bereich ihrer Flurstücke bestehenden Lärmschutzwand von 3,5 m auf 7,5 m (Unterlage 11, lfd. Nr. 37 und Unterlage 17.1.1, S. 30 Zeile 2) vor dem Hintergrund der Sichtbarkeit ihres Werbeschildes richtet, ist zu beachten, dass diese dem aktiven und vorrangigen Lärmschutz dienende Erhöhung erforderlich ist, um die Grenzwerte der 16. BImSchV gem. § 41 BImSchG einzuhalten. Einer Reduzierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist folglich nicht möglich. Ebenso kommt eine transparente Ausführung der Lärmschutzwand nicht in Betracht. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies auch nicht als unzumutbar anzusehen. Die Lärmschutzwand wird zwar erheblich um 4 m auf 7,5 m erhöht, ist damit aber immer noch kleiner als das Werbeschild. Der Sichtbereich des Schildes wird sich nur von der A 39 aus und von hier aus in Anbetracht der Erhöhung auch nur geringfügig verändern (vgl. hierzu auch Schreiben der Planfeststellungsbehörde an die Einwenderin vom 18.02.2014). Selbst wenn es von bestimmten Sichtpunkten aus verdeckt wäre, so überwiegt das Interesse an der Realisierung des Vorhabens und der Lärmschutzwand an dem Interesse des Einwenders an einem vollumfänglichen Erhalt der bestehenden Sichtbeziehungen zu dem Werbeschild.

2.3.3.13.2.13 Schlüsselnummer E 041 und E 042

Die Einwender sind nach ihren Angaben in der Einwendung vom 14.06.2012 (Einwendungen 041 und 042) Eigentümer der Flurstücke 2/144 und 2/86 der Flur 42, Gemarkung Lüneburg, die vom planfestgestellten Vorhaben nicht unmittelbar betroffen sind. Die Einwender erheben vor allem immissionsbezogene Einwände. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf Ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2. In der zweiten Einwendung vom 4.11.2017 (Einwendung 851) erheben die Einwender im Wesentlichen erneut immissionsbezogene Einwände, widersprechen der Inanspruchnahme ihres Grundstücks und fordern Entschädigungen für eventuelle Beeinträchtigungen.

Betroffen ist gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 04.28.01) allerdings das im offenbar auch im Eigentum der Einwender stehende Flurstück 2/426, das in der Einwendung keine Erwähnung findet. Es werden 30 m² des 38 m² großen Grundstücks vorübergehend in Anspruch genommen und zudem 8 m² dauerhaft für umzuverlegende Leitungen beschränkt. Eine Nutzbarkeit dieser Parzelle durch die Eigentümer ist also nicht mehr gegeben. Gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 04.28.01) handelt es sich hierbei zwar um eine Wohnbaufläche. Hinsichtlich der bereits bestehenden Wohnbebauung auf dem Flurstück 2/144 und einer geringen Größe des Flurstücks sowie der sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Trasse der bereits bestehenden B 4 ist eine Nutzung als Wohnbaufläche zumindest konfliktträchtig, wenn nicht ohnehin unzulässig. sodass sich eine Inanspruchnahme nicht unzumutbar ist, was zudem auch nicht vorgetragen wird.

2.3.3.13.2.14 Schlüsselnummer E 201

Die Einwenderin ist nach eigenen Angaben (Einwendungen 201, 842 und 888) Eigentümerin des zu Wohnzwecken genutzten und mit einem Wohnhaus bebauten Flurstücks 2/168 der Flur 42. Das

vorgenannte Flurstück wird im Randbereich in Anspruch genommen. Von den 550 m² sind 5 m² als zu erwerbende Fläche und 13 m² zur vorübergehenden Inanspruchnahme vorgesehen.

In ihrer Einwendung vom 15.06.2012 fordert die Einwenderin Entschädigungszahlungen für Lärm- und Feinstaubbelastung während der Bauarbeiten sowie Entschädigungszahlungen für die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme ihres Grundstücks. Außerdem fordert sie vollumfänglichen Schadensersatz für die Wertminderung ihres Grundstücks sowie die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens.

In ihrer Einwendung zur ersten Planänderung vom 19.10.2017 widerspricht die Einwenderin der Inanspruchnahme ihres Grundstückes erneut. Die Einwenderin erhebt außerdem wiederum vor allem immissionsbezogene Einwände.

Der Planfeststellungsbehörde sind keine unzumutbaren Nachteile der nur randlichen unmittelbaren Inanspruchnahme des Grundstückes ersichtlich. Die Wohnnutzung wird nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigt. Im Hinblick auf den Immissionsschutz verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4. Bezüglich eines Beweissicherungsverfahrens verweist die Behörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen zu 1.9.2.3.

2.3.3.13.2.15 Schlüsselnummer E 202 und E 203

Die Einwender sind nach ihren Angaben (Einwendungen 202 und 203) Eigentümerinnen des Flurstücks 2/167 der Flur 42 Gemarkung Lüneburg. Von den 548 m² Gesamtfläche werden für das planfestgestellte Vorhaben 66 m² vorübergehend in Anspruch genommen sowie 124 m² dauerhaft für Rückverankerung beschränkt (Unterlage 10.1 Blatt 4 und Unterlage 10.2, lfd. Nr. 04.35.01). Zusätzlich ist bedingt durch den Neubau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld der Abbruch eines Wirtschaftsgebäudes unausweichlich, auch wenn er in Bezug auf das in Rede stehende Flurstück einen gravierenden Eingriff in das Eigentum darstellt. (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, lfd. Nr. 348).

Die Einwender wenden sich in ihrer Einwendung vom 18.06.2012 gegen das Vorkaufsrecht der Vorhabenträgerin und befürchten darüber hinaus einen Wertverlust ihres Grundstücks. Zudem erheben sie immissionsbezogene Einwände.

Das Vorkaufsrecht der Vorhabenträgerin besteht gemäß § 9a Abs. 6 i.V.m. Abs. 1 Satz 1 FStrG durch Gesetz vom Beginn der Veröffentlichung der Pläne im Internet oder ihrer Auslegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Hierüber ist in der Planfeststellung nicht zu entscheiden. Im Hinblick auf den Immissionsschutz verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2. Die Abdeckelung der Straße ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde so bedeutsam für die Realisierung des Vorhabens und den damit bewirkten Lärmschutz, dass er auch den massiven Eingriff in die bestehende Gebäudesubstanz rechtfertigt. Die Kosten des Gebäudeabbruchs trägt die Vorhabenträgerin für die Bundesrepublik Deutschland. Die Einzelheiten werden zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Anlieger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den zu führenden Entschädigungsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren geregelt.

2.3.3.13.2.16 Schlüsselnummer E 677 und E 678

Die Einwender sind nach ihren Angaben in der Einwendung vom 26.06.2012 (Einwendungen 677 und 678) Eigentümer der Flurstücke Nr. 155, 156, 157 ohne Angabe zur Flur oder Gemarkung. Gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, S. 6, Zeile 6) sind die Einwender für das vom Vorhaben betroffene Flurstück 2/154 eingetragen.

Das Flurstück 2/154 hat eine Gesamtgröße von 277 m² wovon 210 m² dauerhaft beschränkt werden und 132 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Bedingt durch den Neubau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld wird zudem der Abbruch eines Wirtschaftsgebäudes erforderlich (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, lfd. Nr. 349). Für das Grundstück verbleibt also praktisch keine Nutzungsmöglichkeit mehr durch die Einwender. Die Planfeststellungsbehörde ist sich über die Reichweite des Eingriffs in privates Eigentum bewusst, hält diese aber in Ansehung der bestehenden Notwendigkeit des Vorhabens insgesamt und des Lärmschutztunnels für gerechtfertigt.

Dies gilt auch in Anbetracht des Umstandes, dass die Einwender der Inanspruchnahme an sich gar nicht widersprechen in ihrer Einwendung vom 26.06.2012. Sie fordern lediglich – ergänzend auch in ihrer Einwendung vom 07.11.2017 – zur ersten Planänderung (Einwendung 888) vielmehr gerade vollständigen Lärmschutz bzw. eine Verlängerung des Tunnels, „Flüsterasphalt“, sowie den Bau von Lärmschutzwänden und -wällen. Außerdem fordern die Einwender Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verringerung von Schadstoffimmissionen und Lärmschutz in der gesamten Bauphase. Darüber hinaus sollen im Garten befindliche Obstbäume geschützt oder ersetzt werden.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2. Die Kosten des Gebäudeabbruchs trägt die Vorhabenträgerin für die Bundesrepublik Deutschland. Die Einzelheiten werden zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Anlieger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den zu führenden Entschädigungsverhandlungen geregelt. Hinsichtlich der Obstbäume verweist die Planfeststellungsbehörde auch auf die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu führenden Entschädigungsverhandlungen.

2.3.3.13.2.17 Schlüsselnummer E 283

Die Einwenderin ist nach den Angaben in ihrer Einwendung vom 26.06.2012 (Einwendung 283) Eigentümerin des Flurstücks 4/332, Flur 47 der Gemarkung Lüneburg. Das Flurstück 4/332 mit einer Gesamtgröße von 46.511 m² wird im Umfang von 2.284 m² für den Straßenbau erworben und im Umfang von 1.414 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Die Einwenderin wendet sich gegen die geplante Beseitigung eines Teiches und den Abbruch eines Gebäudes auf ihrem Grundstück und fordert ersatzweise Entschädigungsleistungen. Der Teich werde für ihren betrieblichen Ablauf benötigt, um Kühlwasser abzuleiten und dem Grundwasser wieder zuzuführen. Das Gebäude wird nach Angaben der Einwenderin unter anderem für betriebliche Mitarbeiterveranstaltungen genutzt. Die Einwenderin schlägt eine Versetzung von Teich und Gebäude auf ihrem Grundstück vor unter der Voraussetzung, dass die Kosten hierfür erstattet werden und eine Entschädigung für den Verlust des Grundstücksteils sowie den Abbruch des Gebäudes und Teichs geleistet wird.

Ausweislich des Lageplans (Unterlage 05, Blatt 8) liegen der Teich und das Gebäude innerhalb der bauzeitlichen Grenze. In diesem Bereich werden die Autobahntrasse, ein neuer Zaun und eine Böschung errichtet. Die Autobahntrasse weicht an dieser Stelle minimal von der bisherigen Trasse der B 216 ab, weswegen ein Abbruch des Gebäudes und des Teiches erforderlich wird (Unterlage 11) unter der Nr. 291). Auch wenn der Eingriff in das Grundeigentum massiv ist, ist kein Gesichtspunkt erkennbar, unter dem das Interesse des Eigentümers am Erhalt von Teich und Gebäude überwiegen würde. Wie vom Eigentümer selbst zugestanden, sind andere Optionen denkbar, mit denen den Interessen des Eigentümers Rechnung getragen werden kann und die sich nicht als unzumutbar darstellen, zumal die Kosten hierfür die Vorhabenträgerin für die Bundesrepublik Deutschland trägt. Ob dies die Versetzung von Gebäude und Teich beinhaltet, ist Gegenstand – wie auch sonst die Einzelheiten werden zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Anlieger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen von Entschädigungsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu klären sein.

Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die Hinweise unter 4.1.4.

2.3.3.13.2.18 Schlüsselnummer E 284

Der Einwender ist nach seinen Angaben in der Einwendung vom 25.06.2012 (Einwendung 284) gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, S. 14, Zeile 8; S. 15, Zeilen 1, 6, 7, 9, 10) Eigentümer der Flurstücke 9/44, 30/13, 20/2, 129/9, 133/1 und 20/3 der Flur 57 der Gemarkung Lüneburg und Inhaber eines Landwirtschaftsbetriebes. Die vorgenannten Flurstücke gehören zu dem Betrieb des Einwenders und sind vom planfestgestellten Vorhaben dauerhaft (Erwerb bzw. dauerhafte Beschränkung) und/oder bauzeitlich betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat ein „Gutachten zur Prüfung der Existenzgefährdung des Landwirtschaftsbetriebes […] infolge des Neubaus der A 39 Lüneburg – Wolfsburg“ in Auftrag gegeben, das dem Einwender vorgestellt worden ist. Das Gutachten vom 14.08.2012 kommt zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen des Vorhabens nicht zur Existenzgefährdung des Betriebs führen. Gleichwohl stellt der Gutachter fest, dass der Betrieb insbesondere durch Veränderungen der Verkehrsanbindung zu den östlich der neu zu schaffenden Verkehrstrasse belegenen Flächen schwer betroffen ist. Die Gewährleistung einer durchgängigen und uneingeschränkten Befahrbarkeit der Verkehrsanbindung mit landwirtschaftlichen Großmaschinen führt gemäß dem Gutachter daher maßgeblich zur Minderung der den Landwirtschaftsbetrieb treffenden Belastungen. Mit den im Gutachten getroffenen Aussagen ist der Einwender grundsätzlich einverstanden. Die Befahrbarkeit der Verkehrsanbindung zu vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Flächen des Einwenders wird durch die Nebenbestimmung 1.9.12 (3) sichergestellt.

Vom planfestgestellten Vorhaben sind bestehende Beregnungsleitungen und Hydranten auf den landwirtschaftlich genutzten Flurstücken des Einwenders betroffen. Der Einwender fordert die Verlegung der Beregnungshydranten auf den Flurstücken 20/2; 129/9; 133/1; 20/3; 9/44 und 30/6 sowie den Bau einer Beregnungsleitung und Hydranten unter der neu verlegten B 216 zum Flurstück 9/44.

Der Einwendung wird insofern Rechnung getragen, als die betroffenen Beregnungsleitungen in Abstimmung mit dem Beregnungsverband umverlegt und eine Beregnung auch während der Bauzeit sichergestellt ist. Über die Nebenbestimmung 1.9.11 hinaus sagt die Vorhabenträgerin zur Sicherstellung der Bewässerung die Umsetzung von dauerhaften Maßnahmen zur Feldberegnung zu, soweit diese technisch erforderlich sind.

Des Weiteren fordert der Einwender den Bau einer Unterführung oder Brücke über die neue Autobahn in Höhe des jetzigen Wirtschaftsweges, um östlich der A 39 liegende Ländereien zu erreichen. Der Einwendung wird insofern entsprochen, als der Wirtschaftsweg entlang der Anschlussstelle B 216 (Unterführung BW 1-16) umverlegt wird.

Zudem wird der Bau einer Ackerauffahrt für das Flurstück 9/44 und einer Einfädelspur des Wirtschaftsweges an die neu verlegte B 216 gefordert. Die Hinweise bezüglich der Ackerauffahrt wurden berücksichtigt und die Planunterlage entsprechend geändert (vgl. Unterlage 5, Blatt 9). Die Anbindung des Wirtschaftsweges ist bereits in Anlehnung an die derzeitige Situation in der Planung enthalten. Im Hinblick auf die Beseitigung von bauzeitlich entstandenen Bodenverdichtungen wird auf die Nebenbestimmung unter 1.9.12(1) sichergestellt.

In Ansehung des Umstandes, dass den vorgetragenen Einwendungen weitgehend Rechnung getragen werden kann und nach dem erstellten Gutachten die Lebensfähigkeit des landwirtschaftlichen Betriebes durch das Vorhaben nicht gefährdet wird, hält die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf den Betrieb des Einwenders in Ansehung des Vorhabenzweck für gerechtfertigt.

Entschädigungsfragen werden in einem gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung geregelt. Die Planfeststellungsbehörde verweist hierzu auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4.

2.3.3.13.2.19 Schlüsselnummer E 688

Der Einwender (Einwendungen 688 und 888) ist Eigentümer des mit einem Wirtschaftsgebäude bebauten Flurstückes 2/166 der Flur 43 in der Gemarkung Lüneburg (Unterlage 10.2, lfd. Nr. 05.04.01). Das Wohnhaus des Einwenders befindet sich offenbar auf dem Flurstück 2/164. Bedingt durch den Neubau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld wird der Abbruch eines Wirtschaftsgebäudes auf dem Flurstück des Einwenders mit der Flurstücksnummer 2/166, Flur 42 in der Gemarkung Lüneburg erforderlich (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, Nr. 351). Darüber hinaus wird das Flurstück 2/166 in einem Umfang von 124 m² bauzeitlich in Anspruch genommen und in einem Umfang von 188 m² für die Rückverankerung dauerhaft beschränkt. Die Flurstücke 2/164 und 2/165 sind vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Inanspruchnahme ist für den Neubau des Lärmschutztunnels in Lüne-Moorfeld unvermeidbar. Es handelt sich um einen gravierenden Eingriff in das Eigentum, der in Ansehung der Vorhabenzwecke (vgl. 2.3.1.1) und der Bedeutung des Lärmschutztunnels für den Schallschutz aber gerechtfertigt ist. Für eventuelle Entschädigungen sind die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4 zu beachten. Für die Planfeststellungsbehörde sind Anhaltspunkte, die der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Flurstückes zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens entgegenstehen könnten, nicht ersichtlich und auch nicht vorgetragen.

2.3.3.13.2.20 Schlüsselnummern E 652 und E 653

Die Einwender widersprechen in ihren Einwendungen vom 20.06.2012 (Einwendungen 652 und 653) der Nutzung ihres auf dem Flurstück 67/3, Flur 4, Gemarkung Ochtmissen liegenden Grundstückes sowohl im Zuge der Bauarbeiten als auch danach.

Bei dem mit einem Wohnhaus bebauten Flurstück mit einer Gesamtgröße von 694 m² werden 11 m² erworben und 16 m² am äußersten Grundstücksrand vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Das Flurstück wird gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, S. 1, Zeile 12) als Wohnbaufläche genutzt. Eine weitere Reduktion der Inanspruchnahme ist planerisch nicht möglich. Die Inanspruchnahme ist flächenmäßig gering und daher auch zumutbar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der dauerhafte und temporäre Verlust der genannten Grundstücksflächen nicht unzumutbar. Die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt (vgl. unter 4.1.4).

2.3.3.13.2.21 Schlüsselnummer E 022 und E 023

Die Einwender geben in ihrer Einwendung vom 13.06.2012 (Einwendungen 22 und 23) an, Eigentümer des zu Wohnzwecken genutzten Flurstücks 2/50 der Flur 42 zu sein. Sie erheben vorwiegend lärm- und immissionsbezogene Einwände und befürchten eine Wertminderung ihres Grundeigentums. In der Einwendung vom 23.10.2017 (Einwendung 840 und 888) wenden sie sich zudem gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstücks und fordern Schutzmaßnahmen während der Bau- und Betriebsphase sowie angemessene Entschädigungen.

Von der Gesamtgröße von 1.128 m² sind 17 m² zu erwerbende Fläche und 3 m² vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche im äußersten Randbereich des Grundstücks. Von einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Wohnnutzung des Grundstücks kann hier bei dieser geringen Dimension der Inanspruchnahme nicht ausgegangen werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die

Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4.

2.3.3.13.2.22 Schlüsselnummer E 632 und E 633

Die Einwender sind Eigentümer des mit einem Reihenhaus bebauten Flurstücks 2/322 der Flur 42 Gemarkung Lüneburg. In ihren Einwendungen vom 21.06.2012 (Einwendungen 632 und 633) widersprechen sie nicht der Inanspruchnahme ihres Grundstückes (Einwendungen 632 und 633). Von den 314 m² Gesamtfläche des Flurstücks werden im hinteren Randbereich 39 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Die Wohnnutzung wird hierdurch nicht maßgeblich beeinträchtigt. Das Grundstück steht nach Bau der Straße vollumfänglich wieder zur Verfügung. Von einer unzumutbaren Beeinträchtigung kann hier nicht ausgegangen werden. In der Einwendung werden vor allem immissionsbezogene Einwände und eine Forderung nach Bausubstanzerfassung angebracht. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4 und außerdem ihren Ausführungen hinsichtlich des Beweissicherungsverfahrens unter 2.3.2.4.2.6 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2.3.

2.3.3.13.2.23 Schlüsselnummer E 682 und E 683

In ihrer Einwendung vom 28.10.2017 (Einwendungen 682 und 683, 818 und 888) geben die Einwender an, Eigentümer des Flurstücks 2/332 der Flur 42 zu sein und wenden sich gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstücks. Das Flurstück 2/332 der Flur 42 ist nicht auffindbar. Basierend auf der in der Einwendung genannten Adresse scheint es sich gemäß Lageplan (Unterlage 05, Lageplan Blatt 04, Deckblatt 02) um das Flurstück 2/478 der Flur 42, Gemarkung Lüneburg zu handeln. Dieses Flurstück ist vom Vorhaben nicht betroffen und wird auch nicht bauzeitlich in Anspruch genommen.

Darüber hinaus ist die Einwenderin gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis Miteigentümerin der Flurstücke 2/514, 2/513, 2/515 der Flur 42. Das Flurstück 2/514 mit einer Gesamtfläche von 166 m² wird im Umfang von 9 m² im Randbereich vorübergehend in Anspruch genommen, das Flurstück 2/513, mit einer Gesamtfläche von 138 m² wird im Umfang von 17 m² ebenso im Randbereich vorübergehend in Anspruch genommen und das Flurstück 2/515 mit einer Gesamtfläche von 7 m² wird vorübergehend vollständig in Anspruch genommen. Gegen die Inanspruchnahme dieser Flächen wurden keine Einwände erhoben. Es scheint sich hierbei um Garagen/Parkflächen zu handeln, die aber angesichts der randlichen Inanspruchnahme der Flurstücke nicht tangiert werden. Eine unzumutbare Beeinträchtigung ist nicht erkennbar.

Außerdem werden immissionsbezogene Einwände, ein Beweissicherungsverfahren und Entschädigungen vorgebracht. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4 und außerdem ihre Ausführungen hinsichtlich des Beweissicherungsverfahrens unter 2.3.2.4.2.6 und die Nebenbestimmungen zu 1.9.2.3.

2.3.3.13.2.24 Schlüsselnummer E 731 und E 732

Die Einwender geben in ihrer Einwendung vom 01.11.2017 (Einwendung 804) an, Eigentümer der Flurstücke 29/68 und 29/69 der Flur 42, Gemarkung Lüneburg zu sein und fordern ein Beweissicherungsverfahren und ein Lärmmonitoring für ihr Gebäude und Grundstück. Das 477 m² große unbebaute Flurstück 29/68 wird in einem Umfang von 7 m² erworben und in einem Umfang von 163 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Von dem 852 m² großen Flurstück 29/69, auf

dem sich das Wohnhaus der Einwender befindet, werden 11 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Einwender widersprechen nicht explizit der Inanspruchnahme ihres Grundstücks. Die Inanspruchnahme ist auch zu gering, um sich unverhältnismäßig darzustellen.

Eine lärmtechnische Bauüberwachung ist in den Nebenbestimmungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2.4). Eine Lärmüberwachung der durch den Verkehr entstehenden Lärmimmissionen ist nicht vorgesehen, weil gemäß § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV ausschließlich eine Berechnung der Lärmimmissionen maßgeblich ist. Hinsichtlich des Beweissicherungsverfahrens verweist die Planfeststellungsbehörde auf ihre Ausführungen unter 2.3.2.4.2.6 sowie die Nebenbestimmungen zu 1.9.2.3. Eine lärmtechnische Bauüberwachung ist in den Nebenbestimmungen vorgesehen (vgl. 1.9.2.2.4).

2.3.3.13.2.25 E 810, E 811, E 812, E 813 und E 814

Die Einwender geben an (Einwendung 921), Eigentümer der Flurstücke 29/77 und 29/82 der Flur 42, Gemarkung Lüneburg zu sein. Sie wenden sich in ihrer Einwendung vom 04.11.2017 gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstücks. Das Flurstück 29/77, auf dem sich das Wohnhaus der Einwender befindet ist nicht von der Planung betroffen, und das nicht bebaute Flurstück 29/82 mit einer Gesamtfläche von 1.043 m² wird im Umfang von 89 m² im Randbereich vorübergehend in Anspruch genommen. Außerdem werden immissionsbezogene Einwände erhoben und Schutzmaßnahmen gefordert sowie Entschädigungen. Die genannte nur vorübergehende Inanspruchnahme ist zu gering, um als unzumutbarer Eingriff angesehen zu werden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4. Angesichts der lediglich bauzeitlichen und auf den Randbereich begrenzten Inanspruchnahme des Flurstückes sind für die Planfeststellungsbehörde Anhaltspunkte für eine unzumutbare Betroffenheit nicht ersichtlich.

2.3.3.13.2.26 Schlüsselnummer E 748 und E 749

Die Einwender sind nach ihren Angaben in der Einwendung vom 06.11.2017 (Einwendung 838) Eigentümer der Flurstücke 29/78, 29/83, 29/93 und 29/21 der Flur 42 der Gemarkung Lüneburg. Sie wenden sich gegen eine Inanspruchnahme ihres zu Wohnzwecken genutzten Grundstücks (29/78). Das Flurstück 29/21 ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Das Flurstück 29/83 mit einer Gesamtfläche von 374 m² wird im Umfang von 84 m² vorübergehend zur Nutzung als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Nach Beendigung der Straßenbauarbeiten werden die Arbeitsflächen auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) wieder in ihren Ursprungszustand hergerichtet. Die Eigentümer werden für den vorübergehenden Nutzungsentzug entschädigt (vgl. Regelungsverzeichnis, Unterlage 11, Nr. 4), wobei diese Entschädigungsansprüche nicht Gegenstand dieser Planfeststellung sind.

Das Flurstück 29/78 mit einer Gesamtfläche von 1.601 m² wird im Umfang von 2 m² erworben und im Randbereich im Umfang von 43 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Das Flurstück 29/93 mit einer Gesamtfläche von 271 m² wird im Umfang von 35 m² erworben und im Umfang von 147 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2, S. 11; Zeile 11) handelt es sich hierbei um Wohnbaufläche. Da eine dauerhafte Nutzung nur für den Randbereich des Flurstücks vorgesehen ist, das Flurstück hauptsächlich bauzeitlich in Anspruch genommen wird und der Einwender zudem Eigentümer zwei weiterer umliegender Flurstücke ist, sind unzumutbare Nachteile der Inanspruchnahme nicht ersichtlich. Die stets verbleibende Fläche ist ausreichend groß, um eine unzumutbare Inanspruchnahme annehmen zu

können.

Außerdem werden immissionsbezogene Einwände erhoben und Schutzmaßnahmen gefordert sowie Entschädigungen. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf ihre immissionsschutzrechtlichen Ausführungen unter 2.3.2.4 und Nebenbestimmungen zu 1.9.2 sowie die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter4.1.4.

2.3.3.13.2.27 Schlüsselnummer E 658

Die Einwenderin fordert in ihrer Einwendung vom 15.06.2012 (Einwendung 658) für das Grundstück in der Gemarkung Lüneburg, Flur 47, Flurstück 32/4 eine Entschädigung, da es vollständig zur Größe von 10 m² erworben wird. Bedenken gegen die Inanspruchnahme werden nicht erhoben und sind für die Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die Hinweise zum sich ggf. anschließenden Entschädigungsverfahren unter 4.1.4.

2.3.3.13.3 Mittelbare Auswirkungen

Auch im Hinblick auf von ihm ausgehende mittebare Beeinträchtigungen ist das Vorhaben planfestzustellen.

Auch mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung in den Blick zu nehmen. Einer konkreten Abwägung von Wertminderungen bedarf es indes nicht, denn die Wertminderungen sind regelmäßig nur ein Indikator für die tatsächlichen Belastungen, mit denen sich der Planfeststellungsbeschluss auseinandersetzt und deren Hinnahme er von den Betroffenen verlangt.[430]

Keine Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG und demgemäß auch keine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange – wie hier die Realisierung des Ersatzneubaus und Bereitstellung der benötigten Straßeninfrastruktur – ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust von Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen.[431] Es entspricht ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Auch ohne direkte Inanspruchnahme muss das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung berücksichtigt werden. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG nicht gegen eine

[430] BVerwG, Urteil vom 06.04.2017 – 4 A 1/16 –, juris Rn. 51; BVerwG, Urteil vom 14.03.2018 – 4 A 5/17 –, juris Rn. 113.
[431] BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 12/11 –, juris Rn. 67 ff. m.w.N.

Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist.[432]

Bezüglich der mittelbaren Auswirkungen durch Immissionen wird auf die diesbezüglichen speziellen Ausführungen Bezug genommen (2.3.2.4 und 2.3.3.4).

2.3.3.14 Sonstige private Einwendungen

2.3.3.14.1 Allgemeines

Auch alle sonstigen vorgebrachten Einwendungen hat die Planfeststellungsbehörde - soweit sie nicht bereits im Rahmen der gesetzlichen Ge- und Verbote zu beachten waren (vgl. Abschnitt 2.3.2) - bewertet und abgewogen mit dem Ergebnis, dass das Vorhaben in der in diesem Beschluss definierten Form planfestzustellen ist. Soweit sich Einwendungen ausschließlich auf die Auswirkungen nachfolgender Abschnitte beziehen (wie z.B. die als Querungshilfen vorgesehene Grünbrücke bei Wulstorf, das Bauwerk über den Vierenbach oder die Grünbrücke "Ohle Heide" im Abschnitt 2), sind sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, sondern bedürfen der Geltendmachung und ggf. Bewertung in dem den jeweiligen Abschnitt betreffenden Planfeststellungsverfahren.

Gem. § 74 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Einzelne Einwendungen und Stellungnahmen haben sich auch durch die aufgenommenen Auflagen oder die von der Vorhabenträgerin im Planänderungsverfahren eingebrachten Deckblätter erledigt. Andere konnten im Rahmen der Erörterung ausgeräumt werden. Diese Erledigung umfasst insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen. Teilweise konnte ihnen durch Inhalts- und Nebenbestimmungen (siehe Abschnitt 1.9) Rechnung getragen werden.

Zahlreiche Inhalte der Einwendungen wurden bereits vorstehend im Zusammenhang mit der materiell-rechtlichen Würdigung, Betroffenheiten im Eigentum unter 2.3.3.13 einer Betrachtung und Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen. Hierauf wird Bezug genommen. Die darüber hinaus gehenden individuellen Betroffenheiten bzw. Einwendungen werden im Folgenden bewertet und abgewogen.

2.3.3.14.2 Einwendungen zu Umwelt und Natur

Zahlreiche Einwender sprechen teilweise die gleichen Aspekte an, so dass hierauf gemeinsam eingegangen wird. Weitgehend entsprechen die Einwendungen denjenigen des BUND.

Soweit Einwendungen denjenigen des BUND entsprechen, werden sie aus denselben Gründen zurückgewiesen (hierzu 2.3.3.12.1). Zu den umweltfachlichen Themen wird ansonsten auf das Kapitel Naturschutzrecht (2.3.2.5) verwiesen. Bezüglich weiterer Einwände in naturschutzfachlicher Hinsicht gilt:

In mehreren Einwendungen wird auf Zerschneidungswirkungen eingegangen. Soweit sich diese auf die Zerschneidungswirkung der A 39 in nachfolgenden Abschnitten bezieht, sind diese in dem

[432] BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 – 9 A 20/08 –, juris Rn. 148.

auf den jeweiligen Abschnitt bezogenen Planfeststellungsverfahren vorzutragen und zu bewerten. Für diesen Planfeststellungsbeschluss ist lediglich relevant, dass hieraus keine unüberwindbaren Hindernisse resultieren (vgl. 2.3.3.1.4). Zu den Auswirkungen einer Zerschneidung auf Fledermäuse und die insofern getroffenen Maßnahmen wird auf 2.3.3.12.1 Bezug genommen. Was Zerschneidungswirkungen für Wild und insbesondere den Wolf betrifft, wird auf die Ausführungen zu den Jagdgenossenschaften verwiesen (2.3.3.8.22 und folgende).

Durch das vorgesehene Tunnelbauwerk zum Lärmschutz im Bereich der bestehenden Bundesstraße 4 sind zusätzliche Zerschneidungseffekte nicht zu erwarten. Es dient auch nicht der Vernetzung, was in Anbetracht anderer geeigneter Maßnahmen zur Minderung von Zerschneidungswirkungen auch nicht erforderlich ist. Gegenwärtig wird der durch Wohnbebauung geprägte Bereich durch die vorhandenen Verkehrsflächen der B 4 getrennt. Durch den Bau des Tunnels können sich positive Effekte auf die aktuell bereits zerschnittenen Flächen ergeben, auch wenn sich dieser innerhalb von aus Naturschutzsicht geringwertigeren Siedlungsbereiche befindet.

Soweit in der Einwendung die Abschreckung von Wildtieren durch die Anwesenheit des Menschen oder „Hunde-Duftmarken“ an der Faunabrücke BW 1-4 „Lüner Holz“ befürchtet wird, ist die Einwendung als unbegründet zurückzuweisen. Das Bauwerk dient vorrangig als Querungshilfe für Fledermäuse. Für Fledermäuse ist ein Meideverhalten in Folge der beschriebenen Effekte ausgeschlossen.

Soweit beanstandet wird, in Unterlage 19.2.1/2 würden Angaben zu Flugrouten, Quartierbäumen und Jagdgebieten der Fledermäuse fehlen, ist der Einwand berechtigt. Es handelt sich um einen redaktionellen Darstellungsfehler in der Unterlage 19.2.1/2 im Bereich der Apfelallee. Für diesen Bereich werden die relevanten Inhalte aber in der Unterlage 19.1 (S. 31 f.) vollständig dargestellt. Für die übrigen Bereiche bestehen keine Darstellungsfehler.

Ferner können Einwender die Veränderung der Schutzwürdigkeit der Böden nicht nachvollziehen. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Bodenfunktionsbewertung anhand der nach dem Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie[433] aktualisierten Daten angepasst wurde. Entsprechend dieser neuen Daten haben sich Änderungen in der Beurteilung der schutzwürdigen Böden ergeben, so dass nunmehr erkennbar ist, dass keine Böden besonderer Bedeutung betroffen sind (vgl. 2.2.7.3.3.4 und 2.2.7.3.4.4 und Unterlage 19.1, S. 25, S. 37, S. 53, S. 64).

Soweit in Einwendungen beanstandet wird, dass die Natur- und Artenschutzbelange nicht ausreichend berücksichtigt und Erkenntnisse aus Langzeitstudien zu Insekten- und Vogelpopulationen nicht ausreichend in der Abwägung gegenüber den öffentlichen Interessen eingeflossen seien, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Die den Auswirkungsprognosen zugrunde liegenden Datengrundlagen und Untersuchungen sind sachangemessen erhoben worden (vgl. 2.2.7.3.2). Langzeitstudien und Forschungserkenntnisse, soweit sie den Untersuchungsraum betreffen und vorliegen, sind in die Bewertungsstandards eingegangen und werden berücksichtigt. Neue Langzeitstudien oder anderweitige forschungsvorhabenähnliche Betrachtungen werden für eine sachgerechte Bearbeitung der naturschutzfachlichen Aspekte nicht verlangt.

Soweit beanstandet wird, Vorkommen des Schwarzstorches seien im vorliegenden Abschnitt nicht korrekt in den Antragsunterlagen berücksichtigt worden, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Nachweise der Art liegen trotz systematischer Kartierungen für den Wirkraum des Vorhabens nicht vor (vgl. 2.2.7.3.4.2.5).

Soweit wird, die Kompensation für Ortolan, Wachtelkönig und Feldlerche sei nicht ausreichend, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Zu einer Betroffenheit des Ortolans und Wachtelkönigs

[433] https://www.lbeg.niedersachsen.de/boden_grundwasser/bodenschutz/bodenfunktionsbewertung/bodenfunktionsbewertung-682.html

kommt es im vorliegenden Planungsabschnitt 1 der A 39 nicht. In Bezug auf die Feldlerche ist auf die Überarbeitung der Antragsunterlagen im Änderungsverfahren zu verweisen. Es ist festzustellen, dass die Größe der Maßnahmenfläche für die Anzahl der betroffenen Brutpaare der Art ausreichend ist.

Soweit befürchtet wird, dass es zu einer Abtrennung des südlichen Teils des EU-Vogelschutzgebietes V25 „Ostheide“ komme und Ansätze zur Problembewältigung nicht absehbar seien, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Das genannte Natura 2000-Gebiet ist durch das vorliegende Vorhaben nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die Vorausschau auf die weiteren Planungsabschnitte Bezug genommen (2.3.3.1.4).

Soweit befürchtet wird, dass durch den Entfall des Lärmschutzwalls Adendorf (nordöstlich der AS Erbstorfer Landstraße) eine Wildschutzbarriere entfalle und Maßnahmen gegen Wildunfälle vorzusehen seien, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Der vorhandene Wall bildet keine Wildschutzbarriere, da dieser von Tieren überquert werden kann. Zudem ist in dem beschriebenen Abschnitt ein Wildschutzzaun vorgesehen, der Wildunfälle effektiv verhindert.

Soweit vorgebracht wird, durch das Vorhaben würden zusätzliche Flächen zerstört, die zu einer weiteren Abnahme der Insektenpopulation (z.B. auch Bienen) führten, entbehrt dies einer nachvollziehbaren Grundlage. Soweit Lebensräume beeinträchtigt werden, werden diese hinreichend kompensiert. Dasselbe gilt hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Auswirkungen von Erschütterungen, die auf den ohnehin vorbelasteten Nahbereich der Trasse beschränkt sind.

Die in verschiedenen Einwendungen erhobene Forderung, aufgrund der prognostizierten artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände die komplette Planung zu verwerfen, ist als unbegründet zurückzuweisen. Die Ausnahmevoraussetzungen sind in den Antragsunterlagen ausführlich dargelegt (siehe 2.3.2.5.3.8) und sind nicht zu beanstanden.

Soweit in der Einwendung generell ein Monitoring für die Umsetzung und Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen gefordert wird, ist dies als unbegründet zurückzuweisen. Ein Monitoring ist erforderlich, wenn die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen nicht ausreichend belegt ist. Das ist hier nicht der Fall, da gute Kenntnisse über die Habitatansprüche der Zielarten sowie auch der vorgesehenen Maßnahmen vorliegen. Ob ein Bedarf für Monitoringmaßnahmen besteht, wird in der Unterlage 9.3 betrachtet. Dabei hat sich das Erfordernis für ein Monitoring nicht ergeben. Davon zu unterscheiden sind ggf. erforderliche Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen (einschl. ggf. erforderlicher Funktionskontrollen), die ebenfalls in Unterlage 9.3 (vgl. z.B. Maßnahme $5.1A_{FCS}$) dargestellt und präzisiert sind.

2.3.3.14.3 Sonstige

Soweit Einwender geltend machen, sie würden in der Nähe der Trasse wohnen bzw. Eigentümer von Grundstücken in Trassennähe sein, wird vor allem auf die Ausführungen zum Immissionsschutz 2.3.2.4 und die Ausführungen zu mittelbaren Auswirkungen auf das Eigentum (2.3.3.13.3) Bezug genommen. Ansonsten ist auszuführen:

Unbegründet ist die Befürchtung, nach Fertigstellung sei ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten, das Behinderungen verursache. Für den Zeitpunkt nach Fertigstellung der A 39 sind für die freie Strecke und alle Knotenpunkte des Abschnitts 1 der A 39 Leistungsfähigkeitsnachweise erbracht worden (siehe Unterlage 21.1 Anhang 5.1). Dabei wird - bis auf am Übergang in die bestehende A 39 (Einfahrt in FR Hamburg, vgl. hierzu 2.3.3.7.2.7) - mindestens die Qualitätsstufe D nach HBS 2015 und somit ein ausreichender Verkehrsfluss erreicht (Unterlage 21.1 Anhang 5.1, S. 5 ff., S. 42 ff.). Für den Bereich der Erbstorfer Landstraße wurde der Knotenpunkt A 39 / Erbstorfer Landstraße (Rampenfußpunkte) untersucht. Hier wurde die Qualitätsstufe C, also ebenfalls eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht (siehe Unterlage 21.1 Anhang 5.1, S. 5 ff.,

S. 92 ff.).

Dieselbe Befürchtung wird für die Bauphase geltend gemacht, was ebenfalls als unbegründet zurückzuweisen ist. Wie bereits im Kontext Lärmschutz auf Umleitungsstrecken (vgl. 2.3.3.4.2.5) ausgeführt ist, wird während der Bauzeit der Verkehr auf der Bestandstrasse weitestgehend aufrechterhalten und nur ein geringer Teil des Verkehrsaufkommens auf das Bestandsnetz ausweichen. Lediglich bei Unfällen, die Sperrungen erfordern oder bei im Rahmen der Brückenabbrucharbeiten vorgesehenen Vollsperrungen erfolgt eine Verschiebung der Verkehre auf das Bestandsnetz. Der Zeitraum ist hierbei auf wenige Tage begrenzt. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es dabei zeitweise auch zu erheblichen Behinderungen im Bestandsnetz kommen kann. Dies ist allerdings im Hinblick auf die absehbar kurzen Zeiträume und den Umstand, dass es auch heute bei einer Blockade auf der bestehenden B 4 zu entsprechenden Behinderungen kommen kann, vertretbar und nicht anders lösbar.

Soweit eine „Kostenklarheit“ vermisst und auf „überalterte Berechnungen des NKV“ hingewiesen wird, ist für die Planfeststellungsbehörde ausschlaggebend, dass das planfestgestellte Vorhaben nach wie vor über die erforderliche Planrechtfertigung verfügt (siehe 2.3.1).

Radwegeverbindungen wurden bei der Planung – auch betreffend die Bauphase - berücksichtigt (siehe 2.3.3.7.2.8). Soweit Einwender im Zuge der Verkehrswende zukunftsweisend eine Verbreiterung von Radwegen anregen, ist dies Aufgabe des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers und nicht Gegenstand der Planfeststellung für einen Autobahnausbau.

Im Übrigen wird geltend gemacht, der in Bienenbüttel geplante Sandabbau werde „aller Wahrscheinlichkeit nach bereits beim Bau des Abschnitts 1 der A 39 notwendig und sei daher im Rahmen der Planfeststellung zu bewerten. Es sei ein Konzept für die Beschaffung von Rohstoffen zu erstellen. Solange keine Anhaltspunkte dafür erkennbar sind, dass nicht hinreichend Rohstoffe für die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verfügbar sind, sieht die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche oder tatsächliche Notwendigkeit, dem Vorhabenträger die Erstellung eines solchen Konzepts aufzuerlegen.

2.3.3.15 Konfliktbewältigung im Übrigen und Begründung von Planvorbehalten

Gem. § 74 Abs. 3 VwVfG ist eine abschließende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten, soweit diese noch nicht möglich ist. Dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG[434], darf die Planfeststellungsbehörde die Lösung eines Problems gem. § 74 Abs. 3 VwVfG einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist.[435] Nach der Rechtsprechung des BVerwG würde es auch die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen, wenn in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde; die Planungsbehörde braucht sich daher nicht um jede Kleinigkeit zu kümmern.[436]

Solche Vorbehalte (vgl.1.9.2.2.4(6)(9), 1.9.3.12(4), 1.9.5.1 (9), 1.9.8 (7), 1.9.11.2(1)), 1.9.13, 1.9.14

[434] BVerwG, Urteil vom 31.01.2006 – 4 B 49/05 –, juris Rn. 21.
[435] Vgl. BVerwG, Urteil vom 22.05.1995 – 4 B 30/95 –; Buchholz 406.401 § 8 BNatSchG Nr. 16 und BVerwG, Urteil vom 30.08.1994 – 4 B 105/94 –, Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 31.
[436] BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96 –, juris Rn. 21.

sind hier zulässig, weil die Planfeststellungsbehörde ohne Abwägungsfehler ausschließen kann, dass eine Lösung des offen gehaltenen Problems durch die bereits getroffenen Feststellungen in Frage gestellt wird. Die in den Vorbehalten angesprochenen Konflikte sind in Ansehung der heute erkennbaren Gegebenheiten durch die Planfeststellung gelöst,[437] so dass – je nach konkreter Bauausführung – aufgrund der Vorbehalte ergänzende, von der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres als möglich erachtete Regelungen als Reaktion auf besondere Detailabläufe bei der Bauausführung getroffen werden oder lediglich abschließende Entscheidungen über Entschädigungen getroffen werden, für welche die Planfeststellungsbehörde bei Beeinträchtigungen durch mittelbare Vorhabenwirkungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zuständig ist. Vorhabenbedingt eintretende Rechtsverluste durch unmittelbare Inanspruchnahmen, wenn diese auch weitere mittelbare rechtliche Nachteile auslösen, wie den Verlust von Einstellplätzen nach der NBauO, sind dagegen im Nichteinigungsfall durch die zuständige Enteignungsbehörde im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu bewerten.

2.3.3.16 Gesamtabwägung

Unter Würdigung aller dargestellten Belange ist der Plan unter Beachtung der Maßgaben und Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses festzustellen, weil das öffentliche Interesse an seiner Realisierung entgegenstehende verbleibende Nachteile für gegenläufige öffentliche Interessen oder auch private Belange überwiegt.

2.3.4 Begründung der weiteren Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Begründung der Nebenbestimmungen erfolgt unter den vorstehenden Ziffern. Soweit der Planfeststellungsbeschluss mit Vorbehalten versehen ist, gilt Folgendes: Grundsätzlich müssen alle durch das Vorhaben verursachten Konflikte im Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Die technische Ausführungsplanung - einschließlich fachlicher Detailuntersuchungen und darauf aufbauender Schutzvorkehrungen - kann aber dann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn sie nach dem Stand der Technik beherrschbar ist, die entsprechenden Vorgaben beachtet und keine abwägungsbeachtlichen Belange berührt werden.[438] Dies ist bezüglich der einer Detail- bzw. Ausführungsplanung unterworfenen Aspekte der Fall. Für den Fall, dass sich aus der Detailplanung das Erfordernis weiterer Nebenbestimmungen ergibt, sind diese ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss vorbehalten.

[437] Vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1001/04 –, juris Rn. 466.
[438] BVerwG, Urteile vom 03.03.2011 – 9 A 8/10 –, juris Rn. 50 und vom 11.10.2017 – 9 A 14/16 –, juris Rn. 114; BVerwG, Beschluss vom 07.08.2014 – 9 VR 2/14 –, juris Rn. 4.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

3.1 Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 Satz 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 die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach – Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung vom 24.11.2017 (BGBl. I S. 3803), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 05.10.2021 (BGBl. I S. 4607), erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind gemäß § 17e Abs. 3 Satz 1 FStrG innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben (Klagebegründungsfrist). Verspätetes Vorbringen wird gemäß § 17e Abs. 3 Satz 2 FStrG nur bei genügender Entschuldigung zugelassen. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen, § 17e Abs. 3 Satz 3 FStrG. Die Klagebegründungsfrist kann gemäß § 17e Abs. 3 Satz 5 FStrG durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn in dem diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Planfeststellungsverfahren keine Möglichkeit der Beteiligung bestand.

3.2 Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung

Gemäß § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss über einen Bundesverkehrsweg keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig gestellt und begründet werden. Er ist schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach – Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung vom 24.11.2017 (BGBl. I S. 3803), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 05.10.2021 (BGBl. I S. 4607), zu stellen. Er muss den Antragsteller, den Antragsgegner und den Gegenstand des Antragsbegehrens bezeichnen. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

3.3 Beklagter und Antragsgegner

Klage und Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung sind gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover, zu richten.

3.4 Vertretungszwang für Klage und Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung

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 sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

Im Auftrage

Broocks

NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR 14

4 Hinweise

4.1 Besonderheiten des Planfeststellungsverfahrens

4.1.1 Auslegung und Zustellung

Gem. § 17b Abs. 3 FStrG erfolgt die Zustellung, Auslegung und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses dadurch, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde unter https://planfeststellung.strassenbau.Niedersachsen.de/overview veröffentlicht wird. Zusätzlich wird der verfügende Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde in den örtlichen Tageszeitungen, hier der Landeszeitung für die Lüneburger Heide (LZ) und dem Winsener Anzeiger bekanntgemacht. Mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist gilt die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Die Unterlagen nach Satz 1 werden auch auf dem zentralen UVP-Portal des Landes Niedersachsen (https://uvp.niedersachsen.de/startseite) zugänglich gemacht.

Unabhängig vom elektronischen Zugänglichmachen des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen bei der Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nord - Außenstelle Lüneburg, Wilschenbrucher Weg 69, 21335 Lüneburg oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat. 41 Planfeststellung, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, nach vorheriger telefonischer Terminabstimmung eingesehen (0511 3034-01) werden.

4.1.2 Wirkungen der Planfeststellung

Mit der Planfeststellung wird über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange entschieden (Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 VwVfG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 HS 2 VwVfG) mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 15 und 19 Abs. 3 WHG, die unter 1.4.1 erteilt wird.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen getroffen. Sowohl Straßenbeschilderungen als auch Fahrbahnmarkierungen sind von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG erfolgt durch den Planfeststellungsbeschluss eine rechtsgestaltende Regelung sämtlicher öffentlich-rechtlicher Rechtsbeziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und der durch dieses Vorhaben Betroffenen.

Der Planfeststellungsbeschluss ist gem. § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO sofort vollziehbar.

Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden, so sind private oder öffentlich-rechtliche Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen (§ 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG).

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans 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.

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 (§ 1 Abs. 1 NVwVfG i.V.m. 42 VwVfG).

4.1.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von 10 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens 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 (§ 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG).

4.1.4 Entschädigungsforderungen

Dem Planfeststellungsbeschluss kommt keine unmittelbar privatrechtsgestaltende Wirkung zu. Der festgestellte Plan ist einem etwaigen Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Einwendungen, die Art und Umfang einer Enteignungsentschädigung zum Inhalt haben, werden daher im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit der Vorhabenträgerin bzw. im Enteignungsverfahren geltend gemacht werden.

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten.

4.1.5 Verschlüsselung der Einwendung

Aus datenschutzrechtlichen Gründen unterbleibt eine namentliche Nennung der Einwender. Sie werden im Text des Planfeststellungsbeschlusses jeweils mit einer Schlüsselnummer anonymisiert. Die Planfeststellungsbehörde gibt auf Anfrage (poststelle@nlstbv.niedersachsen.de) der betroffenen Einwender Auskunft über die Schlüsselnummer.

Anhang – Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung(en)
AbfKlärV	Klärschlammverordnung, Verordnung über die Verwertung von Klärschlamm, Klärschlammgemisch und Klärschlammkompost vom 27. September 2017, BGBl. I S. 3465, zuletzt geändert am 19. Juni 2020, BGBl. I S. 1328
ABl.	Amtsblatt
AbwV	Verordnung über Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2004 (BGBl. I S. 1108, 2625), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Januar 2022 (BGBl. I S. 87)
AD	Autobahndreieck
a.E.	am Ende
a.F.	Alte Fassung
AK	Autobahnkreuz
Anl.	Anlage
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
AVV	Abfallverzeichnis-Verordnung, Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis vom 10. Dezember 2001, BGBl. I S. 3379, zuletzt geändert am 30. Juni 2020, BGBl. I S. 1533
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen vom 19. August 1970, Beilage zum BAnz vom 1. September 1970
AVZ	Erläuterungsbericht mit allgemein-verständlicher, nichttechnischer Zusammenfassung
AZ	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch vom 3. November 2017, BGBl. I S. 3634, zuletzt geändert am 4. Januar 2023, BGBl. I Nr. 6
BAW	Bundesanstalt für Wasserbau
BAW-GA	Bundesanstalt für Wasserbau – Gutachten
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten vom 17. März 1998, BGBl. I S. 502, zuletzt geändert am 25. Februar 2021, BGBl. I S. 306
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999, BGBl. I S. 1554, zuletzt geändert am 19. Juni 2020, BGBl. I S. 1328

BDSG	Bundesdatenschutzgesetz vom 30. Juni 2017, BGBl. I S. 2097, zuletzt geändert am 23.06.2021, BGBl. I S. 1858
BE	Baustelleneinrichtung
BFL	Büro für Landschaftsentwicklung GmbH
BFN	Bundesamt für Naturschutz
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz, Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge vom 17. Mai 2013, BGBl. I S. 1274, zuletzt geändert am 24. September 2021, BGBl. I S. 4458
BImSchV	Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen, Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 31. Mai 2017, BGBl. I S. 1440, zuletzt geändert am 12. Januar 2021, BGBl. I S. 69
BLMP	Bund-Länder-Messprogramm
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz, Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009, BGBl. I S. 2542, zuletzt geändert am 13. Mai 2019, BGBl. I S. 706
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
BWaldG	Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft vom 2. Mai 1975, BGBl. I S. 1730, zuletzt geändert am 9. Juni 2021, BGBl. I S. 1730
BWP	Bewirtschaftungsplan
bzw.	beziehungsweise
CEF-Maßnahme	continuous ecological functionality-measures - Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CO_2-Äq.	CO_2-Äquivalente
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel – Bewertungskurve A
db(B)	Dezibel – Bewertungskurve B
DDT	Dichlordiphenyltrichlorethan
DG	Dachgeschoss

d.h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Diameter Nominal/ Nenndurchmesser
DSGVO	Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG
D_{StrO}	Fahrbahnoberflächen-Korrekturwert für offenporigen Asphalt
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Kfz/24h
E	Einleitstelle
EA	Entwässerungsabschnitt
EG	Erdgeschoss
EGVP	Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach
EG-WRRL	Wasser-Rahmen-Richtlinie, Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik vom 23. Oktober 2000, ABl. S. 1, zuletzt geändert am 31. Oktober 2014, ABl. S. 32
EKA	Entwurfsklassen i.S.d. Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)
ERVV	Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung, Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I. S. 3803, zuletzt geändert am 5. Oktober 2021, BGBl. I. S. 4607
ESK	Elbe-Seiten-Kanal
etc.	et cetera
e.V.	eingetragener Verein
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU-VSRL	Vogelschutzrichtlinie, Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009, ABl. S. 7, zuletzt geändert am 25. Juni 2019, ABl. S. 115
f	festgestellt
f.	folgende
FB-WRRL	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
FCS-Maßnahme	favorable conservation status-measures - Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands einer Population
ff.	fortfolgende
FFH	Flora-Fauna-Habitat

FFH Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen – Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie- vom 21. Mai 1992, ABl. L 206 S. 7
FGE	Flussgebietseinheit
FÖAG	Faunistisch-Ökologische Arbeitsgemeinschaft
FStrAbÄndG	Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354 Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 4. Oktober 2004, BGBl. I S. 2574
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz vom 20. Januar 2005, BGBl. I S. 201, zuletzt geändert am 23. Dezember 2016, BGBl. I S. 3354
FStrBAG	Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14. August 2017, BGBl. I S. 3122, 3143, zuletzt geändert am 31. Mai 2021, BGBl. I S. 1221
FStrG	Bundesfernstraßengesetz vom 28. Juni 2007, BGBl. I S. 1206, zuletzt geändert am 10. September 2021, BGBl. I S. 4147
FSÜ	Flugroutensichtüberprüfung
gem.	gemäß
GfN	Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949, BGBl. I 1949, zuletzt geändert am 29. September 2020, BGBl. I S. 2048
ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GrV	Grundwasserverordnung
GrwV	Grundwasserverordnung - Verordnung zum Schutz des Grundwassers vom 9. November 2010, BGBl. I S. 1513, zuletzt geändert am 4.5.2017, BGBl. I S. 1044
GÜBAK	Gemeinsame Übergangsbestimmungen zum Umgang mit Baggergut in den Küstengewässern vom August 2009
GWK	Grundwasserkörper
GWL	Grundwasserleiter
h	Stunde
ha	Hektar
HABAB-WSV 2017	Handlungsanweisung für den Umgang mit Baggergut aus Bundeswasserstraßen im Binnenland
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HL	Hansestadt Lüneburg

i.d.F.	in der Fassung
i.H.a.	im Hinblick auf
IGW	Immissionsgrenzwert
InfrGG	Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017, BGBl. I S. 3122, 3141, zuletzt geändert am 22. Dezember 2023, BGBl. I Nr. 409
IRW	Immissionsrichtwerte
i.S.d.	im Sinne des/der
ISO	International Organization for Standardization
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KOSTRA-DWD	Koordinierte Starkniederschlags-Regionalisierungs-Auswertungen des Deutschen Wetterdienstes
KP	Knotenpunkt
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz, Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen vom 24. Februar 2012, BGBl. I S. 212, zuletzt geändert am 10. August 2021, BGBl. I S. 3436
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12 Dezember 2019, BGBl. I S. 2513, zuletzt geändert am 15 Juli 2024, BGBl. I Nr. 235
kV	Kilovolt
L	Landesstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LEP	Landesentwicklungsplan
lfd. Nr.	laufende Nummer
LOGZBw	Logistikzentrum der Bundeswehr (Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)

LROP	Landes-Raumordnungsprogramm
LRT	Lebensraumtypen
LS	Leitsatz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
L_{WAr}	Schallleistungspegel
m	Meter
m/s	Meter pro Sekunde
MLC	Military Load Classification – Gewichtsklassifizierung für militärische Kraftfahrzeuge
mm	Millimeter
n	nachrichtlich
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 19. Februar 2010, Nds. GVBl. S. 104 – VORIS 28100, zuletzt geändert am 11. November 2020, Nds. GVBl. S. 444
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30. Mai 1978, Nds. GVBl. S. 517 – VORIS 22510 01 00 00 000, zuletzt geändert am 12. Dezember 2023, Nds. GVBl. S. 289
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NNatSchG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 19. Februar 2010, Nds. GVBl. S. 104 – VORIS 28100
NHN	Normalhöhennull
NKompVzVO	Niedersächsische Verordnung über das Kompensationsverzeichnis vom 1. Februar 2013, Nds. GVBl. S. 42
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
Nr.	Nummer
NO	Nord-Ost
NOx	Stickoxide
NO_2	Stickstoffdioxid

NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz vom 24. September 1980, Nds. GVBl. S. 359, zuletzt geändert am 29. Juni 2022, Nds. GVBl. S. 420
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 3. Dezember 1976, Nds. GVBl. S. 311 - VORIS 20210 02 00 00 000, zuletzt geändert am 22. September 2022, Nds. GVBl. S. 589
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NW	Nord-West
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung vom 21. März 2002, Nds. GVBl. S. 112
O	Ost
ÖBB	Ökologische Baubegleitung
OG	Obergeschoss
OGewV	Oberflächengewässerverordnung - Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20. Juni 2016, BGBl. I S. 1373, zuletzt geändert am 9. Dezember 2020, BGBl. I S. 2873
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OPA	Offenporiger Asphalt
OWK	Oberflächenwasserkörper
P	Pfeiler
PCB	polychlorierte Biphenyle
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz vom 20. Mai 2020, BGBl. I S. 1041, zuletzt geändert am 4. Dezember 2023, BGBl. I Nr. 344
PM	particulate matter – Feinstaubgröße i.S.d. National Air Quality-Standards (aerodynamischer Durchmesser von 2,5 µm bzw. 10 µm)
QK	Qualitätskomponente
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen, Technisches Regelwerk, eingeführt mit dem Allgemeines Rundschreiben Straßenbau ARS 7/2009*
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RBF	Retentionsbodenfilteranlage
REwS	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen
RiFa	Richtungsfahrbahn
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RL 06/118/EG	Richtlinie 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zum Schutz des Grundwassers von Verschmutzung und Verschlechterung, ABl. Nr. L 372
RL 92/43/EWG	Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21. Mai 1992
RL D	Status nach Roter Lister Deutschland
RLBP	Landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 vom 31. Oktober 2019, VkBl. S. 698
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 vom 14. April 1990, VkBl. Nr. 7
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RLW 16	Richtlinie für den ländlichen Wegebau
R_{min}	Mindestradius
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008, BGBl. I S. 2986, zuletzt geändert 3. Dezember 2020, BGBl. I S. 2694
RoV	Raumordnungsverfahren
RoV	Raumordnungsverordnung, Verordnung zu § 15 des Raumordnungsgesetzes vom 13. Dezember 1990, BGBl. I S. 2766, zuletzt geändert am 3. Dezember 2020, BGBl. I S. 2694
RQ	Regelquerschnitt
RRB	Regenrückhaltebecken
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
RWK	Regenwasserkanal
S	Süd
S.	Seite
SeeSchStrO	Seeschifffahrtsstraßenordnung vom 22. Oktober 1998 BGBl. I S. 3209, zuletzt geändert am 21. September 2018, BGBl. I S. 1398
SLW	Schwerlastwagen
SO	Süd-Ost
s.o.	siehe oben

STANAG	Standardisierungsübereinkommen der NATO
SW	Süd-West
SVZ	Straßenverkehrszählung
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998, GMBI. S. 503, zuletzt geändert am 1. Juni 2017, BAnz AT 08.06.2017 B5
TBW	Teilbauwerke
TEL	Tideelbe
TGP	Trüper, Gondesen und Partner mbB, „TGP Landschaftsarchitekten“
THG	Treibhausgas
TK	Teilknotenpunkt
TKG	Telekommunikationsgesetz vom 23. Juni 2021, BGBl. I S. 1858, zuletzt geändert am 06. Mai 2024, BGBl. I Nr. 149
TöB	Träger öffentlicher Belange
TrinkwV	Trinkwasserverordnung, Verordnung über die Qualität von Wasser für den menschliche Gebrauch, zuletzt geändert am 22. September 2021, BGBl. I S. 4343
TSF	Temporäre Seitenstreifenfreigabe
U	Unterlage
u.a.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
UBB	Umweltbaubegleitung
UmwRG	Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz, Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG vom 23. August 2017, BGBl. I S. 3290, zuletzt geändert am 25. Februar 2021, BGBl. I S. 306
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UQN	Umweltqualitätsnorm
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18. März 2021, BGBl. I S. 540, zuletzt geändert am 10. September 2021, BGBl. I S. 4147
UVPG a.F.	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 24. Februar 2010, BGBl. I S. 94 - a.F. bezieht sich auf die Fassung vom 26. Juli 2017, BGBl. I S. 1966
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UW	Umspannwerk

vgl.	vergleiche
VkBl.	Verkehrsblatt
VKZ	Verkehrszentrale
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 27. Mai 1997, VkBl. S. 434, zuletzt geändert am 25. Juni 2010 mit Rundschreiben StB 13/7144.2/01/1206434
VU	Verkehrsuntersuchung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19. März 1991, BGBl. I S. 686, zuletzt geändert am 8. Oktober 2021, BGBl. I S. 4650
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz vom 23. Januar 2003, BGBl. I, S. 102, zuletzt geändert am 25.06.2021, BGBl. I S. 2154
W	West
WA	allgemeines Wohngebiet
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz vom 23. Mai 2007, BGBl. I S. 962, zuletzt geändert am 19. August 2021, BGBl. I S. 3901
WHG	Wasserhaushaltsgesetz, Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 31. Juli 2009, BGBl. I S. 2585, zuletzt geändert am 18. August 2021, BGBl. I S. 3901
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
WVG	Gesetz über Wasser- und Bodenverbände vom 12. Februar 1991, BGBl. I S. 405, zuletzt geändert am 15.5.2002, BGBl. I S. 1578
z.B.	zum Beispiel
ZTV LW 16	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege
µg/m³	Mikrogramm pro Kubikmeter