



Region Hannover  
Der Regionspräsident  
- Team Baurecht und Fachaufsicht -  
Höltyst. 17, 30171 Hannover

---

AZ: 63.01/K336-11/27

Hannover, 16.12.2022

**PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS**  
für  
die Aufhebung der Bahnübergänge in Poggenhagen  
im Zuge der B 442 und K 336  
und Ersatz durch eine Überführung im Zuge der K 336 neu  
(Stadt Neustadt a. Rbge.)

**Vorhabenträger:**  
Region Hannover  
Hildesheimer Str. 18  
30169 Hannover

**. Ausfertigung**

Die Fotokopie stimmt mit der Urschrift  
des Planfeststellungsbeschlusses  
vom 16.12.2022 vollständig überein.  
Hannover, den 19.12.22  
Region Hannover  
Der Regionspräsident  
Im Auftrage

Der Plan ist festgestellt am **16. Dezember 2022.**

Änderungen an den Planunterlagen aufgrund dieses Beschlusses sind durch Einträge und Umrandungen in **GRÜN** kenntlich gemacht.

Im Auftrage

(Todtenhausen)

## GLIEDERUNG

<b>Abschnitt A: Verfügender Teil</b> .....	<b>5</b>
1. Planfeststellung .....	5
1.1 Feststellung .....	5
1.2 Planunterlagen .....	5
1.3 Planänderungen und –ergänzungen (Grüneintragungen) .....	6
1.3.1 Deckblätter .....	6
1.4 Nebenbestimmungen.....	7
1.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Bauausführung .....	7
1.4.2 Unterrichtungspflichten .....	8
1.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege.....	8
1.4.4 Belange der Ver- und Entsorgungsträger und Telekommunikation .....	9
1.4.5 Kampfmittelbeseitigung .....	10
1.4.6 Abfall/Bodenschutz.....	10
1.4.7 Immissionsschutz .....	12
1.4.8 Denkmalschutz.....	15
1.4.8 Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme .....	16
2. Wasserrechtliche Entscheidungen .....	16
3. Einvernehmliche Regelungen .....	16
3.1 Vereinbarungen .....	17
3.2 Allgemeine Zusagen des Vorhabenträgers .....	17
3.3 Einzelne einvernehmliche Regelungen .....	17
4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen .....	18
4.1 Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg .....	18
4.2 Einwendungsnummern 174 und 175 .....	19
4.3 Einwendungsnummer 181 .....	19
4.4 Einwendungsnummer 183.....	19
4.5 Einwendungsnummer 184 .....	19
4.6 Einwendungsnummern 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190 .....	19
5. Vorbehalt der ergänzenden Planfeststellung.....	19
<b>Abschnitt B: Begründung</b> .....	<b>20</b>
1. Rechtsgrundlagen .....	20
2. Verfahrensrechtliche Fragen .....	20
3. Umweltverträglichkeitsprüfung .....	22
3.1 Allgemeines.....	22
3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	22
3.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt .....	22
3.2.2 Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll .....	22

3.2.3 Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen .....	23
3.2.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens .....	25
3.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung .....	34
3.3.1 Auswirkungen auf den Menschen .....	35
3.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	36
3.3.3 Auswirkungen auf den Boden .....	36
3.3.4 Auswirkungen auf das Wasser .....	37
3.3.5 Auswirkungen auf Klima/Luft .....	38
3.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft .....	38
3.3.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter .....	38
3.3.8 Auswirkungen auf die Fläche .....	38
3.3.9 Medienübergreifende Gesamtdarstellung .....	39
4. Materiell-rechtliche Würdigung .....	40
4.1 Planrechtfertigung .....	40
4.2 Vorgaben der Raumordnung .....	41
4.3 Vereinbarkeit mit Immissionsschutzrecht .....	44
4.3.1 Lärmschutz .....	44
4.3.2 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe .....	54
4.3.3 Beeinträchtigungen durch Erschütterungen .....	54
4.4 Vereinbarkeit mit Wasserrecht .....	55
4.5 Vereinbarkeit mit Naturschutzrecht .....	55
4.5.1 Natura 2000-Gebiete .....	56
4.5.2 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NNatG .....	57
4.5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	58
4.5.4 Gesetzlicher Biotopschutz .....	61
4.5.5 Artenschutz .....	62
4.5.6 Ergebnis .....	64
4.6 Vereinbarkeit mit anderen Belangen .....	64
4.6.1 Keine negativen Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz .....	64
4.6.2 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	65
4.6.3 Auswirkungen auf das Radwegenetz und den Fußgängerverkehr .....	66
4.6.4 Baugrund/Erdarbeiten .....	66
4.6.5 Ingenieurbauwerke .....	67
4.6.6 Abfall, Boden .....	67
4.6.7 Denkmalschutz .....	68
4.6.8 Weitere öffentliche Belange .....	69
4.6.9 Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum .....	70
4.6.10 Vereinbarkeit mit dem Klimaschutzgesetz .....	71
4.7 Gesamtabwägung .....	72

4.7.1 Variantenvergleich .....	72
4.7.2 Überwiegen des Öffentlichen Interesses am Vorhaben .....	83
4.7.3 Gesamtergebnis .....	88
5. Besondere Begründungen .....	88
5.1 Begründung der Planänderungen .....	88
5.2 Begründung für die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen .....	89
5.3 Begründung des Vorbehalts der ergänzenden Planfeststellung .....	89
6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gem. Abschnitt A Ziffer 4 .....	90
6.1 (4.1) Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg .....	90
6.2 (4.2) Einwendungsnummern 174 und 175 .....	94
6.3 (4.3) Einwendungsnummer 181 .....	95
6.4 (4.4) Einwendungsnummer 183 .....	96
6.5 (4.5) Einwendungsnummer 184 .....	97
6.6 (4.6) Einwendungsnummern 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190 .....	99
<b>Abschnitt C: Hinweise .....</b>	<b>99</b>
1. Allgemeiner Hinweis .....	99
2. Bekanntmachungshinweis .....	100
3. Nicht festgestellte Unterlagen .....	100
4. Hinweis auf behördliche Entschweidungen, die durch diese Planfeststellung ersetzt werden .....	101
4.1 Naturschutzrechtliche Regelungen .....	101
4.2 Denkmalschutzrechtliche Regelungen .....	101
4.3 Waldrechtliche Regelungen .....	101
<b>Abschnitt D: Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>102</b>
Fundstellen .....	102

## Abschnitt A: Verfügender Teil

### 1. Planfeststellung

#### 1.1 Feststellung

Der von der Region Hannover, Fachbereich Verkehr, aufgestellte Plan für die Aufhebung der Bahnübergänge in Poggenhagen im Zuge der B 442 und K 336 und Ersatz durch eine Überführung im Zuge der K 336 neu (Stadt Neustadt a. Rbge.) wird mit den Änderungen und Ergänzungen, die sich im Laufe des Verfahrens ergeben haben (Ziffer 1.3), sowie den unter Ziffer 1.4 aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

#### 1.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachfolgend aufgelisteten, mit grünem Siegelaufdruck (Siegel Nr. 73) gekennzeichneten Unterlagen.

Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum Plan. Sie sind den planfestgestellten Unterlagen lediglich nachrichtlich beigelegt.

Anlage	Bezeichnung	Blatt/Anzahl	Datum
<b>Ordner 1</b>			
2	Übersichtskarte M=1:25.000	1	12.02.2021
3	Übersichtslageplan M=1:5.000	1	24.02.2021
5	Lageplan M=1:500, Blatt 3 und 4	2	24.02.2021
	Deckblätter 1 D und 2 D ersetzen Blatt 1 und 2 (s. 1.3)	2	30.11.2022
6	Höhenplan M=1:500/50	11	24.02.2021
7	<u>Immissionsschutzmaßnahmen:</u>		
7.1	Übersichtslageplan der Lärmschutzmaßnahmen	1	24.02.2021
7.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen M=1:1.000	3	24.02.2021
9	<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen:</u>		
9.1	Übersichtslageplan M=1:7.500, ersetzt durch Deckblatt 09.1/1 D	1	30.11.2022
9.2	Maßnahmenplan M=1:500 inklusive Legende Deckblätter 1 D und 2 D ersetzen Blatt 1 und 2 (s. 1.3)	2	24.02.2021
		2	30.11.2022
9.3	Maßnahmenkartei (einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis): 52 Seiten Blatt Nr. 5.1 A <sub>CEF</sub> wird geändert durch Deckblatt Nr. 5.1 A <sub>CEF</sub> , Seiten 39 D und 40 D	27	24.02.2021
		2	30.11.2022
9.4	Vergleichende Gegenüberstellung (einschl. Vorblatt)	3	12.02.2021
10	<u>Grunderwerb:</u>		
10.1	Grunderwerbsplan M=1:500, Blatt 4, 5 und 6 Die Deckblätter 1 D, 2 D, 3 D und 7 D ersetzen die Blätter 1, 2, 3, 7. (s. 1.3)	3	24.02.2021
		4	30.11.2022
10.2	Grunderwerbsverzeichnis Die Blätter vom 24.02.2021 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 26.08.2022 (s. 1.3).	5	30.11.2022
11	Regelungsverzeichnis (einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)	37	24.02.2021
14.2	Regelquerschnitte M=1:50	4	24.02.2021
<b>Ordner 2</b>			
16	<u>Sonstige Pläne:</u>		
16.1	Lageplan Bahnübergang Fliegerstraße und Bahnübergang Moordorfer Straße	2	24.02.2021

16.2	Bauwerksplan Straßenbrücke	1	24.02.2021
16.3	Bauwerksplan Trogbauwerk, Fußgängerbrücke	1	24.02.2021
17	<i>Immissionstechnische Unterlagen:</i>		
17.1	<i>Schalltechnische Untersuchung zum Neubau der K 336n, P+R-Anlage und der Eisenbahnbrücke</i>		24.02.2021
17.1	Liste zu Nr. 6 „Schiene“: Zusammenstellung der Gebäude-seiten mit Grenzwertüberschreitung im Hinblick auf die Einwirkung von Schienenverkehrslärmimmissionen	2	24.02.2021
17.1.2	Teil 1c: Zusammenstellung der Beurteilungspegel durch Straßen- und Parkplatzlärm	29	24.02.2021
17.1.2	Teil 2b und 2c: Zusammenstellung der Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärm; Lärmvorsorge (wesentliche Änderung) aktiver und passiver Lärmschutz; Feststellung der Ansprüche aus dem Bau der Eisenbahnbrücke	4	24.02.2021
17.1.3	Gegenüberstellung der Teilschallpegel und Summenpegel durch Verkehrslärm Prognosefall mit aktivem Lärmschutz / Planungsnullfall ohne aktiven Lärmschutz	28	24.02.2021
17.2	<i>Schalltechnische Untersuchung zur Mehrbelastung des bestehenden Straßennetzes aus geänderten Verkehrsströmen</i>		24.02.2021
17.2.2	Teil 2: Zusammenstellung der Beurteilungspegel durch Straßenverkehrslärm vom bestehenden Streckenabschnitt der Wunstorfer Straße im Bereich der "Hachland - Siedlung"	12	24.02.2021
17.2.3	Übersichtslageplan: Darstellung der Baustrecke und der Lärmzunahme im Nahbereich von bestehenden Hauptverkehrsstraßen	1	24.02.2021
17.2.4	Isophonenpläne M=1:1.500	3	24.02.2021
17.3	<i>Schalltechnische Untersuchung zu bauzeitlichen Immissionen</i>		
17.3.3	Baulärm Isophonenpläne Tag und Nacht	13	24.02.2021
17.3.4	Baulärm Isophonenpläne Vorbelastung Tag und Nacht	2	24.02.2021

### 1.3 Planänderungen und -ergänzungen (Grüneintragungen)

#### 1.3.1 Deckblätter

Ersetzt, geändert oder ergänzt werden folgende Pläne und Verzeichnisse:

Anlage	Bezeichnung	Deckblatt	Blatt/Anzahl	Datum
5	Lageplan M=1:500	Die Deckblätter 1 D und 2 D ersetzen die Blätter 1 und 2	2	30.11.2022
9	<i>Landschaftspflegerische Maßnahmen:</i>			
9.1	Übersichtslageplan M=1:7.500	Deckblatt 09.1/1 D ersetzt Blatt 09.1/1	1	30.11.2022
9.2	Maßnahmenplan M=1:500	Die Deckblätter 1 D und 2 D ersetzen die Blätter 1 und 2	2	30.11.2022
9.3	Maßnahmenkartei	Blatt Nr. 5.1 A <sub>CEF</sub> wird geändert durch Deckblatt Nr. 5.1 A <sub>CEF</sub> , Seiten 39 D und 40 D		30.11.2022

10	<i>Grunderwerb:</i>			
10.1	Grunderwerbspläne	Die Deckblätter 1 D, 2 D, 3 D und 7 D ersetzen die Blätter 1, 2, 3, 7.	4	30.11.2022
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	Die Deckblätter vom 26.08.2022 ersetzen die Unterlage vom 24.02.2021 vollständig.	5	30.11.2022

**1.3.2 Maßnahmenblatt Nr. 2.1 A der Maßnahmenkartei, Unterlage 9.3 (Anlage und Entwicklung eines Waldrandes), Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt 1:** Abweichend wird geregelt, dass die Breite des Waldrandes nord- und südseitig der Straße jeweils 25 m beträgt. Der Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis werden entsprechend geändert.

**1.3.3 Einmündung B 442 / K 333:** Der Knotenpunkt wird neugestaltet. Die Einmündung wird so umgeplant, dass eine b=3,00 m breite Mittelinsel geschaffen wird, die den gültigen Richtlinien für den Radverkehr (ERA, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entspricht. Bei der Erstellung der Ausführungsunterlagen ist der Bereich nachträglich zu vermessen und die neue Planung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr abzustimmen.

**1.3.4 Flurstück 12/8 der Flur, Gemarkung Poggenhagen:** Die Brunnenanlage mit dem Beregnungsnetz für alle Teilflächen beidseitig der K336n wird wiederhergestellt. Die Kosten dafür trägt der Vorhabenträger.

**1.3.5 Maßnahmenblatt Nr. 5.1 A<sub>CEF</sub> der Maßnahmenkartei, Unterlage 9.3 (Entwicklung eines Brachstreifens für die Feldlerche):** Da die auf dem Flurstück 14/10 in der Flur 3 geplanten Feldlerchen-Ausgleichsmassnahmen nicht dauerhaft als Ausgleichsfläche eingeplant werden können, muss eine alternative Fläche herangezogen werden. Die Kompensation wird in der Gemarkung Blumenau, Flur 4, auf den Flurstücken 7/21 bis 7/24 und den Flurstücken 7/26 und 7/27 stattfinden. Dazu werden das o.g. Maßnahmenblatt, der Übersichtsplan der Maßnahmen, Unterlage 9.1, der Grunderwerbsplan, Unterlage 10.1, Blatt 7 und das Grunderwerbsverzeichnis, Unterlage 10.2, lfd. Nummer 7.03.1, entsprechend geändert. Die Belastung für das Flurstück 14/10 entfällt.

**1.3.6** Der mit Nebenbestimmung 1.4.7.1 Lärmschutz aufgegebene Lückenschluss in der Lärmschutzwand ist zeichnerisch erstmalig in der Ausführungsplanung darzustellen.

**1.3.7** Im Zuge des Anhörungsverfahrens wurden Hinweise vorgetragen, so dass vereinzelt Plananpassungen vorgenommen wurden. So wurde fälschlicherweise im Bereich der Einmündung Kiefernhein in die Dewitz-von-Woyna-Straße ein Baum als Esche 0,15/3,00 bezeichnet. An dieser Stelle befindet sich jedoch keine Esche, sondern eine Walnuss. Der Eintrag wird im Ausführungsplan korrigiert.

## 1.4 Nebenbestimmungen

Die nachfolgenden Nebenbestimmungen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses:

### 1.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Bauausführung

Das Vorhaben ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen nach Maßgabe dieses Bescheides auszuführen. Bei allen Baumaßnahmen ist der gegenwärtige Stand der Technik einzuhalten; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten.

Für die Ausführung des Bauvorhabens ist die Baustellenverordnung – BaustellV – vom 16.06.1998 (BGBl. I 1283) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.

Für Änderungen an den technischen Bahnanlagen (Oberleitungen, Schranken, Signale, DB-Fernmeldeanlagen etc.) ist ein gesonderter Plan zu erarbeiten, der in einem ergänzenden Verfahren vom

Eisenbahnbundesamt (EBA) zu genehmigen ist. Die Ausführungsplanung ist mit der DB Netz AG abzustimmen.

#### **1.4.2 Unterrichtungspflichten**

*(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)*

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover
- Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region Nord
- Stadt Neustadt a. Rbge.
- Deutsche Telekom Technik GmbH - T NL Nord PTI 21: *„Wir bitten Sie, den Beginn Ihrer Arbeiten 3 Monate vorher schriftlich - in eiligen Fällen fernmündlich voraus - unserem zuständigen PTI 21 Hannover Neue-Land-Str. 6 30625 Hannover Stellungnahme.Hannover@telekom.de Tel.: (0511) 308 – 4101 unter Angabe unseres Zeichens mitzuteilen.“*
- Avacon Netz GmbH
- Harzwasserwerke
- Region Hannover:
  - Team Abfall
  - Team Bodenschutz West: *„Mindestens zwei Wochen vor dem Start der Baumaßnahme ist der Baubeginn bei der UAB schriftlich anzuzeigen.“*

#### **1.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

##### **1.4.3.1 Eingriffsregelung**

Die in den Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 9) festgelegten Schutzmaßnahmen sind gem. § 17 Abs. 4 Satz 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Bestandteil des Plans. Darüber hinaus sind die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4) und die DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten. Dieses ist durch vertragliche Regelung mit den bauausführenden Firmen sicherzustellen; die Einhaltung dieser Regelungen und die ordnungsgemäße Anwendung der RAS-LP 4 sind für die gesamte Bauphase mittels einer Umweltbaubegleitung zu gewährleisten.

Die in den Landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 9) festgelegten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gem. § 17 Abs. 4 Satz 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Bestandteil des Plans. Sie sind in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) durchzuführen. Dazu ist dort rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme der Landschaftspflegerische Ausführungsplan (LAP) vorzulegen. Die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde durch einen Bericht zu dokumentieren (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Auf die übrigen Bestimmungen des § 17 BNatSchG weise ich hin.

Sofern einzelne der zum Erhalt vorgesehenen, ggf. mit Schutzmaßnahmen zu schützenden Bäume - abweichend von der derzeitigen Kenntnislage - im Rahmen der Ausführung nicht mit angemessenen Mitteln ohne erhebliche und nachhaltige Schädigung erhalten werden können, können diese im Einvernehmen mit der zuständigen UNB gefällt werden; sie sind durch geeignete Neuanpflanzungen zu ersetzen.

1.4.3.2 Die Freimachung des Baufeldes hat außerhalb der Vegetationsperiode (d.h. vom 1. Oktober bis 28. Februar) zu erfolgen, es sei denn, in den Maßnahmenblättern der Unterlage 9.3 sind abweichende Regelungen zu Bauzeiten enthalten. Dies gilt auch für die erforderliche Fällung von Bäumen und Gehölzen. Hier ist zusätzlich unter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu prüfen, ob sich in

den Gehölzen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten befinden. Sollten solche Stätten festgestellt werden, ist vor der Gehölzrodung eine gesonderte Entscheidung der zuständigen Planfeststellungsbehörde einzuholen.

1.4.3.3 Es ist grundsätzlich sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (z.B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in für Fische und andere aquatische Organismen schädlichen Mengen von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder aus Vorratsbehältern (z.B. für Hydrauliköl etc.) in die Gewässer gelangen können.

#### **1.4.4 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation**

*(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)*

Die Stellungnahmen der Ver- und Entsorgungsträger (Leistungsunternehmen) enthalten Auflagen und Hinweise. Diese werden, soweit erforderlich, zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses gemacht und sind demgemäß zu beachten.

Dies gilt insbesondere für:

- **Deutsche Telekom Technik GmbH - T NL Nord PTI 21**, Schreiben vom 14.04.2021: *„Es sind Telekommunikationslinien (TK-Linien) gem. § 3 Abs. 26 TKG vorhanden (siehe Pläne). Die Mindestabstände von unseren TK-Linien müssen eingehalten werden und gegebenenfalls erforderliche Schutzmaßnahmen getroffen werden. Die bauausführende Firma hat sich vor Baubeginn über die Internetanwendung Trassenauskunft Telekom oder von der zentralen Planauskunft die aktuellen Lagepläne aushändigen zu lassen. Die zentrale Planauskunft erreichen Sie unter: E-Mail Postfach: Planauskunft.Nord@telekom.de  
Rufnummer: 0431/ 145-8888  
Faxnummer: 0391/ 580225405.“*
- **Avacon Netz GmbH**, Schreiben vom 16.04.2021: *„Fernmeldewesen: Für unsere sich innerhalb des Planungsgebietes befindlichen Fernmeldekabel benötigen wir einen Schutzbereich von je 3,00 m, d. h. 1,50 m zu jeder Seite der Kabelachsen. Über und unter den Fernmeldekabeln benötigen wir einen Schutzbereich von je 1,00 m. Innerhalb dieser Schutzstreifen darf ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden. Es dürfen keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden. Maßnahmen, die den Bestand oder den Betrieb der Fernmeldekabel beeinträchtigen oder gefährden könnten, sind innerhalb der Leitungsschutzstreifen nicht gestattet. Die Versorgungssicherheit bzw. die Funktion der bestehenden Fernmeldekabel haben höchste Bedeutung und sind damit in ihrem Bestand und Betrieb auch zukünftig konsequent und ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Ferner dürfen innerhalb der Leitungsschutzbereiche unserer Fernmeldekabel keine tiefwurzelnenden Bäume und Sträucher angepflanzt werden. Erdarbeiten innerhalb der Leitungsschutzbereiche dürfen nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung durch unseren Mitarbeiter ausgeführt werden. Die Lage der Fernmeldekabel entnehmen Sie bitte den beigegeführten Übersichts- und Lageplänen der Sparte Fernmelde.  
Anschrift: Avacon Netz GmbH, Region West - Betrieb Spezialnetze  
Watenstedter Weg 75  
38229 Salzgitter.“*
- **Harzwasserwerke**, Schreiben vom 21.04.2021: *„Im Bereich des Bahnhofs Poggenhagen kreuzt das geplante Fußgängertrogbauwerk unsere Wassertransportleitung. An dieser Stelle ist die Leitung ebenfalls zu sichern und auszutauschen.  
In dem Planfeststellungsverfahren ist unsere Wassertransportleitung Söse Nord I an mehreren Stellen betroffen. In der Vorzugsvariante Süd 2 betrifft es unsere Leitung im Bereich Fußgängerunterführung am Bahnhof Poggenhagen, mit der neuen Kreuzung K 336 und Kreuzungsaufhebung B 442. In der Ausbauvariante Süd 2 wird die K 336 mit einem Brückenbauwerk über die Bahn und mit einem aufgeschütteten Damm über unsere Leitung geführt. An dieser Stelle muss unsere 1934 gebaute, aus Stahlmuffen-Rohren bestehende Leitung gesichert und in einem Stahlschutzrohr neu verlegt werden.“*

Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen bei der Kreuzungsaufhebung und dem Rückbau der B 442 sind mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen.

### **1.4.5 Kampfmittelbeseitigung**

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst (LGLN - Regionaldirektion Hannover) zu befragen, ob im Planbereich mit Bombardierungen / Kriegseinwirkungen zu rechnen ist. Die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst der zentralen Polizeidirektion ist zu benachrichtigen, wenn bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden.

### **1.4.6 Abfall/Bodenschutz**

#### 1.4.6.1 Hinweise und Nebenbestimmungen (LBEG):

##### Auflagen

1.4.6.1.1 Die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes bei der Planung, der Durchführung auf der Baustelle und der Kontrolle der Flächenwiederherstellung sind zu beachten. Bei der Umsetzung des Vorhabens ist folglich eine bodenkundliche Baubegleitung, alternativ eine Umweltbaubegleitung mit ausgewiesener bodenkundlicher Fachkenntnis, einzubinden. Ziel der bodenkundlichen Baubegleitung ist es, die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes im Rahmen von Baumaßnahmen zu erfassen, zu bewerten und negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Konkret sind negative stoffliche und bodenphysikalische Bodenveränderungen zu vermeiden bzw. zu minimieren sowie natürliche Bodenfunktionen wiederherzustellen oder zu erhalten.

Die DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ ist zu beachten. Ergänzend ist der Geobericht 28 „Bodenschutz beim Bauen“ des LBEG als Leitfaden zu diesem Thema in Niedersachsen heranzuziehen ([www.lbeg.niedersachsen.de](http://www.lbeg.niedersachsen.de) > Karten, Daten & Publikationen > Publikationen > GeoBerichte > GeoBerichte 28).

1.4.6.1.2 Es ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen. Mithilfe eines Bodenschutzkonzeptes können frühzeitig die bodenschutzrelevanten Faktoren ermittelt sowie Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Die bodenkundliche Baubegleitung sollte bereits bei der Erarbeitung des Bodenschutzkonzeptes einbezogen werden. Das zu erarbeitende Bodenschutzkonzept ist hierbei auf Grundlage der entsprechenden fachlichen Regelwerke, insbesondere der DIN 19639 und der entsprechenden Bodenuntersuchungen zu erstellen.

1.4.6.1.3 Um dauerhaft negative Auswirkungen auf die Böden zu vermeiden, ist der Boden im Bereich der Bewegungs-, Arbeits- und Lagerflächen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überfahrungsverbotzonen, Baggermatten) zu schützen. Boden ist schichtgetreu ab- und aufzutragen. Die Lagerung von Boden in Bodenmieten ist ortsnah, schichtgetreu, in möglichst kurzer Dauer und entsprechend vor Witterung geschützt vorzunehmen (u.a. gemäß DIN 19731, wie in den Unterlagen aufgeführt). Außerdem ist das Vermischen von Böden verschiedener Herkunft oder mit unterschiedlichen Eigenschaften zu vermeiden. Auf verdichtungsempfindlichen Flächen sind Stahlplatten oder Baggermatten zum Schutz vor mechanischen Belastungen auszulegen. Besonders bei diesen Böden muss auf die Witterung und den Feuchtegehalt im Boden geachtet werden, um Strukturschäden zu vermeiden.

##### Hinweis

1.4.6.1.4 Eine eingriffs- und funktionsbezogene Kompensation verbleibender Bodenfunktionsbeeinträchtigungen sollte durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Bodenfunktionen durchgeführt werden (z.B. Entsiegelung, Renaturierung, Wiedervernässung). Bodenabtrag im Zuge dieser

Maßnahmen sollte möglichst vermieden werden, es sind Maßnahmen zu wählen, die den natürlichen Standortbedingungen entsprechen. Hinzuweisen ist in diesem Kontext auf die LBEG-Veröffentlichung „Erhalt und Wiederherstellung von Bodenfunktionen in der Planungspraxis“.

#### 1.4.6.2 Nebenbestimmungen und Hinweise (Untere Abfallbehörde)

Auflagen:

1.4.6.2.1 Um die geplanten Entsorgungsstellen der anfallenden Abfälle darzulegen, ist durch den Bauherrn ein Entsorgungskonzept aufzustellen. Die Vorlage eines Entsorgungskonzeptes ist unter [www.hannover.de/baustellenabfaelle](http://www.hannover.de/baustellenabfaelle) zu finden. Das Entsorgungskonzept ist der Region Hannover, Untere Abfallbehörde (UAB), spätestens zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahme vorzulegen.

1.4.6.2.2 Mineralische Ausbaustoffe, die nicht am Standort wiederverwertet werden können, sind in max. 300 m<sup>3</sup> großen Haufwerken bereitzustellen. Die Haufwerke sind entsprechend der einschlägigen Regeln (Mitteilung der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 32, PN 98) durch einen qualifizierten Sachverständigen / Gutachter zu beproben und gemäß der LAGA Mitteilung 20 zu untersuchen. Erst diese Deklaration ermöglicht die weitere Entsorgung. Der Umfang der Deklarationsanalytik richtet sich u.a. nach der LAGA Mitteilung 20 bzw. der DepV sowie den Annahmekriterien des Entsorgungsunternehmens. Die Untersuchungen sind durch ein für diese Aufgabenstellung akkreditiertes Labor durchzuführen.

#### 1.4.6.3 Nebenbestimmungen und Hinweise (Untere Bodenschutzbehörde)

Auflagen

1.4.6.3.1 Zur Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung rechtlicher Anforderungen zum Schutz der Bodenfunktionen sind die Belange des Bodenschutzes zur Vermeidung schädlicher Bodenveränderungen durch eine in der Baupraxis bewährte umweltfachliche Baubegleitung vertreten zu lassen.

1.4.6.3.2 Rechtzeitig vor Baubeginn - mindestens acht Wochen - ist der Unteren Bodenschutzbehörde ein Ansprechpartner für die Durchführung der umweltfachlichen Baubegleitung zu benennen. Vier Wochen vor Baubeginn ist der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde ein Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzept vorzulegen.

1.4.6.3.3 Spätestens 12 Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Umsetzung des Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzeptes durch die umweltfachliche Baubegleitung durch einen Abschlussbericht zu beschreiben sowie der erfolgreiche Schutz der Bodenfunktionen und die maßnahmenangepasste Wiederherstellung der Bodenfunktionserfüllung zu bestätigen.

1.4.6.3.4 Bei Eingriffen in den Boden ist die natürliche oder ursprüngliche Bodenhorizontierung bzw. Bodenschichtung zu beachten. Mineralische Bodenhorizonte mit einer Mächtigkeit von größer oder gleich 0,3 m sind getrennt voneinander zu entnehmen und in Mieten / Haufwerken oder Wällen bis zu einer fachgerechten Wiederverwertung gegen Verdichtung und Vernässung geschützt zu lagern.

1.4.6.3.5 Zum Schutz des humosen Oberbodens ist die Lager- und Aufschüttungshöhe von zu lagerndem humosen Oberboden (Mutterboden) in Mieten / Wällen oder Haufwerken auf 2 m Höhe begrenzt. Bei einer Lagerungsdauer von länger als sechs Monaten sind die Bodenmieten / Haufwerke oder Wälle zu begrünen.

1.4.6.3.6 Das Befahren von Bodenmieten ist grundsätzlich nicht zulässig.

1.4.6.3.7 Bei Rekultivierungsmaßnahmen sind die Vorgaben der DIN 19731 und der DIN 18915 in jeweils aktueller Fassung zu beachten.

1.4.6.3.8 Der Wiedereinbau von vor Ort entnommenem mineralischen Bodenmaterial hat in Anlehnung an die natürliche ursprüngliche Bodenhorizontierung zu erfolgen. Die Wiederverfüllung von Baugruben, Leitungstrassen und Bereichen, in denen technische Bauwerke oder Anlagen zurückgebaut wurden, hat grundsätzlich so zu erfolgen, dass weitgehend die natürlichen Bodenverhältnisse (z.B. bezüglich der lokalen Bodenart, der Horizontierung und der Bodenlagerungsdichte) zur Erfüllung der natürlichen Bodenfunktionen wiederhergestellt werden bzw. dass sich die natürlichen Bodenverhältnisse wiedereinstellen können.

1.4.6.3.9 Bei der Wiederverfüllung ist grundsätzlich Bodenmaterial einzusetzen, das hinsichtlich der Bodenart und der -beschaffenheit der lokal vorkommenden Bodenart und -beschaffenheit entspricht.

1.4.6.3.10 Zum Schutz des Bodens vor schädlicher Bodenverdichtung sind für alle Baumaßnahmen, Rückbau- oder Abbrucharbeiten aufgrund des zu erwartenden Schwerlast- und Baustellenverkehrs standort- und maßnahmenangepasste Bodenschutzsysteme einzurichten, z. B. im Bereich temporärer Baustraßen, temporärer Lager- und Rangierflächen und sonstiger temporärer Baustelleneinrichtungsflächen, die sich außerhalb der geplanten dauerhaften technischen Bauwerke (z. B. Zufahrten, Kranstellflächen) befinden. Die Bodenschutzsysteme sind in der Ausgestaltung an die lokale Bodenbeschaffenheit und die zu erwartende Belastung anzupassen. Bei Ermittlung der standortangepassten Bodenschutzsysteme sind die Auswirkungen auf die Bodenfunktionen und Bodeneigenschaften bei ungünstigen Witterungsbedingungen - z. B. hinsichtlich der Bodenfeuchtigkeit und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Verdichtungsempfindlichkeit des Bodens - anzunehmen.

1.4.6.3.11 Vegetationsflächen, die bauzeitlich genutzt werden sollen, sind bei zu geringer Standfestigkeit des Bodens mit geeigneten Materialien (z.B. Geotextil mit Überstand und Mineralgemisch, Baggermatratzen o.ä.) abzudecken. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Materialien vollständig zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Der ursprüngliche Zustand ist wiederherzustellen.

1.4.6.3.12 Falls eine BE-Fläche oder sonstige genutzte Fläche (Zufahrt, Stellfläche o.ä.) auf einem Acker angelegt wird, so ist der Ackerboden abzuschleppen und seitlich als Oberbodenmiete zu lagern. Die ursprüngliche Bodenschichtung ist zu beachten. Die Höhe der Oberbodenmiete ist auf max. 2 m zu begrenzen. Die Fläche ist mit Geotextil und Mineralgemisch oder gleichwertigem Material zu überdecken. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind alle Materialien vollständig abzuräumen. Die Fläche ist bei Bedarf zu lockern. Die Tiefe der Bodenlockerung ist an die im Rahmen der Baumaßnahme eingetretene Bodenverdichtungstiefe anzupassen. Der als Miete gelagerte Oberboden ist gleichmäßig auf der Fläche zu verteilen und planieren. Der ursprüngliche Zustand der Ackerfläche ist wiederherzustellen. Abweichungen von diesem Vorgehen können auf Anfrage von der Bodenkundlichen Baubegleitung mit der Unteren Bodenschutzbehörde festgelegt werden.

1.4.6.3.13 Bodenverunreinigungen durch Verluste von Betriebs- und Schmierstoffen während der Bauphase sind durch geeignete Vorkehrungen zu vermeiden. Auftretende Bodenverunreinigungen sind unverzüglich zu beseitigen. Bei größeren Verlusten ist die Beseitigung durch die umweltfachliche Baubegleitung zu bescheinigen.

#### Hinweis

1.4.6.3.14 Die bodenschutzrechtlichen Auflagen ersetzen nicht eine notwendige Abstimmung mit dem Eigentümer und/oder Pächter der Flächen. Hieraus können sich weitergehende Forderungen (z.B. in Bezug auf vorhandene Dränagesysteme) ergeben.

## 1.4.7 Immissionsschutz

### 1.4.7.1 Lärmschutz

Zur Verbesserung des Lärmschutzes für die östlich der jetzigen K 333 gelegenen Wohngebiete ist die vorhandene Lücke in der Lärmschutzwand, die sich auf der Ostseite der DB-Strecke im Bereich des aufzuhebenden Bahnübergangs Moordorfer Straße befindet, im Zuge der Bauausführung zu schließen. Bei der Auswahl von Form und Material hat sich der Vorhabenträger am Bestand zu orientieren.

### 1.4.7.2 Baulärm

#### 1.4.7.2.1

Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (§ 22 Abs. 1 BImSchG) und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV zu beachten. Schädliche Umwelteinwirkungen durch bauzeitliche Lärmimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG).

#### 1.4.7.2.2

Im Rahmen des Baustellenbetriebs sind lärmintensive Arbeiten (Baumaschineneinsatz, Lkw-Bewegungen) auf den Tageszeitraum (7:00 bis 20:00) zu beschränken. Dies gilt speziell für die Baumaßnahmen zum Straßenbau (Bauphasen 1 und 6) und den Baugrubenverbau F+R-Trog (Bauphase 4) sowie für den Einsatz der Vibrationsramme. Für Tätigkeiten, die terminlichen Restriktionen Dritter (bspw. Sperrpausen der DB AG) unterliegen, sind auch Nachtbauarbeiten zulässig. Nach Möglichkeit, bspw. in der Bauphase 3, ist der Einsatz der Schlagramme auf 2 Stunden Dauer zu begrenzen, der Einsatz der Stopfmaschine auf 3 Stunden Dauer.

#### 1.4.7.2.3

Es sind möglichst lärmarme Bauverfahren zu wählen und nach dem Stand der Technik schalldämmte und schadstoffarme Baumaschinen einzusetzen. Baustellenzufahrten und Abstellpositionen von Fahrzeugen sowie die Maschinenaufstellung sind lärmtechnisch zu optimieren.

#### 1.4.7.2.4

Die absehbar von den Bauarbeiten betroffene Nachbarschaft ist je nach Bauabschnitt rechtzeitig von dem Beginn und der vorgesehenen Art und Dauer der jeweils geplanten lärmintensiven Baumaßnahmen im Rahmen des Lärmmanagements zu unterrichten. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger den Anliegern einen Ansprechpartner vor Ort zu benennen, an den sie sich im Hinblick auf bauzeitliche Beeinträchtigungen jederzeit wenden können. Lärmintensive Baumaschinen sind, soweit bautechnisch umsetzbar, durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Einhausung, Kapselung, o.ä.) in der Geräusentwicklung zu mindern. Soweit realisierbar, sind lärmintensive Arbeiten zusammenzulegen, um den Verdeckungseffekt zu nutzen.

#### 1.4.7.2.5

Der Vorhabenträger hat die Einhaltung der für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich getroffenen spezielleren Regelungen durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

Zur Bewertung und Dokumentation des Baulärms, der in den an die Baustelle angrenzenden Bereichen entsteht, hat der Vorhabenträger ein Fachbüro für Schalltechnik mit einem baubegleitenden Monitoring zu beauftragen.

#### 1.4.7.2.6

Im Zuge der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob für die nächstgelegenen Gebäude zu den Baustellen F+R-Trog/P+R-Anlagen eine Abschirmung z.B. durch Aufstellung von Baucontainern oder durch mobile Schallschutzanlagen als Minderung der Immissionen aus den Baustellentätigkeiten in Betracht kommt.

#### 1.4.7.2.7

Tagzeitraum (7 bis 20 Uhr): Werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen nicht eingehalten, sind die geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719

- für Wohnräume (35 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten, 40 dB(A) in allen übrigen Gebieten)
- sowie für Kommunikations- und Arbeitsräume (40 dB(A) für Unterrichtsräume, ruhebedürftige Einzelbüros, wissenschaftliche Arbeitsräume, Bibliotheken, Konferenz- und Vortragsräume, Arztpraxen, Operationsräume, Kirchen und Aulen, 45 dB(A) für Büros für mehrere Personen sowie 50 dB(A) für Großraumbüros, Gaststätten, Schalterräume und Läden)

in den genannten schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen bei geschlossenem Fenster einzuhalten.

Ist auch dies nicht möglich, bestehen Ansprüche auf Entschädigung wie folgt:

- a) Entschädigung dem Grunde nach in Geld: Die Vorhabensträgerin hat dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Wohnraum. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.
- b) Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum: Werden Innenraumpegel von 45 dB(A) in den vorstehend genannten schutzwürdigen Räumen bei geschlossenem Fenster überschritten, hat der jeweilige Nutzer der Räume auf Antrag und bei Nachweis der regelmäßigen und überwiegenden Anwesenheit tagsüber bezogen auf die Tage der Überschreitungen Anspruch auf die Übernahme notwendiger Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum (z.B. Hotelunterbringung). Die Nutzung des Ersatzraums ist der Vorhabensträgerin gegenüber nachzuweisen. Dies gilt insbesondere für Arbeiten mit Rammgeräten und Stemmeißel in Bauphase 3 und 7.
- c) Entschädigung für lärmindernde bauliche Maßnahmen am Gebäude: Bei längerer Dauer von Überschreitungen im Sinne von Ziffer b) besteht für den Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten auf Antrag ein Anspruch auf Entschädigung für die Durchführung lärmindernder baulicher Maßnahmen am Gebäude. Eine längere Dauer liegt vor, wenn die Aufwendungen für die Beschaffung von Ersatzraum die voraussichtlichen Aufwendungen für lärmindernde bauliche Maßnahmen am Gebäude erreichen oder übersteigen.
- d) Entschädigung dem Grunde nach in Geld für Außenwohnbereiche: In nach Nr. 49 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 – (analog) geschützten Außenwohnbereichen hat der Vorhabensträger für Überschreitungen der Immissionsrichtwerte in den Monaten April bis einschließlich September, die einen Monat oder länger andauern, dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Der Anspruch besteht auch für den durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbst genutzten Außenwohnbereich. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.

#### 1.4.7.2.8

Nachtzeitraum (20 bis 7 Uhr): Werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch den Baulärm trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen nicht eingehalten, sind die geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 von

- 30 dB(A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten,

- 35 dB(A) in allen übrigen Gebieten,

in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster einzuhalten. Ist dies nicht möglich, bestehen Ansprüche auf Entschädigung wie folgt:

- a) Entschädigung dem Grunde nach in Geld: Werden durch nächtliche Arbeiten trotz Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sowohl die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm als auch die für den Nachtzeitraum geltenden oberen Anhaltswerte der VDI 2719 in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster überschritten, hat die Vorhabensträgerin dem Eigentümer oder sonst dinglich Berechtigten für aus diesem Grunde erfolgende Mietminderungen auf Antrag Entschädigung dem Grunde nach in Geld zu leisten. Verfügen die Schlafräume bereits über schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, die eine hinreichende Frischluftversorgung gewährleisten, ist der Innenraumpegel bei geschlossenem Fenster maßgeblich. Der Anspruch besteht auch für durch den Eigentümer oder den sonst dinglich Berechtigten selbstgenutzten Wohnraum. Die Höhe der Entschädigung bemisst sich nach dem Maß der zulässigen Mietminderung.
- b) Entschädigung für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum: Beim Einsatz von Schlagramme und Stopfmaschine, der die in Ziffer 1.4.7.2.2 angegebene Zeitdauer über-

steigt, hat der jeweilige Nutzer der Räume Anspruch auf die Übernahme notwendiger Kosten für die Beschaffung von angemessenem Ersatzraum (z.B. Hotelunterbringung). Die Nutzung des Ersatzraums ist der Vorhabensträgerin gegenüber nachzuweisen.

#### 1.4.7.2.9

Hinweis: Der Rückbau der bestehenden Bahnübergänge (Bauphase 7) und das Einbringen der Spundwände im F+R-Trog (Bauphase 3), bedingt durch den Einsatz von Stemmeißeisen (Bauphase 7) und Schlagramme (Bauphase 3), führt in der unmittelbaren Nachbarschaft zu hohen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. Betroffene Nachbarn sollten vorab über den Einsatz dieser Geräte und die fraglichen Zeiträume informiert werden. Soweit nicht von den vorgängigen Regelungen in den Ziffern 1.4.7.2.7 und 1.4.7.2.8 erfasst, kann mit den Betroffenen auf deren Antrag hin einvernehmlich eine Regelung über die Zurverfügungstellung von Ersatzwohnraum getroffen werden.

#### 1.4.7.3 Passiver Schallschutz

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Objekte (vgl. Unterlage 17.1.2, Teil 2b), bei denen eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegt, haben grundsätzlich Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind folgende Objekte:

- Bahnhofstr. 1 Fahrdienstleiter-Gebäude (Objekt Nr. 48)
- Bahnhofstr. 1 Wohngebäude (Objekt-Nr. 49)

#### 1.4.7.4 Schutz vor Erschütterungen

1.4.7.4.1 Die tatsächlichen Werte der in der Unterlage 17.5 genannten erschütterungsintensiven Baugeräte sind zu Beginn der jeweiligen Maßnahmen im Rahmen von Probemessungen in den Gebäuden im Bahnhofsbereich zu ermitteln, um die in der gen. Unterlage angestellten Prognosen und darauf beruhenden Beurteilungen zu überprüfen.

1.4.7.4.2 Werden Proberammungen ausgeführt, so sollten dabei Erschütterungsmessungen durchgeführt werden.

1.4.7.3.3 Vor Beginn der Baumaßnahmen sollten die in der DIN 4150, Teil 2 Absatz 6.5.3.4 beschriebenen Maßnahmen a) bis e) zur Ausführung kommen.

1.4.7.3.4 Bei Abständen von unter 50 m zu den Arbeiten ist die Durchführung eines baulichen Beweissicherungsverfahrens erforderlich.

1.4.7.3.5 Für das Fahrdienstleitergebäude sollte beim Einbringen der Spundwände zur Herstellung des Trogs sowie den Verdichtungsarbeiten bei Abständen von unter 20 m baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden.

1.4.7.3.6 Beim Einsatz der Schlagramme im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) ist den Bewohnern von Wohnungen innerhalb eines Abstands von 270 m zum Einsatzort Ersatzwohnraum anzubieten.

#### 1.4.8 Denkmalschutz

1.4.8.1. Der Beginn jeglicher Erdarbeiten (Oberbodenabtrag und alle in den Unterboden reichende Erdarbeiten wie z. B. Rodung) ist sobald wie möglich, mindestens aber zwölf Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige ist an die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt a. Rbge. zu richten.

1.4.8.2. Die anzeigepflichtigen Erdarbeiten haben mit einem Hydraulikbagger mit schwenkbarer, zahnloser Grabenräumschaufel zu erfolgen.

1.4.8.3. Die o. g. Erdarbeiten sind von einer archäologisch qualifizierten Fachkraft (mind. Grabungstechniker/in mit ausreichend Grabungserfahrung) zu begleiten, damit archäologische Funde und Befunde sofort erkannt sowie – ggf. unter Hinzuziehung weiteren Fachpersonals – wissenschaftlich

dokumentiert und gesichert werden können. Es gelten die Grabungsstandards des Verbandes der Landesarchäologen (verfügbar unter [http://www.landesarchaeologen.de/fileadmin/Dokumente/Dokumente\\_Kommissionen/Dokumente\\_Grabungstechniker/grabungsstandards\\_april\\_06.pdf](http://www.landesarchaeologen.de/fileadmin/Dokumente/Dokumente_Kommissionen/Dokumente_Grabungstechniker/grabungsstandards_april_06.pdf)) und die Dokumentationsrichtlinien der Region Hannover, Archäologische Denkmalpflege in der jeweils aktuellen Fassung.

1.4.8.4. Die Beauftragung der Fachkraft erfolgt durch den Träger der Maßnahme und ist im Vorfeld mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Neustadt a. Rbge. abzustimmen.

1.4.8.5. Die Kosten für die fachgerechte archäologische Begleitung, Dokumentation und Bergung evtl. auftretender Funde sowie die möglicherweise entstehenden Mehrkosten für Maschineneinsatz trägt der Träger der Maßnahme.

1.4.8.6 Im Vorfeld der Maßnahme ist von der beauftragten archäologischen Fachkraft bei der Kommunalarchäologie der Region Hannover eine Aktivitätsnummer, beim Auftreten archäologischer Funde/Befunde auch eine Fundstellenbezeichnung, zu beantragen.

1.4.8.7 Für die Sicherung und Dokumentation ggf. auftretender archäologischer Befunde und Funde ist ein ausreichend großer Zeitraum einzuräumen, der durch die Untere Denkmalschutzbehörde nach Befundlage festzulegen ist.

1.4.8.8 Archäologische Befunde, die sich noch jenseits der bauseitigen maximalen Eingriffstiefe fortsetzen und ohne Gefährdung erhalten werden können, sind nach einer Planumsdokumentation (inkl. Abbohrung) mit Geotextil und einer sterilen Trennschicht abzudecken und zu schützen.

Hinweise: Ungeachtet der vorstehenden Auflagen gelten für alle Erdarbeiten die Bestimmungen des NDSchG hinsichtlich unerwarteter Funde (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gem. § 14 NDSchG). Eine Nichtbeachtung o. g. Auflagen bzw. Unterlassung der Anzeige gem. § 14 NDSchG stellt eine Ordnungswidrigkeit dar und kann mit einem Bußgeld geahndet werden. Auf die einschlägigen Bestimmungen des § 35 NDSchG wird deshalb ausdrücklich hingewiesen.

### **1.4.9 Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme**

Die geplante dauerhafte Flächeninanspruchnahme (Flächenerwerb; dauerhafte Belastung einer Fläche mit einer Duldungspflicht für Geh- und Leitungsrechte, etc.) darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen (s. hierzu die Unterlagen 10.1 D und 10.2 D). Eine Inanspruchnahme von Flächen, die nicht in den Planunterlagen hierfür vorgesehen sind, ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst. Auch innerhalb der genehmigten Flächen ist die Inanspruchnahme auf das Erforderliche zu begrenzen.

## **2. Wasserrechtliche Entscheidungen**

[Fehlanzeige]

## **3. Einvernehmliche Regelungen**

*(Hinweis: Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendung behandelt wurde.)*

Die Einwendungen bzw. Anregungen und Hinweise der in 3.3 aufgelisteten Einwender und Träger öffentlicher Belange sind entweder vor Beschlussfassung für erledigt erklärt worden oder durch Berücksichtigung in der festgestellten Planung bzw. durch Zusage des Vorhabenträgers einvernehmlich geregelt bzw. gegenstandslos geworden. Die seitens des Vorhabenträgers – auch in Erwidern zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde – abgegebenen, schriftlich festgehaltenen Zusagen sind jeweils einzuhalten, auch wenn sie nachfolgend nicht eigens aufgezählt werden.

### 3.1 Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Region Hannover (Straßenbauverwaltung), der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, der Deutschen Bahn und der Stadt Neustadt a. Rbge. richten sich nach den zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarungen.

### 3.2 Allgemeine Zusagen des Vorhabenträgers

- Den beteiligten Leitungsunternehmen wurde zugesagt, dass deren Hinweise auf vorhandene, von der Baumaßnahme betroffene Ver- und Entsorgungsleitungen und auf evtl. erforderliche Umlegungsarbeiten vor Baubeginn sowie eine rechtzeitige Abstimmung der Baumaßnahmen beachtet werden. Die Kostentragung hierfür richtet sich nach den bestehenden vertraglichen Regelungen oder gesetzlichen Bestimmungen.

### 3.3 Einzelne einvernehmliche Regelungen

- **Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser**, Schreiben vom 17.05.2021  
Der Hinweis auf eine Unterstützung durch das ArL beim Flächenerwerb wird aufgenommen und es wird bei Bedarf gegebenenfalls darauf zurückgegriffen.
- **Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Hannover**, Schreiben vom 28.04.2021  
Der Vorschlag, die Lücke in der Lärmschutzwand im Bereich des Bahnübergangs Moordorfer Straße zu schließen, wird aufgegriffen und als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Anregung, im Bereich der Einmündung B 442 / K 333 eine sichere Querung für Radfahrende einzurichten, wird aufgegriffen und in einem anschließenden Verfahren umgesetzt.
- **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) - Hannover**, Schreiben vom 04.06.2021  
Die Anregung, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und eine bodenkundliche Baubegleitung einzubinden, wird als Auflage in diesen Beschluss aufgenommen. Die Hinweise zu Leitungen, zu schutzwürdigen Böden und zu einer stärkeren Differenzierung bei anthropogen genutzten Bodenstandorten werden berücksichtigt, haben aber keinen direkten Einfluss auf den vorliegenden Entwurf.
- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen**, Schreiben vom 07.06.2021  
Der Beregnungsbrunnen wird auf Kosten des Vorhabenträgers wiederhergestellt. Die Ausgleichsmaßnahme 5.1<sub>cef</sub> wird nicht auf der vorgesehenen Fläche durchgeführt, wenn der Flächeneigentümer die Maßnahme, die dem Ersatz eines Brutreviers für die Feldlerche dient, nur temporär duldet.
- **Deutsche Bahn AG - DB Immobilien, Region Nord**, Schreiben vom 07.06.2021
- **Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg**, Schreiben vom 07.06.2021  
mit Ausnahme der Entscheidung unter Nr. 4.1  
Die Bewertung des Niederholzes am geplanten Kreisel an der K 333 und infolgedessen die Ermittlung des Ersatzaufforstungsbedarfs wird im Sinne des Forstamts korrigiert. Auch der vom Bau des Kreisverkehrsplatzes betroffene Waldbereich östlich der K 333 wird als historischer Waldstandort erfasst und ein Zuschlag dafür beim Ausgleich berücksichtigt.
- **Eisenbahnbundesamt**, Schreiben vom 08.06.2021
- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) - Referat Infra I 3**, Schreiben vom 13.04.2021  
Die Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS) wird eingehalten. Die Einstufung des Brückenbauwerks nach MLC ist dem Logistikzentrum der Bundeswehr mitgeteilt worden.
- **Deutsche Telekom Technik GmbH - T NL Nord PTI 21**, Schreiben vom 14.04.2021  
s. Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 1.4
- **Avacon Netz GmbH**, Schreiben vom 16.04.2021  
s. Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 1.4
- **Harzwasserwerke**, Schreiben vom 21.04.2021

s. Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 1.4

- **Landvolk Hannover e.V.**, Schreiben vom 07.06.2021
- **Polizeiinspektion Garbsen**, Schreiben vom 03.06.2021
- **Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit, Dez. f. Binnenfischerei (LAVES)**, Schreiben vom 07.06.2021

Der Vorhabenträger sichert zu, dass während der Bauzeit alle Vorsichtsmaßnahmen nach den gültigen Richtlinien und Gesetzen eingehalten werden, damit kein Baumaterial (z.B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in die Gewässer gelangen.

---

*Nur nachrichtlich:*

- **Region Hannover - Team 36.25 Untere Waldbehörde**, Schreiben vom 26.05.2021
- **Region Hannover - Team 36.26 Abfall**, Schreiben vom 14.04.2021
- **Region Hannover - Team 36.26 Bodenschutz West**, Schreiben vom 14.04.2021
- **Region Hannover - Team 36.28 Gewässerschutz West**, Schreiben vom 07.06.2021
- **Region Hannover - Dezernat II.4 Beauftragte für Menschen mit Behinderungen (mit Ausnahme)**, Schreiben vom 31.05.2021

- 
- **Einwendungsnummer 170**, Schreiben vom 18.05.2021
  - **Einwendungsnummer 173**, Schreiben vom 19.05.2021
- Die Einwendungen sind einvernehmlich geklärt, unter Vorbehalt einer abschließenden gütlichen Einigung hinsichtlich der entschädigungsrechtlichen Fragen, die allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Die Einwender haben sich grundsätzlich auf einen wertgleichen Flächentausch geeinigt. Die Verkehrssicherungspflicht beidseits der neuen K 336 wird in einem 25 m breiten Streifen von der Region Hannover übernommen.
- **Einwendungsnummer 174 und 175**, Schreiben vom 07.06.2021
- mit Ausnahme der Entscheidung unter Nr. 4.2
- Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Brunnenanlage mit dem Beregnungsnetz für alle Teilflächen beidseitig der K336 wiederhergestellt wird. Die Kosten dafür trägt der Vorhabenträger. Da die auf dem Flurstück 14/10 in der Flur 3 geplanten Feldlerchen-Ausgleichsmassnahmen (Maßnahme 5.1 A<sub>CEF</sub>) nicht dauerhaft als Ausgleichsfläche eingeplant werden können, kann der geplante Zweck, eine dauerhafte Ersatzfläche zu finden, damit nicht erreicht werden. Dem Einwand wird entsprochen, indem der Vorhabenträger auf die Nutzung der genannten Fläche verzichtet und eine alternative Fläche für die Maßnahme 5.1 A<sub>CEF</sub> zur Verfügung stellt.

Nicht erledigte Stellungnahmen und Einwendungen s. unter Ziffer 4.

#### **4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen**

*(Hinweis: Aus Gründen des Datenschutzes sind die Namen der privaten Einwender in diesem Beschluss nicht aufgeführt; den privaten Einwendern wurde von der Planfeststellungsbehörde die Nummer mitgeteilt, unter der ihre Einwendung behandelt wurde.)*

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

##### **4.1. Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg**, Schreiben vom 07.06.2021

Das *Forstamt* bemängelt, dass die Waldbelange in der Planung nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Die Variantenauswahl sei aus Waldsicht sehr unbefriedigend, weil die Vorzugslösung erheblich mehr Waldfläche beanspruche als die Alternativen. Betroffen sind sowohl die Nutzungs- als auch die Schutz- und Erholungsfunktion des innerörtlichen Waldes in Poggenhagen. Die Stellungnahme wird als letztendlich unbegründet zurückgewiesen.

#### **4.2 Einwendungsnummern 174 und 175, Schreiben vom 07.06.2021**

Die *Einwender* kritisieren die Inanspruchnahme von Ackerflächen auf den Flurstücken 12/8, 12/10. Sie schlagen vor, den Flächenverbrauch einzuschränken und den Verlauf der Trasse etwa 100 m weiter nach Norden zu verlegen, weil dies den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen auf beiden Seiten der Bahntrasse stark vermindern würde. Sie fordern zudem den Bau einer Lärmschutzwand im Bereich des neu geplanten Kreisels.

Die Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht für erledigt erklärt wurden oder denen nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, werden als unbegründet zurückgewiesen.

#### **4.3 Einwendungsnummer 181, Schreiben vom 26.05.2021 / 03.06.2021 sowie vom 22.08.2022**

Der *Einwender* erhebt aus verschiedenen Gründen Einwendungen gegen die Planung und lehnt diese in der vorliegenden Form ab.

Er fordert, ein vergleichendes Gutachten der Lärm-, Feinstaub- und Schadstoffemissionen vor Baubeginn und nach der Fertigstellung der geplanten Baumaßnahme erstellen zu lassen. Außerdem fordert er passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen an der geplanten Trassenführung sowie einen Ausgleich für den Wertverlust der betroffenen Häuser. Bezüglich der nachträglich ausgelegten Verkehrstechnischen Untersuchung hat er ebenfalls einen nicht weiter erläuterten Einwand eingelegt.

Der Einwand gegen die Verkehrstechnische Untersuchung wird als unzulässig zurückgewiesen. Die übrigen Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht für erledigt erklärt wurden oder denen nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, werden als unbegründet zurückgewiesen.

#### **4.4 Einwendungsnummer 183, Schreiben vom 07.06.2022**

Die *Einwender* haben Einwand gegen die Planung erhoben, ohne während der Einwendungsfrist diesen zu begründen. Eine Begründung erfolgte erst mündlich im Erörterungstermin.

Die Einwendungen, sofern sie überhaupt förmlich zulässig sind, werden als unbegründet zurückgewiesen.

#### **4.5 Einwendungsnummer 184, Schreiben vom 07.06.2021**

Die *Einwenderin* wendet sich gegen die Planung der neuen Straße insbesondere wegen der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Fläche, Boden, Flora und Fauna, Landschaft und wegen der Beeinträchtigungen von Biotopen und Arten. Sie schlägt eine Bahnüberführung im Zuge der jetzigen Trasse der B442 vor.

Die Einwendung ist zulässig, aber letztlich unbegründet und wird zurückgewiesen.

#### **4.6 Einwendungsnummern 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, Schreiben vom 07.06.2021**

s. 4.5

Weitere unerledigte Einwendungen liegen nicht vor. Zur Begründung der Entscheidungen s. Abschnitt B, Ziffer 6.

### **5. Vorbehalt der ergänzenden Planfeststellung**

Obwohl das Trogbauwerk am Bahnhof (Rad- und Gehwegtrog) gemäß DIN 18040-1 barrierefrei ist, bestehen Bedenken, dass die Rampen aufgrund ihrer Länge nicht doch nur mit besonderer Erschwernis seitens der Betroffenen genutzt werden können. Sollten Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen die Rampen nicht im Sinne der Barrierefreiheit nutzen können, wird die Planfeststellungsbehörde prüfen und entscheiden, ob ein nachträglicher Anbau von Fahrstühlen für jedes Gleis des Bahnhofs Poggenhagen anzuordnen ist.

## **Abschnitt B: Begründung**

### **1. Rechtsgrundlagen**

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht gemäß § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) in Verbindung mit den §§ 1, 3ff. des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) und den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sowie EKrG. Nach § 75 Abs. 1 VwVfG schließt er andere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse etc. mit ein. Da das Verfahren UVP-pflichtig ist, gelten ergänzend und modifizierend die Verfahrensschritte des UVPG gem. Abschnitt 2 des UVPG.

### **2. Verfahrensrechtliche Fragen**

Aufgrund des Antrages der Region Hannover – Fachbereich Verkehr vom 25.02.2021 wurde das Verfahren gemäß § 38 NStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG und den §§ 15 ff. UVPG wie folgt durchgeführt:

<b>29.03.2021</b>	Einleitung des Verfahrens/Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände
<b>20.03.2021 und 26.03.2021</b>	Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen im Internet und in der Stadt Wunstorf und Neustadt a. Rbge. durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen Presse (Leine-Zeitung) sowie auf der Internetseite der Stadt Neustadt a. Rbge. – <a href="http://www.neustadt-a-rbge.de">www.neustadt-a-rbge.de</a> -. Auf die Tatsache einer im Internet erfolgten Verkündung weist die Stadt Neustadt in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung – Leine-Zeitung nachrichtlich hin.
<b>06.04.2021 bis 05.05.2021</b>	Öffentliche Auslegung der Planunterlagen auf der Internetseite <a href="http://www.hannover.de/Bekanntmachungen">www.hannover.de/Bekanntmachungen</a> . Die Auslegung der Unterlagen erfolgt in elektronischer Form aufgrund des § 62 Abs. 3 NStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG). Ergänzend werden die Entwurfsunterlagen als gedruckte Fassungen bei der Stadt Neustadt a. Rbge. und Wunstorf ausgelegt.
<b>17.06.2021</b>	Übersendung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen an den Straßenbaulastträger
<b>17.02.2022</b>	Rückäußerung des Straßenbaulastträgers
<b>28.02.2022</b>	Übersendung der Rückäußerung an die Beteiligten, gleichzeitig schriftliche Einladung zum Erörterungstermin
<b>01.03.2022 und 19.03.2022</b>	Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins durch Veröffentlichung auf der Internetseite der Stadt Neustadt a. Rbge. – <a href="http://www.neustadt-a-rbge.de">www.neustadt-a-rbge.de</a> -. Auf die Tatsache einer im Internet erfolgten Verkündung wird in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung – Leine-Zeitung nachrichtlich hingewiesen. Sowie in Wunstorf durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen

	Presse (Leine-Zeitung). Ebenfalls erfolgte eine Bekanntmachung auf der Internetseite <a href="http://www.hannover.de/Bekanntmachungen">www.hannover.de/Bekanntmachungen</a> .
<b>29.04.2022</b>	Erörterungstermin
<b>06.05.2022</b>	Zusendung der Niederschrift über den Erörterungstermin
<b>17.02.2022</b>	Ergänzende Anhörung (§ 73 Abs. 8 VwVfG)
<b>18.02.2022 und 05.03.2022</b>	Ortsübliche Bekanntmachung der ergänzenden Auslegung der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) auf der Internetseite <a href="http://www.hannover.de/Bekanntmachungen">www.hannover.de/Bekanntmachungen</a> und in den Städten Neustadt und Wunstorf
<b>07.03.2022 bis 06.04.2022</b>	Ergänzende Auslegung der VTU.

Zuständig für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde ist die Region Hannover gem. § 38 Abs. 5 S. 1 NStrG i.V.m. § 161 S. 1 Nr. 16 NKomVG.

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden. Die nach den §§ 38 ff. NStrG und §§ 72 ff. VwVfG sowie §§ 15 UVPG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

Das Niedersächsische UVP-Portal wurde gem. § 4 Abs. 2 S. 2 NUVPG i.V.m. § 2 Abs. 2 NUVPG und § 20 Abs. 2 UVPG genutzt, um den Inhalt der Bekanntmachung nach § 19 Absatz 1 und die in § 19 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 UVPG genannten Unterlagen zu veröffentlichen. Die Bekanntgabe des Bestehens der UVP-Pflicht wurde mit der Bekanntmachung nach § 19 Abs. 1 UVPG verbunden.

Die Verkehrstechnischen Untersuchungen werden nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.02.2018 (9 C 1/17, juris, LS 1 und Rn. 30) zu § 9 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG (2010) „regelmäßig zu den entscheidungserheblichen Berichten und Empfehlungen betreffend das Vorhaben“ gerechnet. Dementsprechend sollen sie nach den Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2019) -PlaFeR 19 – Ziffer 18 g) im Anhörungsverfahren zusammen mit den anderen Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden. Während der Auslegung der Planunterlagen vom 06.04.21 bis 05.05.21 war die VTU nicht im Umfang der ausgelegten Unterlagen enthalten. Daher war es erforderlich, die Auslegung nachzuholen. Dies geschah in dem o.g. Zeitraum. Einwendungen und Stellungnahmen dazu sind nicht eingegangen. Ein Einwender hat sich lediglich pauschal mit einem Einwand zu Wort gemeldet, diesen aber nicht weiter begründet.

Es hat geringfügige Änderungen an den Planunterlagen gegeben. Die Planänderungen sind mit der Vorschrift des § 73 Abs. 8 VwVfG vereinbar, da die Änderung des Plans das Gesamtkonzept des Vorhabens nicht berührt und dessen Identität gewahrt bleibt; sie führt nicht zu einem Vorhaben, das nach Gegenstand, Art, Größe und Betriebsweise im Wesentlichen andersartig ist. Die Grundzüge der Planung bleiben gewahrt, die Änderungen stellen sich im Wesentlichen als kleinere Plankorrekturen dar, die fehlerhafte Darstellungen der Entwurfsunterlagen betreffen, oder durch das laufende Anhörungsverfahren angeregt wurden. Umfangreichere inhaltliche Änderungen betrafen den Umgang mit Eingriffen in den innerörtlichen Wald. Dies geschah in Abstimmung mit den betroffenen Wald- und Naturschutzbehörden sowie den Flächeneigentümern.

Soweit es im Anschluss an die Anhörung Privater, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange noch weiterer Informationen bedurfte, hat die Planfeststellungsbehörde diese im Wege der Amtsermittlung eingeholt bzw. noch ergänzend bei der Vorhabenträgerin nachgefragt.

### **3. Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **3.1 Allgemeines**

Gemäß § 2 Abs. 1 und 2 NUVPG i.V.m. § 9 Abs. 3 und 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. lfd. Nr. 5 der Anlage 1 zum NUVPG handelt es sich bei dem Vorhaben um den „Bau einer nicht von Nr. 4 erfassten Landes-, Kreis-, Gemeinde- oder Privatstraße, mit Ausnahme von Ortsstraßen im Sinne des § 47 Nr. 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes“, für das in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen ist, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist. Eine UVP ist erforderlich, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum NUVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Nach Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles wurde von der Region Hannover festgestellt, dass für das Vorhaben eine UVP durchzuführen ist (Screening und Scoping-Termin am 17.05.2018).

Dabei ist die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, bereits im Rahmen der Vorprüfung mit einer der UVP vergleichbaren Prüftiefe „durchzuermitteln“ und damit unzulässigerweise die eigentliche UVP unter Missachtung der für diese obligatorischen Öffentlichkeitsbeteiligung vorwegzunehmen; sie ist vielmehr auf eine überschlägige Vorausschau beschränkt. Wie bereits den in § 3 UVPG geregelten Grundsätzen für Umweltprüfungen zu entnehmen ist („nach Maßgabe der geltenden Gesetze“), ist der Maßstab für die Erheblichkeit nachteiliger Umweltauswirkungen dem materiellen Zulassungsrecht zu entnehmen. Klarstellend geregelt ist dies auch nochmals in § 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG. Dabei reicht für die Annahme erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen grundsätzlich bereits die Abwägungserheblichkeit einer Auswirkung für die Zulassung des Vorhabens aus. Darüber hinaus bedarf es für die Annahme der Erheblichkeit allerdings eines gewissen Gewichts für die Zulassungsentscheidung, was insbesondere anhand der Kriterien der Anlage 3 UVPG zu bestimmen ist.

Gemessen an diesen Vorgaben war für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

#### **3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 24 UVPG**

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen der hier planfestgestellten Vorzugsvariante des Vorhabenträgers stellen sich wie folgt dar:

##### **3.2.1. Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt**

Die Wirkfaktoren des Vorhabens lassen sich unterscheiden in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen. Von den baubedingten Wirkfaktoren sind aufgrund ihrer Intensität und ihrer Raumbearbeitung insbesondere die baubedingte Flächeninanspruchnahme sowie die Aushebung und Aufschüttung von Bodenmaterial aus dem Trog am Bahnhof und zur Anlage der Brückenböschung des Damms hervorzuheben. Grundsätzlich wird der Baubetrieb zudem mit temporären Wirkungen wie Lärmemissionen, Erschütterungen und Schadstoffemissionen durch Baumaschinen einhergehen. Als anlagebedingte Wirkungen sind insbesondere die Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung im Bereich der neuen Fahrbahn sowie Böschungsbauwerke (Brückenbereich, Trogstrecke) und die Zerschneidung eines Waldes von erhöhter Bedeutung. Bei den betriebsbedingten Wirkungen stehen die Lärm- und Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs sowie die verkehrsbedingten Auswirkungen auf die Naherholungsbereiche im Vordergrund der Betrachtung.

##### **3.2.2. Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen**

Im gesamten Planungsprozess sind wesentliche Untersuchungen einer verhältnismäßigen Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes erfolgt. In einer Umweltverträglichkeitsstudie wurden verschiedene Varianten für die Verlegung der K 336 betrachtet und hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bewertet und verglichen. Verschiedene

Fragestellungen zur Trassenoptimierung und der umweltfachlichen Beurteilung bautechnischer Maßnahmen wurden bearbeitet. Im Folgenden werden Merkmale des Vorhabens und des Standorts aufgeführt, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder vermieden werden. Verkleinerung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme nördlich des Pendlerparkplatzes: im Westen des Bahnhofs Poggenhagen wurde eine Baufläche von 5 m Breite zugunsten der Schonung des Zauneidechsenhabitates aus der technischen Planung entnommen. Die Baustelleneinrichtung erfolgt in diesem Bereich ausschließlich von Süden. Optimierung des Anschlusses der K 336n an die K 333: Im Bereich des Anschlusses der K 336n an die bestehende K 333 wurde die Flächeninanspruchnahme durch die technische Planung soweit wie möglich verringert, so dass die wertvollen Waldflächen im Bereich des Niederholzes, die für den Naturhaushalt eine besondere Bedeutung aufweisen, nur randlich in geringem Umfang durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden.

### **3.2.3. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen**

*Lärmschutzmaßnahmen, Vermeidung betriebsbedingter Umweltwirkungen durch Lärm:* Mit einer schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch das Vorhaben im Bereich der angrenzenden schutzbedürftigen Nachbarbebauung ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz im Sinne der 16. BImSchV ausgelöst wird. Die Ergebnisse dieser Untersuchung (s. Unterlage 17.1.1) zeigen auf, dass für den Neubau der K 336n, der Buswendeschleife und der P+R-Parkplatzanlage kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV ausgelöst wird. Für den Bau der Eisenbahnüberführung am Bahnhof Poggenhagen werden jedoch bei dem Wohngebäude Bahnhofstraße 1 sowie dem südlich angrenzenden Fahrdienstleiterhaus Rechtsansprüche ausgelöst. Aufgrund der Lage der beiden Gebäude direkt am Bahnhof können keine Lärmschutzwände o.ä. realisiert werden. Als Lärminderungsmaßnahmen kommen dort nur Unterschottermatten auf der neuen Eisenbahnbrücke in Betracht, um die Schienenverkehrslärmimmissionen im direkten Umfeld abzusenken. Zusätzlich kommen passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz, die in einem Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer und der Region Hannover geregelt werden. Die sich aus der Verkehrsumlegung der B 442 im nachgeordneten Straßennetz ergebenden Lärmbelastungen von bis zu + 2 dB(A) (vgl. Unterlage 17.2.1) treten ausschließlich an der Bebauung beiderseits der Wunstorfer Straße, zwischen den Straßen „An der Stadtforst“ und der Moordorfer Straße, auf. Es wurde eine Überschreitung des Bezugspegels von 60 dB(A) nachts ermittelt. Für den betroffenen Bereich wird ein Lärm-sanierungsprogramm aufgelegt und die Möglichkeit einer Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf  $v = 30 \text{ km/h}$  geprüft. In diesem Verfahren wird der Schienenfahrflächenzustand in einem bestimmten Toleranzbereich gehalten, der der Richtlinie Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) entspricht. Die betroffenen Streckenabschnitte werden hierzu in regelmäßigen Abständen geschliffen und auf ihre akustische Qualität kontrolliert (s. a. Unterlage 17.1.1, Kap. 6.2.3).

*Vermeidung baubedingter Umweltwirkungen durch Lärm:* Eine vorübergehende Beeinträchtigung der Wohnfunktion kann während der Bauzeit durch Lärm entstehen. Baubedingte Auswirkungen durch den Baustellenbetrieb können z.B. durch allgemeine Vorkehrungen zum Lärmschutz auf Baustellen vermindert werden, wie z.B. die Wahl lärmreduzierter Baumaschinen oder die Optimierung des Bauablaufs. Zur Einschätzung der Betroffenheiten in den verschiedenen Bauphasen wurde eine separate Unterlage erstellt, die u.a. prognostische Aussagen zu den voraussichtlich einzusetzenden Baumaschinen, zu deren Emissionspegeln und zu etwaigen Schallminderungsmaßnahmen enthält (siehe Unterlage 17.1.4). Während der Bauphase sind Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nur für die Wohngebäude zu erwarten, die im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle liegen. Für die nächstgelegenen Gebäude zu den Baustellen F+R-Trog/P+R-Anlagen ist eine Abschirmung z.B. durch Aufstellung von Baucontainern als Minderung der Immissionen zu prüfen. Für besonders exponierte Gebäude ist ggf. das Angebot von Ersatzwohnräumen während der besonders emissionsstarken Bauphasen 3 und 7 (nachts) in die Abwägung einzubeziehen.

*Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen:* Maßnahmen zur Minimierung der Belastung durch Luftschadstoffe sind nicht erforderlich, da die Immissionen der zu beurteilenden Komponenten CO, NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, Benzol, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> und Benzo(a)pyren sicher unter den Immissionsgrenzwerten liegen.

*Maßnahmen aus der Eingriffsregelung und dem Artenschutz:* Detaillierte Ausführungen zu den Maßnahmen der Eingriffsregelung und des Artenschutzes sind der Unterlage 9.3 zu entnehmen. Im Folgenden werden die im Zuge des LBP konzipierten naturschutzfachlichen Maßnahmen aufgeführt und die entsprechenden Schutzgüter, die begünstigt werden, genannt.

### 3.2.3.1 Vermeidungsmaßnahmen

Die naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind striktes Recht (§ 13 BNatSchG) und insoweit einer Abwägung zunächst nicht zugänglich. Vorrangiges Ziel ist es, sämtliche zumutbaren Möglichkeiten auszuschöpfen, um ein Vorhaben planerisch und technisch so zu optimieren, dass erhebliche Beeinträchtigungen und Umweltauswirkungen vermieden oder zumindest bestmöglich vermindert werden.

Tabelle 2: Vermeidungsmaßnahmen.

	Maßnahme	Schutzgut
Baubegleitende Vermeidungsmaßnahmen		
Räumliche Begrenzung des Baubetriebs, Schutz von Gehölzen, Schutz wertvoller Flächen	1.1 V	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt, Boden
Sicherung von Reptilienlebensräumen durch Schutzzäune und Ausweisung von Tabuflächen	1.2 V <sub>CEF</sub>	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt
Schutz von Boden und Grundwasser	1.3 V	Boden, Wasser
Schutz von Tieren durch Bauzeitenregelung	1.4 V <sub>CEF</sub>	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt
Kontrolle der Gehölze auf Habitateignung und Fledermausbesatz	1.5 V <sub>CEF</sub>	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt
Schutz und Umsiedlung von (Wald-) Ameisenvölkern	1.6 V	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt
Einrichtung einer Umweltbaubegleitung	1.7 V	Sämtliche Schutzgüter
Vergrämung der Zauneidechse aus dem Baufeld	4.2 V <sub>CEF</sub>	Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt

### 3.2.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, sind sie gemäß § 15 Abs. 2 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Im Sinne des § 15 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Im Zuge des Kompensationskonzeptes wurden folgende Maßnahmen entwickelt. Alle Maßnahmen, die sich aus der Betrachtung des Artenschutzes ergeben, sind entsprechend gekennzeichnet (CEF-Maßnahme).

Tabelle 3: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	Maßnahme	Schutzgut
Trassennahe Maßnahmen		
Anlage und Entwicklung eines Waldrandes	2.1 A	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Landschaft, Klima/Luft, Menschen einschl. menschlichen Gesundheit
Gehölzpflanzungen zur landschaftlichen Einbindung des Bauwerks	2.2 A	

Nisthilfen für Brutvogelarten und Kastenquartiere für Fledermäuse	3	
Installation von 5 Nisthilfen für den Feldsperling	3.1 ACEF	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt
Installation von 10 Nisthilfen für den Haussperling	3.2 ACEF	
Installation von 5 Nisthilfen für den Trauerschnäpper	3.3 ACEF	
Installation von 5 Nisthilfen für den Star	3.4 ACEF	
Installation von Nisthilfen für Brutvögel	3.5 A	
Installation von Fledermauskästen	3.6 ACEF	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt
Maßnahmen für die Zauneidechse	4	
Vorgezogene Aufwertung von Habitatflächen für Zauneidechsen	4.1 ACEF	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt
Aufwertung und Entwicklung von Brutvogellebensräumen	5	
Entwicklung eines Brachstreifens für die Feldlerche	5.1 ACEF	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt
Anlage einer lockeren Gehölzreihe für die Goldammer	5.2 ACEF	
Entwicklung von extensivem Grünland mit Randstrukturen	5.3 ACEF	
Anlage einer strukturreichen Fläche für den Biotopverbund	6 A	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Boden
Naturnahe Waldentwicklung durch Aufforstung	7 A / E	Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Boden
Entsiegelung von Fahrbahnflächen	8 A	8 A

Mit den Maßnahmen aus Tabelle 2 und Tabelle 3 (detaillierte Ableitung des Kompensationskonzepts und Zielkonzeption der Maßnahmenplanung kann Unterlage 19.1.1 entnommen werden) können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt werden. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet.

### 3.2.4. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens

#### 3.2.4.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

##### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Die Bauzeit des Vorhabens zur Aufhebung und zum Ersatz der Bahnübergänge, und demzufolge auch der Zeitraum der damit verbundenen Umweltauswirkungen, die durch die Baumaßnahmen entstehen, beträgt etwa 3 Jahre. Baubedingte Wirkungen für das Schutzgut ergeben sich durch Schallemissionen aus dem Baubetrieb. Ob im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen für das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit entstehen, wird insbesondere nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Es ist nicht auszuschließen, dass für die Herstellung der Straße K 336n einschließlich Brückenbauwerk Pegelwerte tags/nachts zwischen 48 und 82 dB(A) und für den Bau des Fuß- und Radwegtrogs einschließlich des Brückenbauwerks Pegelwerte tags/nachts von bis zu 82 dB(A) erreicht werden (s. Unterlage 17.3.1). Die hohen Werte werden nur für die unmittelbar im Nahbereich der Baustelle gelegenen Wohngebäude auftreten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Werte aufgrund des Baufortschritts i.d.R. nur über einen Zeitraum von wenigen Stunden vorherrschen werden. Weiterhin werden die Werte aus der Vorbelastung aus dem Schienen- und Straßenverkehrslärm durch die Baumaßnahmen teilweise

erreicht bzw. überschritten. Die höchsten Werte sind aus den Bautätigkeiten bei den Trogründungen des Fußgänger- und Radwegetrogs am Bahnhof zu erwarten, die aber nur kurzzeitig andauern werden. Es ist vorgesehen, den vorhabenbedingten Baulärm im Zuge der Vorbereitungen der Baustelle sowie während der Durchführung der Baumaßnahmen durch verschiedene Maßnahmen (z.B. frühzeitige Ankündigung bei Anliegern, Verzicht auf Rottenwarnanlagen, Wahl lärmreduzierter Baumaschinen, Optimierung der Lage der Standorte der Baumaschinen, Optimierung des Bauablaufs) weitestgehend zu minimieren, wobei die Maßnahmen in einem wirtschaftlich angemessenen Verhältnis zu den Schallminderungswirkungen stehen und einen möglichst schnellen Bauablauf nicht über Gebühr beeinträchtigen sollten. Vorgesehen ist auch die Einrichtung einer Kontaktstelle in Form eines Baulärmbeauftragten vor Ort, der Befugnis zum Treffen individueller Regelungen in besonderen Fällen besitzt. Des Weiteren können über die dreijährige Bauphase Erschütterungen entstehen, ebenso wie Beeinträchtigungen durch Staubentwicklung. Maßgebend für diese Beeinträchtigungen sind der Baugrubenverbau im Trogbereich sowie die Verdichtungsarbeiten im Straßenbau. Durch Unterbrechung von Wegeverbindungen können sich bauzeitliche Einschränkungen für das Schutzgut Mensch ergeben. Ein Verlust von Wohn- oder gewerblich genutzten Gebäuden findet nicht statt. Im Bereich östlich der Bahngleise gehen z.T. Kleingartenanlagen verloren.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingt ergeben sich eine Beeinträchtigung von Erholungsräumen mit allgemeiner Bedeutung sowie visuelle Veränderungen des Landschaftsbildes im zentralen Plangebiet. Insbesondere die Zerschneidung des Waldbereiches im Westen bewirkt eine starke Veränderung des Raumes und trägt weiter zu den vorhandenen Zerschneidungswirkungen sowie der Lärmbelastung bei. Die wenigen zur Naherholung nutzbaren Wege im westlichen Waldbereich werden von der geplanten Straßentrasse zerschnitten.

Betroffenheiten von Erholungsräumen besonderer Wertigkeit entstehen nur marginal im Randbereich des Niederholzes, in dem insgesamt keine Änderung des Landschaftsbildes durch das Vorhaben zu erwarten ist.

Erhebliche optische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch eine landschaftsgerechte Gestaltung der Trasse und der trassennahen Flächen mittelfristig wieder kompensiert.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Die betriebsbedingten Umweltauswirkungen des Bauvorhabens resultieren aus den verkehrsbedingten Emissionen wie Lärm und Luftverschmutzung, die die Wohn- und Erholungsfunktion des Schutzgutes beeinträchtigen können. Durch den Neubau der K 336n und die daraus resultierende Neuordnung des Straßennetzes wird der Straßenverkehrslärm räumlich umgelagert. Eine erhebliche Erhöhung des Straßenverkehrslärms im gesamten Planbereich entsteht somit nicht.

Im Bereich des bestehenden Bahnübergangs an der Fliegerstraße wird durch den geplanten Rückbau bei mehreren Gebäuden südlich des Bahnübergangs voraussichtlich eine Abnahme der Schienenverkehrsräusche eintreten. Durch den Einbau der Eisenbahnbrücke entstehen jedoch erhöhte Schienenverkehrslärmimmissionen für das ehemalige Bahnhofsgebäude und das Fahrdienstleiterhaus.

### 3.2.4.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

#### 3.2.4.2.1 Pflanzen

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Im Zuge der anlage- und baubedingten Flächeninanspruchnahme kommt es zu einem Verlust von Biotopen. Im Sinne der Eingriffsregelung werden die Flächenverluste von Biotoptypen als erheblich eingestuft, die mindestens eine allgemeine Bedeutung (Wertstufe III) aufweisen. Rund 28.000 m<sup>2</sup> Biotope mit einer naturschutzfachlichen Bedeutung (mind. Wertstufe III) sind von einem Verlust betroffen. Betroffenheiten für geschützte Biotoptypen gemäß § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 Abs. 2 NNatSchG sowie für geschützte Landschaftsbestandteile (GLB) gemäß § 29 BNatSchG in

Verbindung mit § 22 NNatSchG entstehen durch das Vorhaben nicht. Auch Einzelbäume unterschiedlichen Stammumfangs sind vom Vorhaben betroffen. Von den betroffenen Biotoptypen wird ein FFH-Lebensraumtyp (LRT) im Umfang von rd. 660 m<sup>2</sup> durch das Vorhaben beansprucht. Betroffen ist ein Eichen- und Hainbuchenwald im Bereich des Niederholzes im Westen des Planungsraums, der dem FFH-LRT 9160 „Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald“ entspricht. Verluste von Wald gem. NWaldLG entstehen baubedingt im Bereich der Trasse auf insgesamt ca. 2,3 ha Fläche. Als geschützte Pflanzenart sind mehrere Vorkommen des Ilex im westlichen Waldbereich zwischen der Dewitz-von-Woyna-Straße und der Fliederstraße von dem Vorhaben betroffen. Auf den temporär in Anspruch genommenen Bauflächen werden nach Beendigung der Bauphase die Biotope weitestgehend wiederhergestellt. Die dauerhaften Biotopverluste sowie die nicht kurzfristig wiederherstellbaren Biotope im Bereich der baubedingten Flächeninanspruchnahme werden im folgenden Kapitel behandelt.

### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Biotopverluste durch anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme wurden bereits dargestellt. Die dauerhaften anlagebedingten Biotopverluste sowie die nicht kurzfristig wiederherstellbaren Biotope werden im Zuge von Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen (Maßnahmen 4.1 ACEF, 6 A, 7 A / E). Der Waldverlust gem. NWaldLG wird im Zuge der Maßnahme 7 A / E kompensiert. Der Ausgleich des FFH-LRT 9160, der im Umfang von rd. 660 m<sup>2</sup> durch das Vorhaben beansprucht wird, erfolgt ebenfalls durch die Kompensationsmaßnahme 7 A / E „Naturnahe Waldentwicklung durch Aufforstung“. Damit kann der Verlust des FFH-LRT im räumlich nahen Umfeld kompensiert werden.

### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingte nachteilige Umweltauswirkungen auf Biotope, die eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Stickstoff aufweisen, werden als nicht erheblich gewertet.

#### 3.2.4.2.2 Tiere

Erhebliche Umweltauswirkungen für Amphibien können ausgeschlossen werden, da im Zuge der Kartierungen ein Vorkommen von Amphibienarten im Wirkungsbereich des Vorhabens ausgeschlossen werden konnte.

### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Baubedingte Beeinträchtigungen für Tiere können durch entsprechende Maßnahmen vermieden oder weitestgehend minimiert werden, sodass keine erheblich nachteiligen Umweltwirkungen entstehen:

Um Brutvogelarten nicht zu stören, findet die Baufeldräumung nicht während der Brutzeit statt (1.4 V<sub>CEF</sub>). Sonstige baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und visuelle Störreize sind aufgrund der zeitlichen Befristung nicht als relevante Belastung, die über die betriebsbedingten Beeinträchtigungen hinausgehen, zu werten. Für besonders lichtempfindliche Fledermausarten sowie für die Waldohreule wird auf Nachtbauarbeiten verzichtet (1.4 V<sub>CEF</sub>). Des Weiteren erfolgt vor der Durchführung von Rodungsarbeiten und Abrissarbeiten für potenziell geeignete Quartierstrukturen eine Kontrolle auf Fledermausbesatz bzw. auf Habitateignung für Fledermäuse und Brutvögel (1.5 V<sub>CEF</sub>). Für die Entfernung von geeigneten Quartierstrukturen von Fledermäusen wird ein Zeitraum festgelegt, in dem die Fledermäuse ausreichend mobil sind (Anfang September bis Ende Oktober, je nach Witterungsverhältnissen), sodass artenschutzrechtliche Konflikte (Verletzung, Tötung) vermieden werden. Für den Verlust von Baumquartieren für Fledermäuse und Brutvögel Ersatzquartiere in Form von Fledermauskästen oder Nistkästen installiert (3.5 A und 3.6 A<sub>CEF</sub>). Für Zauneidechsen erfolgt eine strukturelle Vergrämung im Bereich des Bahnhofs Poggenhagen, um ein Abwandern der Tiere in den nördlichen Bereich oberhalb des Bahnhofes zu erwirken (Maßnahme 4.2 V<sub>CEF</sub>). Dieser Bereich wird vorher entsprechend als Lebensraum für die Tiere aufgewertet (4.1 A<sub>CEF</sub>). Alle betroffenen Flächen werden außerdem während der gesamten Bauphase durch Schutzzäune und Ausweisung von Tabuflächen gesichert (Maßnahme 1.2 V<sub>CEF</sub>). Für die potenziell im Planungsraum vorhandenen und von der Baumaßnahme betroffenen (Wald-) Ameisennester wird eine Umsiedlung

vorgesehen (1.6 V). Die Nester werden rechtzeitig vor Baubeginn durch einen Fachexperten an einen ortsnahen Standort umgesiedelt.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Für die wertgebenden Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet entstehen Beeinträchtigungen durch den Verlust von Revieren durch anlagebedingte (gleichzeitig auch baubedingte) Inanspruchnahmen von relevanten Habitatstrukturen. Als wertgebende Brutvogelarten sind jeweils ein Brutrevier der Feldlerche, der Goldammer, des Stars und des Haussperlings betroffen. Zu erwartende Beeinträchtigungen werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Bereich nördlich der Trasse, westlich der Gleise (Maßnahmen: 5.1 bis 5.3 A<sub>CEF</sub>) sowie durch die Anlage von Nisthilfen (Maßnahmen: 3.2 und 3.4 A<sub>CEF</sub>) kompensiert.

Für die wertgebenden Fledermausarten werden Beeinträchtigungen durch die Beseitigung von potenziellen Quartieren im Zuge der Baufeldfreimachung durch die Installation von Ersatzquartieren kompensiert (Maßnahme 3.6 A<sub>CEF</sub>).

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Für die wertgebenden Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet entstehen Beeinträchtigungen von relevanten Habitatstrukturen durch den Verlust von Revieren durch betriebsbedingte Störwirkungen durch den Verkehr auf der K 336n. Als wertgebende Brutvogelarten sind jeweils ein Brutrevier des Feldsperlings, des Trauerschnäppers sowie des Haussperlings betroffen. Zu erwartende Beeinträchtigungen werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durch die Anlage von Nisthilfen (Maßnahmen: 3.1 bis 3.3 A<sub>CEF</sub>) kompensiert. Um erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten auszuschließen, werden entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen durchgeführt (detaillierte Informationen siehe Unterlage 19.1.1). Unter Berücksichtigung dieses Maßnahmenkonzeptes ist davon auszugehen, dass keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch die Aufhebung und den Ersatz der Bahnübergänge im Zuge der B 442 und der K 336 auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt verbleiben.

#### 3.2.4.2.3 Schutzgebiete und -objekte

##### Natura-2000

Durch das geplante Vorhaben ergeben sich aufgrund der Entfernung der beiden FFH-Gebiete zum Untersuchungsraum keine Auswirkungen auf die Gebiete des Schutzgebietssystems Natura-2000 (siehe Unterlagen 19.3.1 und 19.3.2).

##### Überschwemmungsgebiet (ÜSG)

Für die beiden Überschwemmungsgebiete im Bereich der Leineau (,,Leine“, „Leine + Ihme“) entstehen durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

##### Landschaftsschutzgebiet (LSG)

Durch das Vorhaben wird ein kleiner Randbereich des Landschaftsschutzgebiets „Mittlere Leine“ (LSG H 00027) in Anspruch genommen.

Geschützte und gefährdete Biotope, Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmale Durch das Vorhaben werden keine Flächen von gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NNatSchG geschützten Biotopen und keine geschützten Landschaftsbestandteile (GLB) gemäß § 29 BNatSchG in Verbindung mit § 22 NNatSchG in Anspruch genommen.

#### 3.2.4.3 Boden

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Durch die Aufhebung und den Ersatz der Bahnübergänge entstehen baubedingte Flächeninanspruchnahmen auf insgesamt ca. 5,8 ha. Davon werden knapp 3,6 ha dauerhaft und rd. 2,2 ha

baubedingt in Anspruch genommen. Potenziell besteht die Gefahr des Schadstoffeintrags durch Betriebsstoffe, z.B. aus dem Baustellenverkehr oder bei der Lagerung von Material und Boden. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können erhebliche nachteilige baubedingte Umweltauswirkungen jedoch ausgeschlossen werden (sachgerechte Durchführung der anstehenden Boden- und Erdarbeiten, Sicherung des Bodens, Rekultivierung nach Bauende, Begrenzung des Baufeldes, bauzeitliche Schutzmaßnahmen). Dies gilt zusätzlich für die baubedingten Beeinträchtigungen von etwa 1,5 ha Böden mit besonderer Bedeutung, die beispielsweise bei einem Auf- und Abtrag, Befahren oder einer Lagerung entstehen können.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingt entstehen für das Schutzgut dauerhafte Verluste auf rd. 1,9 ha durch die Flächeninanspruchnahme des Straßenkörpers mitsamt dem Brückenbauwerk, dem Fuß- und Radwegetrog und seinen Nebenanlagen sowie der beiden Buswendeschleifen. Durch Abgrabungen, Bodenaustausch, Übererdung und Versiegelung werden in der Regel erhebliche Umweltauswirkungen des Schutzgutes Boden verursacht. Betroffen sind Böden besonderer sowie allgemeiner Bedeutung. Böden besonderer Bedeutung sind dabei auf ca. 1,8 ha und Böden allgemeiner Bedeutung auf etwa 0,1 ha betroffen. Betroffenheiten durch weitere Flächenverluste durch Überbauung (z.B. durch Dammschüttungen, Entwässerungsmulden usw.) entstehen im Bereich von Böden besonderer Bedeutung auf ca. 1,5 ha und auf Böden allgemeiner Bedeutung auf ca. 300 m<sup>2</sup>. Im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden die mit dem Vorhaben verbundenen Wirkungen ermittelt und in ihrer Erheblichkeit bewertet. Für die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen wurde ein Konzept erarbeitet, welches mit der Durchführung entsprechender Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen diese Beeinträchtigungen vermeiden/vermindern, ausgleichen oder ersetzen kann. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Aufhebung und den Ersatz der Bahnübergänge für das Schutzgut Boden.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Im Seitenbereich der neuen Verkehrsstrasse der K 336n kann es durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen über einen längeren Zeitraum zu Schadstoffakkumulationen kommen. Die Auswirkungen sind in der Regel jedoch örtlich sehr begrenzt. Erhebliche Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.

### 3.2.4.4 Wasser

#### 3.2.4.4.1 Anforderungen gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Im Zuge des Vorhabens entstehen geringfügige Betroffenheiten des Grundwasserkörpers „Leine Lockergestein links (EU-Code: DE\_GB\_DENI\_4\_2016)“ im Zuge des Trogbaus im Bereich der Fliegerstraße. Für die Errichtung des Trogs wird eine Baugrube unter Einbau von Spundwänden ausgehoben, die bis in den Bereich des Grundwassers bzw. des Grundwasserkörpers hineinragt. Nach Einbau einer Unterwasserbetonsole ist die Baugrube dicht, in der Baugrube befindliches Wasser wird abgepumpt und dem vorhandenen Regenwasserkanal zugeführt. Sowohl der mengenmäßige sowie der chemische Zustand des betroffenen Grundwasserkörpers wird durch den punktuellen Eingriff nicht verschlechtert. Im Zuge der Baumaßnahme wird sichergestellt, dass keine Schadstoffe in das Grundwasser gelangen (s. Maßnahme 1.3 V). Zudem wird das Verbesserungsgebot für alle Wasserkörper eingehalten.

#### 3.2.4.4.2

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

#### Grundwasser

Im Zuge des Trogbaus werden in der Bauphase geringfügig Grundwasserentnahmen notwendig. Für den Bau des Troges wird eine wasserundurchlässige Baugrubenerschließung vorgesehen. Nach Einbau von Spundwänden und einer Unterwasserbetonsohle wird die Baugrube einmalig leer-gepumpt. Das anfallende Wasser wird in den vorhandenen Regenwasserkanal geleitet. Weitere Grundwasserentnahmen finden nicht statt. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sowie auf ggf. weitere Schutzgüter (z.B. Pflanzen und Tiere) werden damit nicht verursacht. Als weitere mögliche baubedingte Wirkung besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen. Erhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Grundwasser können insgesamt ausgeschlossen werden. Die baubedingten Beeinträchtigungen sind zum einen zeitlich begrenzt. Zum anderen erstrecken sie sich im Vergleich zur Größe des Grundwasserkörpers auf nur einen sehr kleinen Teilbereich. Relevante Auswirkungen werden durch die üblichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Baustellenmanagements sowie durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.3 V) sicher ausgeschlossen. Entsprechende Auflagen sowie aktuelle Richtlinien und Normen beim Bau werden eingehalten.

Oberflächenwasser

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen nicht.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Grundwasser

Durch die Flächenversiegelung im Bereich der geplanten Bauwerke (K 336n, Trogbauwerk mit Parkplatz, zwei Buswendeschleifen) entsteht abfließendes Niederschlagswasser. Es kommt zu einem Entzug von versickerungsfähigen Flächen und damit zur Verringerung der lokalen Grundwasserneubildung. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen, die sich aus dem Verlust von Flächen mit bedeutenden Grundwasserneubildungsraten und einer daraus resultierenden Verringerung der Grundwasserneubildung ergeben, sind dadurch nicht zu erwarten. Das Entwässerungskonzept sieht für die Fahrbahn der K 336n eine Versickerung über die Gräben am Böschungsfuß vor. Das Oberflächenwasser von der K 333 wird von einer Fahrbahnhälfte über Bankett und Böschungsgräben geleitet, das Wasser der anderen –hälfte wird über den Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Radweg versickert. Im Bereich des Parkplatzes am Bahnhof wird das Wasser auf der Westseite über Rinnen und Abläufe gesammelt und einem neu geplanten Regenwasserkanal zugeführt. Im Osten wird das Wasser in den südlich liegenden Grünbereich über eine Bordführung geleitet, bzw. über Abläufe gesammelt und ebenfalls dem Regenwasserkanal zugeführt. Das Oberflächenwasser der nördlichen Wendeanlage wird über Bankett und Böschung geleitet und versickert im vorhandenen Graben. Erhebliche Umweltauswirkungen entstehen durch das Vorhaben nicht.

Oberflächengewässer

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen für den Graben im Norden des Plangebietes können ausgeschlossen werden. Das Fließgewässer wird durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Mit betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist nicht zu rechnen.

#### 3.2.4.5 Klima /Luft

Voraussichtliche klimawandelbedingte Veränderungen von Niederschlagsereignissen (Zunahme von Starkregen- und Unwetterereignissen) lassen insgesamt keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Vorhaben sowie auf die Schutzgüter in erheblichem Umfang erwarten.

##### 3.2.4.5.1 Auswirkungen des Vorhabens auf den Klimawandel

Bezüglich der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf den Klimawandel wird im Folgenden dargelegt, ob sich Auswirkungen auf die Anpassungskapazität der Schutzgüter ergeben.

Betriebs- sowie baubedingt ist durch die Umsetzung des Vorhabens mit zusätzlichen Emissionen von Treibhausgasen (THG) zu rechnen. Zur Ermittlung des Umfangs der THG findet die Methodik des BMVI Anwendung. Diese basiert auf dem Forschungsvorhaben 96/2013 des Umweltbundesamtes und berücksichtigt neben den THG, die durch den Verkehr verursacht werden, ebenfalls die verbauten Rohstoffe, die bei der Herstellung zu THG-Emissionen führen sowie die Instandhaltung und den Betrieb der Infrastruktur, den Bau und den Unterhalt der Fahrzeuge. Dabei werden für die verschiedenen Streckenkategorien Straße, Brücke und Tunnel unterschiedliche CO<sub>2</sub>-Äquivalent-Emissionen pro Quadratmeter und Jahr angewendet: Für eine Bundesstraße wird ein Wert von 4,6 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup>, für Brückenabschnitte von 17,2 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup> und für Tunnelabschnitte von 31,7 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup> angesetzt.

Die drei im Rahmen des Variantenvergleichs der UVS vertieft untersuchten Varianten Süd 1, Süd 2 und Mitte 2 fließen über die Streckenkategorie „Bundesstraße“ in die Berechnungsmethodik der THG-Abschätzung ein. Für eine „Bundesstraße“ wird der Wert von 4,6 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup> angesetzt. In Bereichen von Brücken und Tunneln ist ein Aufschlag von 12,6 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup> bzw. 27,1 kg CO<sub>2</sub>-e/m<sup>2</sup> zu berücksichtigen. Zur Ermittlung der zu betrachtenden Flächenumfänge wird die Neuversiegelung gemäß der Varianten des Variantenvergleichs der UVS zu Grunde gelegt. Die Tabelle 1 im „Fachbeitrag zur Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen gemäß §13 KSG“ zeigt die berechneten THG-Emissionen der drei untersuchten Varianten.

Die Variante Süd 2 weist mit rd. 59 t CO<sub>2</sub>-e/Jahr den höchsten Wert auf, gefolgt von Variante Süd 1 mit rd. 56 t CO<sub>2</sub>-e/Jahr. Den geringsten Wert hat mit rd. 53 t CO<sub>2</sub>-e/Jahr die Variante Mitte 2. Die Varianten weisen in Bezug auf die THG-Emissionen relativ ähnliche Werte auf, so dass die Varianten als etwa gleichwertig einzuordnen sind.

Durch das im Jahr 2019 eingeführte Klimaschutzgesetz wurde eine Jahresemissionsmenge für den Sektor „Verkehr“ festgelegt (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 KSG). Verantwortlich für die Erreichung dieses bundesweiten Klimaschutzzieles ist gemäß § 4 Abs. 4 KSG das für den jeweiligen Geschäftsbereich zuständige Bundesministerium. Ein dem Einzelprojekt zuzuordnendes Ziel eines Minderungsbeitrags kann aus § 4 KSG nicht abgeleitet werden.

Für das hier planfestzustellende Vorhaben gilt hingegen das Berücksichtigungsgebot gemäß § 13 Abs. 1 KSG. Hiernach haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Die Regelung des KSG, insbesondere § 13, löst keine strikte Beachtungspflicht aus. Ihr kommt auch kein besonderes Gewicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu. Vielmehr sind Klimaschutzbelange in die Abwägung einzubeziehen, können also zugunsten anderer Belange auch zurückgestellt werden.

Dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG wird entsprochen, wenn die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz ermittelt wird. Klimaschutzgesichtspunkte sind dabei zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S. 36). Die Regelung sieht allerdings weder ein besonderes Verfahren noch materielle Vorgaben für die Berücksichtigung vor. Nach der amtlichen Begründung sind die Klimaschutzbelange in die Entscheidung lediglich einzubeziehen. Nur dann, wenn bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung mehrere gleichgeeignete Möglichkeiten in Frage kommen, ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien derjenigen Variante der Vorzug zu geben, mit der das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über die gesamte Nutzungsdauer des Investitionsguts oder Beschaffungsguts zu den geringsten Kosten erreicht werden kann (§ 13 Abs. 2 KSG).

#### 3.2.4.5.2 Auswirkungen des Klimawandels auf das Vorhaben

Eine Bedeutung aus Sicht der Klimaanpassung ergibt sich für das Schutzgut Klima / Luft erst mittelbar, z.B. durch die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, die Entwicklung von Tier- und Pflanzenarten oder die Biodiversität, sowie schließlich auch auf Sachgüter und das kulturelle Erbe. Als einwirkende Faktoren des Klimawandels auf das geplante Vorhaben können besonders die Zunahme von Starkregen- und Unwetterereignissen sowie dadurch bedingt auch die Zunahme von Hochwasserereignissen von Bedeutung sein.

Der Regionale Klimaatlas Deutschland stellt in seiner Projektion für die Zeitspanne von 2071- 2100 im Vergleich zu der Zeitspanne 1961-1990 eine mittlere Änderung der Niederschlagsmengen von +6 % dar, wobei verschiedene Modelle in diesem Punkt von einer Abnahme von bis zu 11 %, andere von einer Zunahme von bis zu 24 % ausgehen. Die Projektion der Starkregentage geht in einer möglichen mittleren Änderung von einer Zunahme von einem Starkregentag aus. Weitere Projektionen gehen von einer Stagnation, andere von einer Zunahme um fünf Starkregentage (mindestens 20 mm Niederschlag) aus.

Ein weiterer zu berücksichtigender Faktor ist die projektierte Veränderung der durchschnittlichen Temperatur sowie damit verbunden auch die Zunahme von „Heißen Tagen“ (Tmax ist einmal am Tag  $\geq 30^{\circ}\text{C}$ ).

In diesem Punkt wird ein durchschnittlicher Temperaturanstieg von  $2.8^{\circ}\text{C}$  bei einer größtmöglichen Zunahme von  $5.2^{\circ}\text{C}$  prognostiziert. Die durchschnittlich angenommene Anzahl „Heißer Tage“ steigt im Mittel um acht Tage, die mögliche größte Zunahme wird mit 43 Tagen angegeben.

Eine tendenzielle Zunahme der Durchschnittstemperaturen sowie der Anzahl „Heißer Tage“ kann zusätzliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit haben, indem bereits klimatisch vorbelastete Zonen (hoher Versiegelungsgrad, beeinträchtigte Luftqualität, geringe Versorgung mit Grünstrukturen) stärkere Umweltwirkungen hervorrufen.

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Während der Bauphase können temporäre Schadstoffemissionen und Staubentwicklungen durch den Baustellenverkehr sowie die Anlage von Deponien für Bau- und Erdmaterial kleinklimatisch zu lufthygienischen bzw. bioklimatischen Veränderungen führen. Unter Berücksichtigung der einschlägigen Verhaltens- und Schutzmaßnahmen werden diese als nicht erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen qualifiziert. Im Zuge des Projekts werden durch den Bau der Straße zusätzliche Flächen in Anspruch genommen und versiegelt. Dabei werden insbesondere Gehölzbestände in Anspruch genommen, die eine lokalklimatische Ausgleichsfunktion wahrnehmen. Die neu anzulegenden Böschungsbereiche entlang der K 336n werden im Rahmen der Kompensation des Eingriffs mit neuen Gehölzstrukturen bepflanzt, sowie eine Waldrandentwicklung entlang der Trasse vorgesehen, sodass diese Funktion mittel- bis langfristig wiederhergestellt werden kann.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Die mit dem Bau der Verkehrsstrassen verbundene zusätzliche Versiegelung wirkt sich lediglich lokalklimatisch auf den unmittelbaren Nahbereich der Straße und Bahn aus. Die Funktion des Niederholzes als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet (Ausgleichsraum) bleibt bestehen. Die im Zuge der Eingriffsregelung vorgesehenen Maßnahmen wirken sich insgesamt positiv auf das Klima aus (z.B. Maßnahme 6 A, 7 A / E, 8 A).

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingt ist mit zusätzlichen Emissionen von Treibhausgasen (THG) im Plangebiet zu rechnen (Zunahme des Verkehrs, Verkehrsumlagerung aus anderen Bereichen). Erhebliche Umweltauswirkungen auf die lufthygienische Situation werden sich damit jedoch nicht ergeben. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit hinsichtlich der Beurteilung von Luftschadstoffen wurden im Zuge der Planungen untersucht. Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 39. BImSchV werden nicht überschritten (siehe Unterlage 17.4.1).

### 3.2.4.6 Landschaft

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Auswirkungen auf die Landschaft für die landschaftsgebundene Erholung und das Naturerleben ergeben sich mit der Beseitigung der Gehölze im Zuge der Baumaßnahme (Verlust landschaftsbildprägender Elemente) und der Sichtbarkeit des Baugeschehens, vor allem des Brückenbauwerkes über den Bahngleisen. Die Dauer der Bauphase beträgt etwa 3 Jahre.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind insbesondere mit der Sichtbarkeit der Bauwerke, also dem Straßen- und Brückenbauwerk inkl. Dammböschungen verbunden. Insbesondere das Brückenbauwerk zur Unterführung der Bahn wird weithin sichtbar und verändert das Erscheinungsbild der Landschaft. Durch eine Rekultivierung des Baufeldes und die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse und der Bauwerke werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild reduziert (siehe Kap. 5.2.2, Maßnahmenkomplex 2). Zerschneidungswirkungen werden bis zum Aufwuchs der Eingrünung jedoch sichtbar (Damm- und Trasse). Mittelfristig können die Beeinträchtigungen jedoch kompensiert werden, sodass keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen entstehen. Die Anbindung der K 336n an die bestehende B 442 als Kreisverkehrsplatz nimmt zudem randlich Flächen des LSG in Anspruch.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Für das Landschaftsbild ergeben sich betriebsbedingte Wirkungen durch Lärm und Schadstoffe. Durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse durch Gehölze können Wirkungen durch den Straßenverkehr (visuelle Beunruhigung der Landschaft) gemindert werden. Erholungsräume besonderer Bedeutung sind nicht betroffen.

### 3.2.4.7 Kultur- und Sachgüter

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Im Zuge der Bauarbeiten besteht für alle größeren Erdarbeiten eine sehr hohe Wahrscheinlichkeit, dass archäologische Fundstellen/Funderwartungsstellen zu Tage treten. Besonders im westlichen Waldbereich ist noch mit den besten Erhaltungsbedingungen für die archäologischen Befunde und Funde zu rechnen. Sollten im Zuge der Baumaßnahmen Fundstellen offengelegt oder sonstige Hinweise auf archäologische Vorkommen aufgedeckt werden (z.B. auffällige Strukturänderungen und Verfärbungen des Bodens bzw. Fremdstoffe wie Scherben etc.) sind diese nach § 14 NDSchG meldepflichtig. Für den weiteren Umgang mit diesen Fundstellen ist das Landesamt für Denkmalpflege hinzuzuziehen. Als baubedingter Verlust ist ein kleiner Teilbereich des historischen Waldstandortes im Niederholz anzuführen. Als Sachgüter gehen einige Kleingärten durch den Neubau der Straßen-trasse/den Bau der Brücke verloren.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Neben den beschriebenen baubedingten Auswirkungen sind keine weiteren anlagebedingten Umweltauswirkungen zu erwarten.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind ebenfalls nicht zu erwarten.

### 3.2.4.8 Fläche

#### *Baubedingte Umweltauswirkungen*

Bei der Planung zur Aufhebung und zum Ersatz der Bahnübergänge handelt es sich um einen Neubau mit einem zweistreifigen Regelquerschnitt mit Linienbusverkehr auf ca. 1.185 m Länge. Die Fläche, die dauerhaft durch die Verkehrskörper in Anspruch genommen wird, beträgt etwa 5,8 ha. Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes erfolgen durch die Inanspruchnahme durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen, z.Z. etwa 2,1 ha. Der Umfang wurde im Planungsprozess auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. In Anspruch genommene Flächen werden am Ende wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt, sofern sie nicht für Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind.

#### *Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Es werden durch das geplante Vorhaben zusätzliche Flächen im Sinne einer Flächenversiegelung und Überbauung dauerhaft in Anspruch genommen. Insgesamt nimmt das geplante Vorhaben der Aufhebung und des Ersatzes der Bahnübergänge (technische Anlagen) eine Gesamtfläche von ca. 5,8 ha in Anspruch. Diese Fläche wird dauerhaft durch die Verkehrskörper im Sinne einer Flächenversiegelung und Überbauung in Anspruch genommen und ist nachhaltig als Flächenverlust zu betrachten. Betroffen sind zum großen Teil Waldflächen sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zusätzlich zu den Flächen für die technische Anlage werden außerhalb des Baukörpers Flächen zu Kompensationszwecken in Anspruch genommen. Unter ökologischen Gesichtspunkten sind die Flächen für Kompensationserfordernisse nachhaltig gesichert. Hinsichtlich der Bewirtschaftung der Kompensationsflächen entstehen z.T. Einschränkungen für die Landwirtschaft. Um den Flächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen zu minimieren, wurden zum einen umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, welche die Eingriffe und somit auch den Kompensationsbedarf so weit wie möglich verringern (u.a. verschiedene Schutzeinrichtungen zur Vermeidung von Störeffekten / Gefährdungen oder die Meidung wertgebender Bereiche). Zum anderen wurde der Flächenverbrauch durch die Planung multifunktionaler Maßnahmen (Kombination mehrerer Kompensationsfunktionen auf einer Maßnahmenfläche) möglichst geringgehalten. Insgesamt beträgt die Größe der Kompensationsflächen außerhalb des Baufeldes) für das Vorhaben ca. 7,6 ha. Ein Teil der Maßnahmenflächen bleibt für die Landwirtschaft und im Bereich der Waldfläche für die Forstwirtschaft – wenn auch unter Auflagen – erhalten und steht weiterhin für wirtschaftliche Zwecke zur Verfügung. Weiterhin wird im Bereich der Fliegerstraße ein etwa 830 m<sup>2</sup> großer Bereich entsiegelt, indem die vorhandene Fahrbahn zurückgebaut, der Boden rekultiviert und die Fläche anschließend durch die Entwicklung eines Waldrandes in die Umgebung eingebunden wird.

#### *Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Fläche sind nicht zu erwarten.

#### 3.2.4.9 Wechselwirkungen

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen ist schutzgutbezogen erfolgt. Weitere, darüberhinausgehende Auswirkungen auf ökologische Wechselwirkungen bestehen nicht.

### **3.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung**

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren. 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 soll sichergestellt werden, dass diese Belange mit dem Gewicht zur Geltung kommen, dass ihnen bei einer Gesamtschau gebührt. Die Bewertung nach § 25 UVPG stellt den letzten Schritt der Umweltverträglichkeitsprüfung dar, fungiert als Schnittstelle und ermöglicht ihre Integration in das Zulassungsverfahren.

Zu bewertender Sachverhalt ist die zusammenfassende Darstellung gem. § 24 UVPG (siehe zuvor). Bewertungsmaßstäbe sind die umweltbezogenen fachrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, wie

sie in gesetzlichen und untergesetzlichen Rechtsvorschriften normiert bzw. in Verwaltungs-Vorschriften verbindlich ausgelegt werden. Diese Vorschriften setzen gewissermaßen den Rechtsrahmen für die Bewertung. Wo es an hinreichend konkreten gesetzlichen Vorgaben fehlt, kann die entscheidende Behörde zur Gesetzesauslegung auch fachliche und wissenschaftliche Gesichtspunkte einfließen lassen.

### **3.3.1 Auswirkungen auf den Menschen**

Prüfgegenstand sind hier die Auswirkungen von Vorhaben auf die physische wie psychische Gesundheit des Menschen, aber auch Störungen des körperlichen wie seelischen und sozialen Wohlbefindens und der Lebensqualität.

**Baulärm:** Soweit durch den Betrieb von Baumaschinen das ortsübliche Maß der Vorbelastung nicht überschritten wird, treten keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ein. Sofern Immissionen aus den Baustellen das durch die Immissionsrichtwerte festgelegte Maß überschreiten, weil sie nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden können, liegen erhebliche negative Umweltauswirkungen vor. Die Wissenschaft geht davon aus, dass mit dem Überschreiten der Grenzwerte gesundheitliche Beeinträchtigungen verbunden sind, die Betroffene nicht entschädigungslos hinnehmen müssen. In dem Fall, da diese Belastungen durch den Baubetrieb trotz aller Bemühungen, sie so gering und so kurz wie möglich zu halten, unvermeidlich sind, können Entschädigungsansprüche für die bauzeitlichen Beeinträchtigungen begründet sein. Da nicht auszuschließen ist, dass für die Herstellung der Straße K 336n einschließlich Brückenbauwerk Pegelwerte tags/nachts zwischen 48 und 82 dB(A) und für den Bau des Fuß- und Radwegtrog einschließlich des Brückenbauwerks Pegelwerte tags/nachts von bis zu 82 dB(A) erreicht werden, sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zunächst nicht auszuschließen. Da die hohen Werte nur für die unmittelbar im Nahbereich der Baustelle gelegenen Wohngebäude erreicht werden und auch i.d.R. nur über einen Zeitraum von wenigen Stunden auftreten können, ergibt sich eine Beschränkung der Erheblichkeit auf sowohl kleine räumliche Bereiche als auch kurze Zeiteinheiten. Darüber hinaus bemüht sich der Vorhabenträger um eine technische Minimierung des Baulärms, so dass die Planfeststellungsbehörde insgesamt die Auswirkungen als nicht erheblich nachteilig einschätzt.

**Staub:** Auf Baustellen kann durch technische Maßnahmen die Staubentwicklung durch Feuchthaltung wirksam reduziert werden, so dass dadurch keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen eintreten werden.

**Erschütterungen:** Der Vorhabenträger ist bestrebt, die Belastung durch Erschütterungen mit technischen Maßnahmen, insb. den eingesetzten Bauverfahren, zu dämpfen. Erklärtes Ziel ist es dabei, erhebliche Umweltauswirkungen zu vermeiden. Lediglich für die beiden Gebäude im Bahnhofsbereich könnte es zu Beeinträchtigungen in Bezug auf Gebäude und Menschen im Gebäude kommen. Hier würde zur Reduzierung der Einsatz eines kleineren Verdichters mit einem Arbeitsgewicht von 0.5 t bei Abständen von unter 10 m zu erwägen sein. Erhebliche negative Umweltauswirkungen werden nicht erwartet.

**Temporäre Wegeunterbrechungen:** Temporäre Unterbrechungen von Wegeverbindungen im Zuge von Baumaßnahmen sind von Verkehrsteilnehmern im Rahmen des Gemeingebrauchs in aller Regel entschädigungslos hinzunehmen, so dass die Mehrwege nicht zu beachtlichen Auswirkungen auf den Menschen führen werden.

**Verkehrslärm:** Unter Berücksichtigung der passiven Lärmschutzmaßnahmen und der Auferlegung eines Lärmsanierungsprogramms für einen Abschnitt der Wunstorfer Straße verbleiben für die Wohnfunktion des Schutzgutes Mensch keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen, da die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV sowohl am Tag als auch in der Nacht aufgrund der Straßenbaumaßnahmen eingehalten werden (siehe Unterlage 17.1.1). Eine Verbesserung des Lärmschutzes entsteht durch den Lückenschluss in der Lärmschutzwand im Bereich des aufzuhebenden Bahnübergangs im Zuge der B 442. Erhebliche negative Umweltauswirkungen erwartet die Planfeststellungsbehörde nicht.

Luftschadstoffe: Eine Beurteilung der zu erwartenden Belastung durch Luftschadstoffe durch den Straßenverkehr wurde für den Feststellungsentwurf in Unterlage 17.4.1 vorgenommen. Im Ergebnis konnten keine Überschreitungen der relevanten Immissionswerte der TA Luft festgestellt werden. Erhebliche negative Umweltauswirkungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erwartet.

### **3.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Der Schutz zielt ab auf Individuen wie Populationen und Arten, unabhängig von ihrem Schutzstatus. Zu betrachten sind nicht nur unmittelbare Auswirkungen wie Gefährdungen der Gesundheit oder des Normalzustands, sondern auch Störungen und Beunruhigungen, etwa durch Lärm, oder mittelbare Veränderungen, wie Umgestaltungen oder Verluste von Lebensräumen oder Schadstoffeinträge, die die Funktionen von Lebensstätten negativ beeinflussen. Umfassend soll gewährleistet werden, dass die Artenvielfalt gesichert werden kann.

Pflanzen:

Rund 28.000 m<sup>2</sup> Biotope mit einer naturschutzfachlichen Bedeutung (mind. Wertstufe III) sind von einem Verlust betroffen. Darin inkludiert sind 2,3 ha Waldfläche. Zudem entsteht ein Verlust von 38 Einzelbäumen. Die bau- und anlagebedingten Verluste können durch Wiederherstellungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Umfeld ausgeglichen werden. Durch Ausgleich oder Ersatz wird im Ganzen gesehen eine auskömmliche Kompensation erreicht. Aufgrund der Kompensation wird die Umweltauswirkung als im Ergebnis nicht erheblich nachteilig eingestuft.

Tiere:

Baubedingte Beeinträchtigungen für Tiere können durch begleitende Schutzmaßnahmen vermieden oder weitestgehend minimiert werden (siehe Tabelle Vermeidungsmaßnahmen), sodass keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen verbleiben.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen durch Habitat- und Quartierverluste für Vögel, Fledermäuse und Ameisen können artenbezogen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden, so dass nach Fertigstellung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen zu befürchten sind.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen können durch artspezifische Schutzmaßnahmen vermieden oder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie die Anlage von Nisthilfen (Maßnahmen: 3.1 bis 3.3 ACEF) kompensiert werden. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist nicht damit zu rechnen, dass erhöhte Kollisionsrisiken verbleiben.

Um erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten auszuschließen, werden zumutbare Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen durchgeführt (detaillierte Informationen siehe Unterlagen 19.1.1). Unter Berücksichtigung dieses Maßnahmenkonzeptes geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch die Aufhebung und den Ersatz der Bahnübergänge im Zuge der B 442 und der K 336 auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt in ausreichender Weise durch die Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen des ausführlichen Maßnahmenkonzeptes des Landschaftspflegerischen Begleitplans derartig verringert werden, dass sie nicht über den Zulässigkeitsgrenzbereich hinausgehen.

### **3.3.3 Auswirkungen auf den Boden**

Eine bundesgesetzlich verbindliche Begriffsbestimmung des Bodens liefert das BBodSchG in § 2 Abs. 1. Dabei spielt Boden nicht nur als physikalische oder chemische Masse eine Rolle, sondern auch als räumlicher Faktor und mit all seinen Funktionen für den Naturhaushalt, z.B. als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte und als nutzbare Fläche. Die physikalischen, chemischen oder biologischen Funktionen können insbesondere durch Veränderungen der Bodenphysik, Flächenversiegelung oder stoffliche Einträge beeinträchtigt sein.

Baubedingte Beeinträchtigungen: Unter Berücksichtigung folgender Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden: sachgerechte Durchführung der anstehenden Boden- und Erdarbeiten, Sicherung des Bodens, Rekultivierung nach Bauende, Begrenzung des Baufeldes, bauzeitliche Schutzmaßnahmen). Dies gilt auch für die baubedingten Beeinträchtigungen von etwa 1,5 ha Böden mit besonderer Bedeutung, die beispielsweise bei einem Auf- und Abtrag, Befahren oder einer Lagerung entstehen können.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen: Für die Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen wurde ein Konzept erarbeitet, welches mit der Durchführung entsprechender Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen diese Beeinträchtigungen vermeiden/vermindern, ausgleichen oder ersetzen soll. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Aufhebung und den Ersatz der Bahnübergänge für das Schutzgut Boden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen: Erhebliche Umweltauswirkungen sind nicht zu erwarten.

Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen auf den Boden als nicht so gravierend an, dass sie über den Zulässigkeitsgrenzbereich hinausgehen.

### **3.3.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Mit Wasser sind sowohl Oberflächengewässer wie auch Grundwasser gemeint. Erweiternd kommen die hydromorphologische Umgebung sowie die Quantität und die Qualität des Wassers dazu. Auch die Risiken für die menschliche Gesundheit, die mit der Gewässer- bzw. Grundwassernutzung in Verbindung stehen, gehören bei einer Betrachtung der Auswirkungen dazu.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers: Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sowie auf ggf. weitere Schutzgüter (z.B. Pflanzen und Tiere) werden damit nicht verursacht. Als weitere mögliche baubedingte Wirkung besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen. Erhebliche Umweltauswirkungen für das Schutzgut Grundwasser können insgesamt ausgeschlossen werden. Die baubedingten Beeinträchtigungen sind zum einen zeitlich begrenzt. Zum anderen erstrecken sie sich im Vergleich zur Größe des Grundwasserkörpers auf nur einen sehr kleinen Teilbereich. Relevante Auswirkungen werden durch die üblichen technischen und organisatorischen Maßnahmen des Baustellenmanagements sowie durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (Maßnahme 1.3 V) sicher ausgeschlossen. Entsprechende Auflagen sowie aktuelle Richtlinien und Normen beim Bau werden eingehalten.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers: Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen nicht.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers: Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen, die sich aus dem Verlust von Flächen mit bedeutenden Grundwasserneubildungsraten und einer daraus resultierenden Verringerung der Grundwasserneubildung ergeben, sind dadurch nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer: Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen für den Graben im Norden des Plangebietes können ausgeschlossen werden. Das Fließgewässer wird durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Betriebsbedingte Umweltauswirkungen: Aufgrund der vorgesehenen technischen Maßnahmen zur Vorbehandlung/Klärung des abfließenden Niederschlagswassers ergeben sich für das Schutzgut Wasser eher positive Wirkungen.

Für die Planfeststellungsbehörde sind darüber hinaus keine relevanten Beeinträchtigungen zu erkennen. Für das Schutzgut Wasser kann die Planfeststellungsbehörde planbedingt keine schwerwiegenden Nachteile erkennen.

### **3.3.5 Auswirkungen auf Klima/Luft**

Nach der früheren Fassung des UVPG waren vor allem die Auswirkungen des Vorhabens auf das lokale oder regionale Klima von Belang. Nunmehr rückt auch das Makroklima in den Blick, besonders der Beitrag, den das Vorhaben zum Klimawandel leistet. Beim Schutzgut Luft fokussiert sich der Blick auf Veränderungen in den unteren Luftschichten, vor allem durch Luftverunreinigungen.

Die während der Bauphase auftretenden lufthygienischen und bioklimatischen Veränderungen sind mit Hilfe von eindämmenden und begrenzenden Gegenmaßnahmen von eher kleinräumiger Ausdehnung und damit nicht erheblich nachteilig.

Die anlagebedingten Umweltauswirkungen beschränken sich auf den Nahbereich der Straße und sind ebenfalls nicht erheblich nachteilig, da sie sich nicht auf Frischluftbahnen oder Kaltluftentstehungszonen auswirken bzw. deren Funktion nicht tangieren.

Die betriebsbedingte Zunahme bei der Emission von Treibhausgasen wirkt sich nicht erheblich nachteilig auf die lufthygienische Situation aus.

Die Emission von Luftschadstoffen überschreitet nicht die von der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte, so dass die Planfeststellungsbehörde nicht von erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen ausgeht.

Durch den Neubau der K 336n wird das Erreichen der Ziele des KSG nicht infrage gestellt. Da die geprüften Varianten ungefähr gleichwertig waren, was den Ausstoß von t CO<sub>2</sub>-e/Jahr angeht, käme als geringer belastende Alternative lediglich die sog. Null-Variante, also der Verzicht auf einen Neubau, in Betracht.

### **3.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft**

Die Landschaft umfasst begrifflich sowohl das Landschaftsbild wie den Landschafts-/Naturhaushalt als Lebensraum von Tieren und Pflanzen. Das Landschaftsbild schließt die ästhetischen Funktionen von Natur und Landschaft sowie die Erholungsfunktion ein. Zu bewerten ist, wie stark sich die physikalischen, chemischen und biologischen Beschaffenheiten der Landschaft durch das beantragte Vorhaben verändern.

Mit der Beseitigung der Gehölze im Zuge der Baumaßnahme (Verlust landschaftsbildprägender Elemente) und der Sichtbarkeit des Baugeschehens, vor allem des Brückenbauwerkes über den Bahngleisen in Verbindung mit der visuellen Wirkung des Straßen- und Brückenbauwerks sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Erholungsfunktion des innerörtlichen Waldes verbunden. Durch eine Rekultivierung des Baufeldes und die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse und der Bauwerke werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zwar reduziert, die Zerschneidung des Waldes wird aber als nachteilige Umweltauswirkung verbleiben und die Bedeutung des Waldes als Erholungsgebiet sowohl räumlich einengen als auch durch Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe) belasten. Dennoch sieht die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen nicht als derart gravierend an, dass sie über den Zulässigkeitsgrenzbereich hinausgehen.

### **3.3.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter**

Trotz der Tatsache, dass im westlichen Waldbereich mit den besten Erhaltungsbedingungen für archäologische Befunde und Funde zu rechnen ist, sieht die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen für Kultur- und Sachgüter als nicht erheblich nachteilig an. Hier reicht die Einschaltung der Denkmalschutzbehörden bei Auftreten von Funden während der Bauarbeiten aus.

### **3.3.8 Auswirkungen auf die Fläche**

Die baubedingten und anlagebedingten Umweltauswirkungen auf die Fläche müssen auch vor dem Hintergrund der Flächeneinsparziele bzw. der politisch angestrebten Begrenzung der Flächenneuersiegelung gesehen werden. In Verkehrswege umgewandelte Freiflächen verlieren dauerhaft ihre natürlichen Eigenschaften. Die Verluste sind nicht ausgleichbar, da Boden kein vermehrbares Gut ist.

Durch die Neuanlage der Straßenfläche kommt es zu einer erheblichen Neuversiegelung, der lediglich kleinflächige Entsiegelungen im Bereich des Bahnhofs gegenüberzustellen sind (830 m<sup>2</sup>). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat sich der Vorhabenträger bemüht, das Schutzgut Fläche so gering wie möglich zu belasten. Dennoch geht das Vorhaben mit deutlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Fläche einher.

### 3.3.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Tabellarisch lassen sich die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbezogenen Umweltauswirkungen des Vorhabens wie folgt zusammenfassen:

Schutzgüter	Bewertung der Auswirkungen gemäß § 25 UVPG		
	baubedingt	anlagebedingt	betriebsbedingt
Mensch/menschliche Gesundheit	(+)	+	(+)
Tiere und Pflanzen	(+)	(+)	(+)
Boden	(+)	(+)	+
Wasser	+	+	+
Klima	+	+	+
Luft	+	+	+
Landschaft	(+)	(+)	(+)
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	(+)	+	0
Fläche	(+)	(+)	0

+	Auswirkungen verträglich	-	Auswirkungen unverträglich
(+)	mit Kompensationsmaßnahmen Auswirkungen verträglich	0	nicht relevant bzw. nicht betroffen

Das Vorhaben hat mithin erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch/menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche und Landschaft, wobei die nachteiligen Auswirkungen gemessen z.B. an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können. Damit erweist sich das Vorhaben als insgesamt noch umweltverträglich. Dennoch ist zu konstatieren, dass die bauzeitlichen und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit wegen der langen Bauzeit und der innerörtlichen Lage sowie der Verlagerung von Verkehren deutliche, unvermeidbare Beeinträchtigungen mit sich bringen wird. Im Rahmen der Abwägung wird noch zu berücksichtigen sein, dass hinsichtlich der vorgenannten Schutzgüter das Integritätsinteresse unwiederbringlich verletzt ist und die Umweltverträglichkeit insoweit erst gleichsam auf der zweiten Stufe im Wege der Kompensation erreicht wird.

## **4. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **4.1 Planrechtfertigung**

Die Region Hannover, die DB Netz AG, die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Hannover) und die Stadt Neustadt planen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und als Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in Poggenhagen den Ersatz von zwei höhengleichen Bahnübergängen (BÜ). Die Bahnübergänge liegen im Zuge der B 442 „Moordorfer Straße“ (nördlicher Bahnübergang) und im Zuge der K 336 „Fliegerstraße“ (südlicher Bahnübergang) und schließen die Ortschaft Poggenhagen an die Kernstadt Neustadt am Rübenberge (Neustadt a. Rbge.) an. Ziel der Planung ist die Aufhebung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Poggenhagen und als Ersatz der Bau einer Überführung der Bahnstrecke für den motorisierten Individualverkehr (MIV), verbunden mit einer Querung für den Fußgänger- und Radverkehr in Höhe des bestehenden Bahnhofs im Süden.

Die in Süd-/Nord-Richtung verlaufende Bahnstrecke (1740) führt von Wunstorf (Bahn-km 21,4+1) über Bremen nach Bremerhaven (Bahn-km 194,1+50). Aufgrund der Hauptverbindung zwischen Bremen und Hannover weist die Strecke eine sehr hohe Auslastung auf. Dadurch ergibt sich eine städtebauliche Trennwirkung und es entstehen lange Wartezeiten an den geschlossenen Schranken.

Die B 442 zwischen Wunstorf und Neustadt wird durch den Fliegerhorst Wunstorf unterbrochen. Die Lücke in dem Bundesstraßennetz wird heute durch die K 333 und K 331 / K332 geschlossen. Da die Aufhebung des Fliegerhorsts Wunstorf keine Planungsoption der Bundeswehr mehr ist, wird das Straßennetz nach Fertigstellung des Querungsbauwerkes an die Anforderungen des Verkehrs angepasst. Dabei kommt es zu Umstufungen klassifizierter Straßen in und um Poggenhagen. Die B 442 und die K 336 münden östlich der Bahntrasse in die K 333, die in nördlicher Richtung nach Neustadt a. Rbge. und in südlicher Richtung nach Wunstorf verläuft und zukünftig Bundesstraße werden wird. Alternative Straßenverbindungen westlich der Bahnstrecke sind nicht vorhanden.

Als Ersatz für die Bahnübergänge soll eine Über- bzw. Unterführung geschaffen werden. Dafür sind mehrere Varianten entwickelt worden, die sowohl im Norden, im Süden und in der Mitte zwischen den vorhandenen Bahnübergängen liegen. Die Länge der Varianten variiert zwischen 475 m und 1.215 m. Je nach Variante wird die Bahnstrecke mit einem Brücken- oder einem Trogbauwerk gekreuzt. Die Linienführungen der Varianten sind der Abb.7 des Erläuterungsberichts zu entnehmen.

Der Vorhabenträger hat von der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert eine verkehrstechnische Untersuchung zur Aufhebung der Bahnübergänge erstellen lassen. Zur Aktualisierung der Verkehrsdaten sind im April 2017 an einem durchschnittlichen Werktag Verkehrsstromzählungen an den Knotenpunkten B 442 / K 333 und K 336 / Dyckerhoffstraße durchgeführt worden. Die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten Wunstorfer Straße / Moordorfer Straße und K 336 / Dyckerhoffstraße wurden über einen Zeitraum von jeweils drei Stunden am Morgen und am Nachmittag erhoben. Die Knotenpunktbelastungen sind dem Gutachten zu entnehmen, das den Planunterlagen nachrichtlich beiliegt und im Anhörungsverfahren der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurde.

Die Verkehrsbelastungen auf der Bahnhofstraße (K 336) sind im November 2013 mit Hilfe eines Radargerätes ermittelt worden. Der Querschnitt (Bahnhof bis K 333) wird von rd. 3120 Kfz/Tag befahren. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rd. 5 %. Die Prognosen für den Untersuchungsraum bauen auf den Daten des Mobilitätskonzepts der Stadt Neustadt auf. Nach der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen und den Shell-Szenarien werden die Fahrleistungen zukünftig nur noch geringfügig zunehmen, während die Bevölkerungszahlen im Stadtgebiet Neustadt eher rückläufig sind. Aus den Randbedingungen kann abgeleitet werden, dass das Verkehrsaufkommen im Straßennetz nur noch vergleichsweise geringfügig anwachsen wird.

Die Prognosebelastungen 2030 sind für den Prognosenullfall ermittelt worden, der dem vorhandenen Straßennetz entspricht. Die Prognosebelastungen im Planungsnullfall werden verglichen mit den Prognosebelastungen in den Planfällen. Einzelheiten dazu sind dem Gutachten zu entnehmen. Weiterhin sind für die Knotenpunkte der Planungsvarianten Leistungsfähigkeitsberechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt worden. In der Tabelle sind die Analyse- und Prognosebelastungen für die wichtigsten Straßen zusammengefasst.

Straße	Analysebelastung 2017 (Ist-Zustand)	Prognosebelastung 2030 (Planungsnullfall)
B 442 (Moordorfer Straße)	4.750 Kfz/Tag	4.950 Kfz/Tag
K 336 (Fliegerstraße)	2.750 Kfz/Tag	2.850 Kfz/Tag
K 333 (Wunstorfer Straße)	6.850 Kfz/Tag	7.200 Kfz/Tag

Tabelle: Zusammenstellung der Verkehrsbelastungen (Kfz/Werhtag)

Die Ergebnisse aus der verkehrstechnischen Untersuchung zur Aufhebung der Bahnübergänge in Poggenhagen haben ergeben, dass der Planungsgrundlage, beide Bahnübergänge durch eine neue Bahnquerung für den MIV zu ersetzen, aus verkehrstechnischer Sicht nichts entgegensteht. Für die verlegte K 336 ist bei der vorliegenden Planung mit einer Prognosebelastung von 7.000 bis 8.200 Kfz/Tag zu rechnen. Die Belastung auf der K 333 (zukünftig B 442) liegt bei ca. 9.450 bis 12.000 Kfz/Tag im Planungsbereich (s. Abb.4).

#### Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Grund für die Aufhebung der beiden Bahnübergänge in Poggenhagen und deren Ersatz durch eine höhenungleiche Querung sind die ungenügenden Verkehrsverhältnisse in Poggenhagen, die durch die hohe Auslastung der Bahnstrecke Hannover – Bremen entstanden sind. Zudem entspricht die Planung den strikten Vorgaben des § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz, wonach neue Kreuzungen von Eisenbahn und Straße als Überführungen herzustellen sind.

Eine Verkehrserhebung im Auftrag der Stadt Neustadt a. Rbge. vom Dezember 2013 ergab, dass die Summe der Schließzeiten der Schranken bezogen auf den 24-stündigen Erhebungszeitraum bei über 14 Stunden für die beiden Bahnübergänge in Poggenhagen liegt. Die Bahnübergänge sind damit mehr als die Hälfte des Tages für den Straßenverkehr geschlossen. Die einzelnen Schließzeiten liegen dabei im Mittel bei ca. 4 Minuten, können bei dichter Zugfolge aber auch über 20 Minuten betragen.

Beim südlichen Bahnübergang staut sich der Verkehr bei geschlossenen Schranken so weit zurück, dass die Zufahrt zur P+R-Anlage nur eingeschränkt erreichbar ist. Weitere negative Effekte für die Verkehrsqualität und -sicherheit ergeben sich am nördlichen Bahnübergang der Moordorfer Straße. Zum einen staut der Verkehr bei geschlossener Schranke teilweise bis zur K 333 zurück und behindert damit den Verkehrsfluss auf der K 333. Zum anderen laufen die Fahrzeuge nach Öffnung der Schranken im Pulk in Richtung Einmündung K 333 auf. Durch den hohen Anteil an Linkseinbiegern in die K 333 ergeben sich lange Wartezeiten. Da die Bereitschaft der Fahrzeugführenden, in diesen Situationen auch kleine Zeitlücken zum Linkseinbiegen zu nutzen, immer weiter steigt, sinkt gleichzeitig die Verkehrssicherheit bei ungenügender Verkehrsqualität.

#### Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Mit der Maßnahme soll der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer im Ortsteil Poggenhagen verbessert werden. Im Bereich der Bahnübergänge kommt es nicht mehr zu einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung durch den wartepflichtigen Kfz-Verkehr. Die Anlieger werden dadurch gesundheitlich weniger belastet.

## 4.2 Vorgaben der Raumordnung

Während das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) der Raumordnungsplan für das Land Niedersachsen ist, konkretisiert die Regionalplanung die Landesplanung inhaltlich und räumlich und ergänzt sie um regionale Aussagen. Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Bau einer Kreisstraße zwischen der Moordorfer Straße (B442) und der Poggenhagener Straße (K 333), die die dazwischenliegende Bahnstrecke Bremen-Hannover quert. Das Vorhaben ist im RROP der Region Hannover (2016) durch die Kennzeichnung eines „Vorbehaltsgebiets Straße regionaler Bedeutung“ im Bereich der Straße „Kiefernain“ bereits allgemein berücksichtigt/enthalten. Die zu untersuchenden Varianten Süd 1 und Süd 2 verlaufen durch ein im RROP ausgewiesenes „Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft“ und ein „Vorbehaltsgebiet zur Verbesserung der Landschafts-

struktur und des Naturhaushaltes“. Die Variante Süd 2 verläuft darüber hinaus durch ein „Vorbehaltsgebiet Wald“. Die Variante Mitte 2 überplant Flächen, die als „Vorbehaltsgebiet Wald“, „Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft“, „Vorbehaltsgebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes“, „Vorbehaltsgebiet Erholung“ sowie als „Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz“ ausgewiesen sind. Vorbehaltsgebiete haben eine abgeschwächte Bindungswirkung und stellen den Vorsorgeaspekt gegenüber dem Sicherheitsaspekt in den Vordergrund. Planungen und Maßnahmen müssen so mit der festgelegten Vorsorgebestimmung abgestimmt werden, dass diese möglichst nicht beeinträchtigt wird. Im Gegensatz zu Vorrangfestlegungen ist an Vorbehaltsgebiete keine strikte Vereinbarungsforderung geknüpft, die u.U. den grundsätzlichen Ausschluss anderer Nutzungen zur Folge hat. In Vorranggebieten hingegen müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung vereinbar sein.

Eine Stellungnahme der Unteren Raumordnungsbehörde liegt nicht vor. Es wird davon ausgegangen, dass grundsätzliche Bedenken aus fachbehördlicher Sicht nicht bestehen.

Fraglich ist jedoch, ob die planerischen Entscheidungen des Vorhabenträgers die Vorgaben der Raumordnung ausreichend beachten, insbesondere ob der Umgang mit den Vorbehaltsgebieten die rechtlichen Grenzen einhält, die dem planerischen Gestaltungsspielraum gezogen sind.

Im Landesraumordnungsprogramm wird zu den Vorbehaltsgebieten Folgendes ausgesagt:

„3.1.2 Ziff. 05/06: In der zeichnerischen Darstellung sind Gebiete, die für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild eine hohe Bedeutung haben, als „Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft“ festgelegt. Diese Gebiete sollen durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen erhalten und entwickelt werden. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.

In der zeichnerischen Darstellung sind „Vorbehaltsgebiete Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes“ festgelegt. In diesen Gebieten sollen zur Erhöhung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, zur Aufwertung des Landschaftsbildes und zur ökologischen Vernetzung geeignete Aufwertungsmaßnahmen der Landschaftspflege durchgeführt werden. Dies soll bei entsprechender naturschutzfachlicher und -rechtlicher Eignung insbesondere durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.“

„3.2.2 Ziff. 02: Zur Sicherung und Entwicklung des Waldes und seiner ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen sind die raumbedeutsamen Waldflächen in der zeichnerischen Darstellung als „Vorbehaltsgebiete Wald“ festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.“

„3.2.5 Ziff. 02: In der zeichnerischen Darstellung sind Gebiete, die sich insbesondere aufgrund ihrer landschaftlichen Vielfalt, Eigenart und Schönheit besonders für die regionale Erholungsnutzung eignen, als „Vorbehaltsgebiete Erholung“ festgelegt. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden.“

Dies bedeutet zunächst herauszufinden, inwieweit das hier geplante Vorhaben, die bestehende Kreisstraße K 336 durch eine Verlegung zu ändern, die genannten Vorbehaltsgebiete betrifft. Vorbehaltsgebiete Erholung befinden sich westlich von Moordorf in Richtung Steinhuder Meer und östlich im Anschluss an die K 333 in Richtung Leine, so dass die Gebiete von der Planung kaum berührt sind. Von einer Verträglichkeit ist daher auszugehen.

Das Vorbehaltsgebiet Wald und das Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft wird überlagert durch die Darstellung eines Vorbehaltsgebiets Straße mit regionaler Bedeutung. Diese Darstellung zielt auf das hier planfestzustellende Vorhaben ab. Aus Sicht der Raumordnung stehen sich somit konkurrierende Vorbehaltsgebiete gegenüber, bei denen man grundsätzlich zunächst von Gleichrangigkeit ausgehen muss. Keinesfalls kann man einer dieser Darstellungen eine andere, raumbedeutsame Vorhaben ausschließende Wirkung zuerkennen.

In das verhältnismäßig kleine Vorbehaltsgebiet Wald bzw. den im Planbereich liegenden Wald ragt ein Vorbehaltsgebiet Lärmbereich hinein, das dem Flughafen Poggenhagen zugeordnet ist. Zumindest die Erholungseignung des betroffenen Waldes ist durch die Vorbelastung durch Fluglärm eingeschränkt.

Durch die Möglichkeit einer Überlagerung von Vorbehaltsgebieten wird es aus Sicht der Raumordnung grundsätzlich für denkbar gehalten, dass sich die Straße in die Umgebung einfügt, ohne die Funktionen der anderen beiden Vorbehaltsgebiete unzumutbar einzuschränken. Dies wird auch in der Kommentierung zum Raumordnungsrecht so gesehen:

„Da den Festlegungen von Vorbehaltsgebieten Abwägungen nachfolgen, sind sie durch andere Vorbehaltsgebiete überlagerungsfähig. Folglich kann es für ein Plangebiet Vorbehaltsgebiete sowohl zum Naturschutz als auch zur Rohstoffsicherung geben.“

(Susan Grotefels in: Kment, Raumordnungsgesetz (ROG), 1. Auflage 2019, zu § 7 Allgemeine Vorschriften über Raumordnungspläne, RN 62)

„In einem Vorbehaltsgebiet – auch Vorsorgegebiet genannt – ist einer bestimmten raumbedeutsamen Funktion oder Nutzung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen. Ein Vorbehaltsgebiet besitzt den Charakter eines Grundsatzes der Raumordnung. Es ist damit im Vergleich zum Vorranggebiet der endgültigen Abwägung voll zugänglich, wirkt nur rahmensetzend und überlässt die konkrete Ausgestaltung der nachfolgenden Planung, auch der gemeindlichen Bauleitplanung. Vorbehaltsgebiete sind in nachfolgenden Plan-, Prüf- und Zulassungsverfahren zu berücksichtigen. Ein Vorbehalt ist also nicht leichter Hand überwindbar, sondern nur begründet im konkreten Einzelfall.“

Dietmar Scholich, Vorranggebiet, Vorbehaltsgebiet und Eignungsgebiet, in: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, Hannover 2018

Nach Auffassung der Planfetsstellungsbehörde kann allerdings eine Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes nur dann zugelassen werden, wenn diese sich im Rahmen der Abwägung als höherrangig erweist und somit die für das Vorhaben streitenden Belange im Einzelfall überwiegen und sich gegenüber den Waldbelangen durchsetzen. Überdies hält sie die Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes in der Regel nur dann für zulässig, wenn das Vorhaben außerhalb des Vorbehaltsgebietes Wald und Forstwirtschaft nicht realisierbar ist.

In diesem Fall ist durch die Variantenprüfung ermittelt worden, dass die Variante Süd 1 Wald bzw. das Vorbehaltsgebiet nicht beeinträchtigt und die Variante Mitte 2 Wald weniger beeinträchtigt als die Vorzugsvariante. Demnach ist das Vorhaben zunächst einmal denkbar außerhalb des Vorbehaltsgebiets Wald realisierbar. Folgt man dieser strikten Lesart, würde das Vorbehaltsgebiet Wald als Tabufläche das letztlich entscheidende Kriterium bei der Variantenauswahl darstellen. Eine solche Bindung wäre aber mit dem Abwägungsgebot nicht vereinbar. Hier sind alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Bei dem der Planung zugrundeliegenden Variantenvergleich erwies sich die Vorzugsvariante Süd 2 als allen anderen Varianten überlegen, obwohl sie aus Umweltsicht die ungünstigste Wahl wäre. Diese, alle entscheidungserheblichen Parameter einbeziehende Wertung führt dazu, dass sie als planerisches Optimum diejenige Variante ist, die realisiert werden sollte. Somit erscheint es gerechtfertigt, den o.g. Grundsatz sinngemäß so auszulegen, dass die K 336n außerhalb des Vorbehaltsgebiets Wald nach Abwägung aller betroffenen Belange nicht realisierbar ist.

Ähnliches gilt für das Gebot, dass Waldflächen nicht durch Verkehrsstrassen zerschnitten werden. (Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen, § 2.1. Ziff.03: „Wald soll durch Verkehrs- und Versorgungsstrassen nicht zerschnitten werden. Waldränder sollen von störenden Nutzungen und von Bebauung freigehalten werden.“) Die Planung steht im Widerspruch zu diesem Gebot, denn der Wald in Poggenhagen wird durchschnitten. Das Gebot ist allerdings kein Ziel der Landesraumordnung, sondern nur ein Grundsatz. Grundsätze sind zu berücksichtigen, ihre Bindungswirkung ist also nicht strikt. Abweichungen von Grundsätzen der Raumordnung können mit genügend gewichtigen Gründen durch Abwägung ermöglicht werden. Ein gewichtiger Grund ist hier, dass unter Berücksichtigung aller Belange die den Wald durchschneidende Variante den anderen Varianten vorzuziehen ist. Das besondere Gewicht des Grundsatzes verlangt dann aber, dass sich die Straßentrasse

so schonend wie möglich in den umgebenden Wald einfügt. Der Vorhabenträger hat mit der gewählten Trasse und den sie begleitenden Maßnahmen wie der Gestaltung des Waldrandes diesem Gewicht ausreichend Beachtung geschenkt.

Aus Sicht der Raumordnung ist die Planung als verträglich zu betrachten.

### **4.3 Vereinbarkeit mit Immissionsschutzrecht**

#### **4.3.1 Lärmschutz**

##### **4.3.1.1 Allgemeines, Rechtsgrundlagen zum Verkehrslärm in der Betriebsphase**

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens lebenden Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen i.S. des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten. Als schädliche Umwelteinwirkungen bezeichnet § 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. Immissionen in diesem Sinne sind gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen. Zur Verhinderung solcher Umwelteinwirkungen ist zuvörderst das sog. Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind hier vor allem Geräusche (Lärm) von Relevanz, die nach Maßgabe der §§ 41, 42 BImSchG primär durch aktive und sekundär durch passive Schallschutzmaßnahmen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und, falls dies nicht möglich ist, zu entschädigen sind.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau neuer Straßen oder der wesentlichen Änderung vorhandener Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hieraus ergibt sich, dass Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (aktiver Lärmschutz).

Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch aufgrund § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stünden.

Sofern beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage einen Entschädigungsanspruch gegen den Träger der Straßenbaulast, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Dieser Anspruch umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der beeinträchtigten baulichen Anlage (passiver Lärmschutz). Aufgrund § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG besteht ein Entschädigungsanspruch auch für den verlärmten Außenwohnbereich.

Die Immissionsgrenzwerte sind von der Nutzung des betroffenen Gebiets abhängig und differenzieren zwischen der Tages- und Nachtzeit. Für Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche ist allein die Lärmbelastung im Tageszeitraum maßgeblich, weil Außenwohnbereiche über den Nachtzeitraum nicht schutzbedürftig sind.<sup>1</sup>

Die Höhe der Immissionsgrenzwerte sowie das Verfahren zur Ermittlung dieser Werte sind in der 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) festgelegt, die aufgrund der in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG enthaltenen Ermächtigung von der Bundesregierung erlassen wurde.

Als Immissionsgrenzwerte gelten für:

<b>Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime</b>	
57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts

<sup>1</sup> BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, 11 A 33.97

<b>Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</b>	
59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
<b>Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete</b>	
64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts
<b>Gewerbegebiete</b>	
69 dB(A) tags	59 dB(A) nachts

Die Gebietsnutzungen sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV den Festsetzungen der für das jeweilige Gebiet geltenden Bebauungspläne zu entnehmen. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans bzw. aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt. Für Sondergebiete nach § 10 BauNVO wie Kleingartengebiete, Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete und Campingplätze werden nach ständiger Verwaltungspraxis und Rechtsprechung die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete herangezogen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu bewerten. Bei Wohnhäusern im Außenbereich sind daher im Grundsatz Misch- und Dorfgebietswerte maßgeblich.

Für Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen, Friedhöfe oder ähnliche Flächen besteht kein Anspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Für diese Gebiete fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d.h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

#### 4.3.1.2 Bebauungen, Nutzungsarten

Die örtliche Lage der zu untersuchenden schutzbedürftigen Bau- und Freiflächen ist dem schalltechnischen Übersichtslageplan (vgl. hierzu Unterlage 7.1) zu entnehmen. Das geltende Planungsrecht ist dort ebenfalls dargestellt. Die Einstufung der zu untersuchenden Bebauung in eine Gebietskategorie wurde nach den Festsetzungen in den Bebauungsplänen Nr. 146 "Hachland" (inkl. 1. – 7. Änderung), Nr. 156 „Moordorfer Straße“; Nr. 904 „Stahlhopsberg“, Nr. 906 „Heinrich-Brandes-Straße“ (inkl. 1. - 4. Änderung) und Nr. 910 „Dorfgemeinschaftsplatz“ vorgenommen. Für den größten Teil des Untersuchungsbereichs liegen keine Bebauungspläne vor. Hier wurde die Schutzbedürftigkeit nach den von der Stadt Neustadt übermittelten Daten anhand der tatsächlichen Nutzung von der Stadt Neustadt am Rübenberge eingestuft.

Wie aus der Unterlage 7.1 hervorgeht, sind im Untersuchungsbereich überwiegend Wohnbauflächen mit einem geringen Anteil an gemischten und gewerblichen Bauflächen vorhanden (vgl. hierzu WA, MI und GE gem. BauNVO). Bei der zu untersuchenden Bebauung handelt es sich größtenteils um I- bis II,5-geschossige Einfamilienhäuser bzw. Doppelhäuser. Außerdem befinden sich in direkter Nachbarschaft zum Bahnübergang „Fliegerstraße“ das ehemalige Bahnhofsgebäude mit Fahrdienstleiterhaus.

Durch die Baumaßnahmen am stärksten betroffen sind das Wohngrundstück Dewitz-von-Woyna-Straße 16, die Wohngrundstücke Fliegerstraße 22 – 30A und das ehemalige Bahnhofsgebäude mit Fahrdienstleiterhaus.

Hinweis: Nördlich der Bonifatiusstraße ist die Entwicklung des allgemeinen Wohngebietes „Am blanken Pohle“ vorgesehen. Die Realisierung erfolgt in mehreren Bauabschnitten. Aufgrund des relativ großen Abstands zwischen diesem Entwicklungsgebiet und der Planstraße kann für das geplante WA-Gebiet ein Lärmschutzanspruch aus dem Bau der K 336n von vornherein ausgeschlossen werden. Demnach wird nachfolgend auf eine detaillierte Betrachtung des angesprochenen Wohngebietes verzichtet.

#### 4.3.1.3 Schallberechnung

Die in den Planunterlagen enthaltene Schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die Schalltechnische Untersuchung wurde methodisch fachgerecht erstellt, beruht nicht auf fehlerhaften Annahmen und das Prognoseergebnis ist einleuchtend begründet.

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV in der bis zum 28. Februar 2021 geltenden Fassung. Die 16. BImSchV a.F. verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens auf die damalige Anlage 1 zur 16. BImSchV und dort auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen)<sup>2</sup>. Die RLS-90 bauen auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthalten zugunsten der betroffenen Nachbarschaft pauschale Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z.B. ständigen Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Grundlage für die Berechnung der Emissionspegel war die Verkehrstechnische Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert. Diese Untersuchung enthält keine Angaben zur Tag-Nacht-Verteilung des Gesamtverkehrs. Aus diesem Grunde werden für alle betrachteten Straßen die maßgebenden Verkehrsstärken (MT / MN) unter Beachtung der jeweiligen Straßengattung gemäß Tabelle 3 der RLS-90 ermittelt. (s. Unterlage 17.1.1).

Den einzelnen Planungsbestandteilen „Straße“ / „P+R-Anlage (Parkplätze)“ und „Schiene“ liegen jeweils eigenständige Berechnungsverfahren zugrunde. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel (vgl. Unterlage 17.1.2, Teil 1a, 1b und 2a) sowie als Beurteilungspegel (vgl. Unterlage 17.1.2, Teil 1c, 2b und 2c) zusammengestellt. Außerdem wurden die Summenpegel durch Verkehrslärmimmissionen im Prognose-Nullfall und Prognosefall gegenübergestellt (vgl. hierzu Unterlage 17.1.3).

#### 4.3.1.4 Ergebnisse der gutachterlichen Schallberechnung

##### 4.3.1.4.1 Straßenverkehrs- und Parkplatzlärm

Die Gesamt-Beurteilungspegel (Mittelungspegel Tag/ Nacht) durch Straßenverkehrslärm- und Parkplatzlärmimmissionen wurden für die in den Lageplänen (Unterlage 7.2, Blatt 1 bis 3) gekennzeichneten Immissionsorte im Umfeld der Planstraße (K 336n) bzw. der geplanten P+R-Anlagen „Fliegerstraße“ und „Bahnhofstraße“ berechnet.

Für die Bemessung ggf. erforderlicher passiver Lärmschutzmaßnahmen wurde hierbei nach verschiedenen Stockwerken und Gebäudeseiten unterschieden. Für die Berechnung der Immissionspegel im „Außenwohnbereich“ wurde bei Terrassen und unbebauten „Außenwohnbereichen“ der Mittelpunkt der genutzten Fläche in 2 m Höhe, bei Balkonen und Loggien deren Außenfassade (Brüstung) in Höhe der Geschossdecke der betroffenen Wohnung zugrunde gelegt.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen ergeben sich im Bereich der durch die Baumaßnahmen am stärksten betroffenen Objekte die folgenden Beurteilungspegel (vgl. hierzu Unterlage 17.1.2, Teil 1c):

Dewitz-von-Woyna-Straße 16

tags 46 - 55 dB(A) / nachts 37 - 46 dB(A)

Fliegerstraße 24

tags 40 – 51 dB(A) / nachts 32 - 46 dB(A)

Somit ist festzustellen, dass selbst bei der am stärksten betroffenen Bebauung der jeweils maßgebende Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV sowohl am Tage als auch in der Nachtzeit eingehalten wird. Demgemäß wird durch den Neubau der Planstraße, der Buswendeschleife und der P+R-Anlagen bei keinem der untersuchten Objekte ein Lärmschutzanspruch ausgelöst.

##### 4.3.1.4.2 Schienenverkehrslärm

---

<sup>2</sup> Die RLS-90 sind mittlerweile durch die RLS-19 ersetzt worden. Aufgrund der Übergangsregelung in § 6 S. 1 Nr. 1 der RLS-19 gilt für dieses Vorhaben die Berechnungsmethodik der RLS-90 weiter. Der Antrag auf Planfeststellung für den Ersatz der Bahnübergänge wurde am 25.02.2021 gestellt.

Die Beurteilungspegel (Mittelungspegel Tag/ Nacht) durch Schienenverkehrslärmimmissionen von der DB-Strecke 1740 wurden für die im Lageplan (Unterlage 7.2) gekennzeichneten Immissionsorte berechnet, die sich in direkter Nachbarschaft zur geplanten Eisenbahnbrücke bzw. zum Bahnübergang „Fliegerstraße“ befinden. Dabei wurde nach Objekten innerhalb bzw. außerhalb der Baustrecke unterschieden (vgl. hierzu Ausführungen im Abschnitt 3.3 der Schalltechnischen Untersuchung). Bei den Immissionsberechnungen wurde die Verfügung zur Handhabung der „wesentlichen Änderung“ der NLStBV, GB Hannover vom 30.09.2016 berücksichtigt.

Die berechneten Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärmimmissionen von der Bahnstrecke 1740 und die Prüfung auf wesentliche Änderung sind in der Unterlage 17.1.2, Teil 2a bzw. Teil 2b tabellarisch zusammengestellt. Im Prognose-Nullfall sind für den Streckenabschnitt im Bereich des bestehenden Bahnübergangs im Zuge der Fliegerstraße die entsprechenden Pegelkorrekturen  $c_1$  für die Fahrbahnart „Bahnübergang“ gemäß Tabelle 7, Zeile 5 und 6 der Schall 03 zu beachten. Im Prognosefall sind diese Pegelkorrekturen aufgrund des vorgesehenen Rückbaus des Bahnübergangs nicht mehr anzusetzen. Dies führt künftig bei den Gebäuden Fliegerstraße 30+30A bzw. Bahnhofstraße 2, die sich unmittelbar südwestlich bzw. südöstlich des Bahnübergangs befinden, zu einer Abnahme der Schienenverkehrsgeräusche um etwa 1,5 – 5 dB(A).

Demgegenüber wird bei dem ehemaligen Bahnhofsgelände und Fahrdienstleiterhaus durch den Bau der Eisenbahnbrücke „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst, da dort eine wesentliche Änderung der Schienenverkehrslärmimmissionen (mit Pegelzunahmen auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) bei gleichzeitiger Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV errechnet wurde. Die festgestellte Pegelerhöhung um 0,2 – 0,9 dB(A) resultiert allein aus der im Prognosefall für die neue Brücke anzusetzende Korrektur  $K_{Br} = +3$  dB gemäß Tabelle 9, Zeile 3 der Schall 03 (vgl. hierzu Abschnitt 4.3).

Die Beurteilungspegel durch Schienenverkehrslärmimmissionen betragen dort im Prognosefall tags 53 - 82 dB(A) und nachts 54 - 83 dB(A).

#### 4.3.1.4.3 Summenpegelbetrachtung

Wie aus der Unterlage 17.1.3 hervorgeht, errechnet sich bei keinem der untersuchten Objekte eine Zunahme der Summenpegel oberhalb der Bezugspegel von 70/60 dB(A). Für den größeren Teil der unmittelbar nördlich der Fliegerstraße bzw. Bahnhofstraße gelegenen Wohngebäude ergibt sich aufgrund des Rückbaus des Bahnübergangs sowie der zu erwartenden deutlichen Verringerung der Verkehrsbelastung auf dem östlichen Streckenabschnitt der Fliegerstraße und der Bahnhofstraße eine Abnahme der Summenpegel um bis zu 6,5 dB(A) am Tage bzw. um bis zu 4 dB(A) in der Nachtzeit.

#### 4.3.1.5 Lärmschutzmaßnahmen

##### 4.3.1.5.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Grundsätzlich sind so genannte "aktive" und "passive" Schallschutzmaßnahmen zu unterscheiden. Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist der „aktive“ Schallschutz. Unter aktiven Schallschutzmaßnahmen sind Abschirmungen gegenüber der Umgebung (Schallschutzwände, Schallschutzwälle) als quellenbezogene Geräuschminderung zu verstehen. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind vorzusehen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- ausreichende akustische Wirksamkeit
- angemessene Anzahl geschützter Objekte
- technische Realisierbarkeit
- geeignete Einbindung in das Orts- bzw. Landschaftsbild

Die Planung aktiver Schallschutzmaßnahmen erfordert immer eine Abwägung. Neben den o.g. Gesichtspunkten gilt das Gebot der Verhältnismäßigkeit nach § 41 Absatz 2 BImSchG, wonach Schutzmaßnahmen nicht zu treffen sind, wenn deren Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen können. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seinem Urteil vom 13. Mai 2009, BVerwG 9 A 72.07, festgestellt, dass die Relation zwischen Kosten und Nutzen, bei der die Unverhältnismäßigkeit des Aufwands für aktiven Lärmschutz anzunehmen sei, nach den Umständen des Einzelfalls festgelegt werde. Grundsätzlich sei jedoch zunächst der Vollschutz zu untersuchen. Erst wenn sich die Maßnahmen für den Vollschutz als unverhältnismäßig erweisen, seien schrittweise Abschlüsse vorzunehmen.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird durch den Neubau der K 336n, der Buswendeschleife und der P+R-Anlagen kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV ausgelöst (vgl. hierzu Abschnitt 5.1 der Schalltechnischen Untersuchung). Aus diesem Grunde sind im Zusammenhang mit diesen Baumaßnahmen weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen obligatorisch.

Mit dem geplanten Bau der Eisenbahnüberführung werden lediglich bei dem II,5-geschossigen Wohngebäude Bahnhofstraße 1 und dem südlich angrenzenden Fahrdienstleiterhaus Rechtsansprüche auf Lärmschutz „dem Grunde nach“ entsprechend den diesbezüglichen Regelungen der 16. BImSchV ausgelöst (vgl. hierzu Abschnitt 5.2 der Schalltechnischen Untersuchung).

Daher wurden Maßnahmen geprüft, die zur Minderung des Schienenverkehrslärms bei den genannten Objekten in Betracht kommen (s. dazu im Einzelnen Abschnitt 6.2 der Schalltechnischen Untersuchung). Es sind dies:

- Lärmschutzwände
- Schienenstegdämpfer (SSD) und Schienenstegabsorber (SSA)
- Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG)
- Unterschottermatten

Andere aktive Maßnahmen, z. B. am Fahrzeug, wurden nicht untersucht.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass aktiver Lärmschutz in Form von Wänden, SSD oder BüG nicht infrage kommen, und dass daher im Bereich des neuen Brückenbauwerks Lärminderungsmaßnahmen nur in Form von elastischen Unterschottermatten mit einer Mindestwirksamkeit nach Tabelle 9 Spalte 5 C der Schall 03 verwendet werden können. Damit werden die Schienenverkehrslärmimmissionen im direkten Umfeld des neuen Brückenbauwerks (geringfügig) um 0,1 – 1,5 dB(A) abgesenkt. Da damit jedoch der Umfang der ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen bei den angesprochenen Gebäuden nicht nennenswert verringert werden kann, ist zu prüfen, ob zusätzlich ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gegeben ist.

#### 4.3.1.5.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Für das Wohngebäude Bahnhofstraße 1 und das südlich angrenzende Fahrdienstleiterhaus ist zu untersuchen, welche Maßnahmen in Form von passivem Schallschutz erforderlich sind, um ein störungsfreies Wohnen in den Wohn- und Schlafräumen zu gewährleisten. Für die entsprechenden Gebäude(seiten) mit Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz besteht eine Zuwendungsfähigkeit auf passive Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“, das heißt: Nur wenn an der entsprechenden Gebäudeseite tatsächlich Fenster von Räumen mit Schutzanspruch vorhanden sind, und der Schallschutz der raumbegrenzenden Bauteile nicht ausreicht, werden diese realisiert. Im Rahmen der Vorsorgemaßnahmen ist eine Förderung von 100 % der erforderlichen Bauleistung vorgesehen.

Die betreffenden Gebäudeseiten sind im Lageplan (Unterlage 7.2, Blatt 2) rot gekennzeichnet.

Für die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen gilt die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung- 24. BImSchV). Die Verordnung regelt bundeseinheitlich die Vorgehensweise, wenn durch den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelten Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz bejaht wurden.

Bei den passiven Schallschutzmaßnahmen handelt es sich gegebenenfalls um bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile, z. B. Wände, Dächer, Fenster und Rollläden. Zusätzlich ist der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) bei Schlafräumen und Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Einzelofenheizung) vorzusehen. Entsprechend der Verordnung ist bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen nach der Raumnutzung (bzw. den zugehörigen Tageszeiten) und nach der Art des Verkehrsweges zu unterscheiden.

Für die Bestimmung maßgeblich sind neben dem berechneten Beurteilungspegel bestimmte geometrische Daten, wie Fensterfläche, Außenwandfläche und Raumgrundfläche. Die Ermittlung aller vorhandenen bautechnischen Parameter erfolgt durch Objektbesichtigung.

In der Liste „Zusammenstellung der Gebäudeseiten mit Grenzwertüberschreitungen“ (s. Anhang Liste zu Nr. 6 "Schiene") sind die Gebäude aufgeführt, an denen durch Schienenverkehrslärmimmissionen Grenzwertüberschreitungen auftreten. Hier sind „dem Grunde nach“ Maßnahmen erforderlich, um das vorhandene bewertete Schalldämmmaß der Umfassungsbauteile zu verbessern. Die Abwicklung der Maßnahmen richtet sich nach den am Ende des Erläuterungsberichts der Schalltechnischen Untersuchung unter „Fundstellen“ aufgeführten Gesetze, Verordnungen und Richtlinien. Die durchzuführenden Maßnahmen werden in einem noch abzuschließenden Entschädigungsvertrag zwischen dem Eigentümer der baulichen Anlage und dem Baudurchführenden geregelt.

#### 4.3.1.6 Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

In der schalltechnischen Untersuchung – Unterlage 17.2 Lärmzuwachs Bestandsnetz - wurde geprüft, ob die Aufhebung der Bahnübergänge in Verbindung mit dem Neubau der K 336n im Nahbereich bestehender Hauptverkehrsstraßen eine Zunahme der Straßenverkehrslärmimmissionen bewirkt, die nicht nur wegen der verkehrlichen Mehrbelastung, sondern auch im Hinblick auf die hieraus abzuleitende Änderung der Schall-Emissionspegel als beachtenswert angesehen werden müssen. Bestehende Straßen, die baulich nicht verändert werden, fallen grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat mit Urteil vom 17. März 2005 – BVerwG 4 A 18.04 – beschlossen, dass der von einem Straßenbauvorhaben ausgehende Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht.

Entsprechend dem oben zitierten „Frankenschnellweg – Urteil“ bieten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eine Orientierungshilfe für die Abwägung. Werden die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete festgelegten Werte von 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts eingehalten, sind in angrenzenden Wohngebieten regelmäßig gesunde Wohnverhältnisse (vgl. § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BauGB a.F./§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB n.F.) gewahrt. Ein Rechtsanspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen durch das Abwägungsgebot ist in solchen Fällen ausgeschlossen.

Als abwägungserheblich muss weiterhin der Fall gelten, wenn der durch das neue Vorhaben induzierte Verkehr bzw. der von ihm bewirkte Lärm die in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte „grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle“ am vorhandenen Verkehrsweg überschreitet, mehr als marginal verschlimmert oder Abhilfe im Rahmen anstehender Sanierung wesentlich erschwert.

Das Bundesverwaltungsgericht geht in gefestigter Rechtsprechung davon aus, dass eine Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete gegeben ist, wenn der für den Planfall prognostizierte Belastungswert oberhalb von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts liegt (BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 5/04 und vom 15.12.2011, 7 A 11/10).

Zu den Berechnungen und Ergebnissen s. Unterlage 17.2.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der K 336n wird die Straßenverkehrslärmbelastung auf der bestehenden Wunstorfer Straße im Nahbereich der sogen. „Hachlandsiedlung“ deutlich (um rd. 2 dB(A)) auf höchstens 68 dB(A) am Tage bzw. 61 dB(A) in der Nachtzeit ansteigen (vgl. hierzu Abschnitt 5 des Erläuterungsberichts der U 17.2). Aus diesem Grund ist für den betreffenden Teilabschnitt der künftigen Bundesstraße (vgl. hierzu Ausführungen im Abschnitt 4.2 des Erläuterungsberichts) eine Lärmsanierung vorgesehen, welche unmittelbar nach Inbetriebnahme der K 336n und Umstufung der Wunstorfer Straße zur Bundesstraße durchgeführt werden soll. Der Umfang der ggf. erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bestimmt sich aus der tatsächlich eingetretenen Verkehrsbelastung und in Abhängigkeit vom Erreichen der Lärmsanierungsgrenzwerte. Hierbei ist anzumerken, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z.B. vorhandene Grundstückerschließungen) aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden oder Wällen voraussichtlich nicht infrage kommen.

Voraussetzung für die Lärmsanierung bei bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes ist die Überschreitung der Auslösewerte (z.B. 64/54 dB(A) für Wohngebiete), die am 01.08.2020

erneut abgesenkt<sup>3</sup> wurden und sich somit weiter an die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge annähern. Diese Voraussetzung ist im prognostizierten Fall als erfüllt anzusehen. Ebenfalls nach Inbetriebnahme der K 336n wird auf der Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den betreffenden Streckenabschnitt der Wunstorfer Straße die Möglichkeit einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von  $v = 50$  km/h auf  $v = 30$  km/h geprüft, um so die festgestellte Pegelzunahme zu kompensieren bzw. die Bezugspegel von 70/60 dB(A) einzuhalten. Dabei wird auch eine temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung bis zum Abschluss des Lärmsanierungsprogramms in Erwägung gezogen. Verkehrsregelnde Maßnahmen zum Lärmschutz kommen hierbei in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende und gem. RLS-90 berechnete Beurteilungspegel in Wohngebieten den Richtwertpegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts und in Misch- und Kerngebieten den Richtwertpegel von 72 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts an der Mehrheit der Wohnbebauung überschreitet, durch die Beschränkung um mindestens 3 dB(A) abnimmt und hinterher unter den jeweiligen Richtwertpegeln der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegt.

#### 4.3.1.7 Ergebnis

Der Vorhabenträger hat mit den vorgelegten Antragsunterlagen nachgewiesen, dass der zur Feststellung vorgelegte Plan mit den materiellen Vorgaben des Immissionsschutzrechtes hinsichtlich des vorhabenbedingten Verkehrslärms vereinbar ist. Durch den Neubau der Planstraße, der Buswendeschleife und der P+R-Anlagen wird bei keinem der untersuchten Objekte ein Lärmschutzanspruch ausgelöst. Bei dem ehemaligen Bahnhofsgelände und Fahrdienstleiterhaus entsteht durch den Bau der Eisenbahnbrücke „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz, da dort eine wesentliche Änderung der Schienenverkehrslärmimmissionen (mit Pegelzunahmen auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) bei gleichzeitiger Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV errechnet wurde. Gegenüber diesen beiden Objekten können aktive Schallschutzmaßnahmen die Immissionen nicht wirksam mindern, so dass hier die Ansprüche „dem Grunde nach“ auf passiven Schallschutz durch die Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 1.4.7.3 zu sichern war. Besondere Beachtung kam des Weiteren den verkehrslärmverlagernden Effekten aufgrund der veränderten Trassierung der K 336n und des Baus der Eisenbahnbrücke zu. Entlastenden Wirkungen (z.B. Moordorfer Straße) stehen Mehrbelastungen gegenüber (z.B. sog. Hachlandsiedlung), die auch aus den Umstufungen im Straßennetz infolge der Nordumgehung Wunstorfs resultieren. Für einen Teilabschnitt der künftigen Bundesstraße wird deshalb eine Lärmsanierung sowie eine Geschwindigkeitsreduzierung ins Auge zu fassen sein. Zusätzlich wird eine bestehende Lücke im Zuge der Lärmschutzwand in Höhe des Bahnübergangs geschlossen, was eine partielle Minderung der Lärmbelastung östlich der Wand zur Folge haben wird (s. Nebenbestimmung 1.4.7.1). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Lückenschließung zur Minderung der Folgen der Baumaßnahme begründet. Bei Befolgung dieser Maßnahmen ist das Vorhaben insgesamt hinsichtlich des Verkehrslärms zulässig.

#### 4.3.1.8 Baulärm

##### 4.3.1.8.1 Rechtliche Grundlagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens im Hinblick auf die sich ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Neben dem Planfeststellungsbeschluss ist keine gesonderte Überprüfung der Zumutbarkeit und Zulässigkeit der Bauausführung vorzunehmen – diese unterfällt vielmehr der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG.

Die Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht unproblematisch. Dies gilt insbesondere aufgrund der Dauer der Bauphase, der Anzahl der Betroffenen im örtlichen Bereich des Vorhabens und der unvermeidbaren, teilweise hohen prognostizierten Beurteilungspegel durch den Baulärm. Für die Betroffenen kann dies zu großen physischen wie psychischen, potentiell gesundheitsbeeinträchtigenden Auswirkungen führen.

---

<sup>3</sup> Vgl. hierzu Allgemeines Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 27.07.2020, Az.: StB 13/7144.2/01/3277650

Eine spezielle gesetzliche Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm existiert nicht, so dass § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG die rechtliche Grundlage für ein notwendiges Schutzkonzept darstellt. Dabei sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage i.S. von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Baulärm führt entsprechend § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann als Maßstab die – diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierende – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschimmissionen- (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 herangezogen werden, die seinerzeit auf der Grundlage von § 3 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde. Auch nach Aufhebung dieses Gesetzes mit Einführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 ist die AVV Baulärm gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs ausdrücklich weiter maßgebend.

Aufgrund der Regelung in § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich daher um eine vom Gesetzgeber vorgegebene Verbindlichkeit dieser Regelungen, auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11).

Der Verordnungsgeber hat in der AVV Baulärm unter Nummer 3.1.1 gebietsbezogene Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Überschreitung von erheblichen Belästigungen durch Baumaschinen ausgegangen werden kann. Als Nachtzeit gilt dabei die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr.

Nach Nummer 4.1 der AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche von Baustellen grundsätzlich dann angeordnet werden, wenn die nach Nummer 6 ermittelten Beurteilungspegel Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB überschreiten. Als Maßnahmen kommen dann insbesondere in Betracht:

- a) Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle,
- b) Maßnahmen an den Baumaschinen,
- c) die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen,
- d) die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren,
- e) die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Von Maßnahmen zur Lärminderung kann allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

#### 4.3.1.8.2 Vorbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm

Zur Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Baulärms auf die Umgebung der Baustellen ist vom Vorhabenträger eine gutachtliche Bewertung vorgelegt worden (s. Unterlage 17.3).

Auf Grund der Lage des Bauvorhabens im innerörtlichen Bereich von Poggenhagen sowie der umfangreichen und länger andauernden Bauphasen hat sich der Vorhabenträger umfassend mit den bauzeitlichen Schalleinwirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Grundstücke auseinandergesetzt. Er ist dabei – nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – zutreffend davon ausgegangen, dass es im Nahbereich der Moordorfer Straße, der Wunstorfer Straße, der Fliegerstraße, der Bahnhofstraße, der Poggenhagener Straße sowie der Bahnstrecke 1740 hohe Vorbelastungen durch den Verkehrslärm von Straße und Schiene gibt. Die Beurteilungspegel betragen tags zwischen 55 und 77 dB(A), nachts zwischen 55 und 79 dB(A). Damit werden die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970) für Allgemeine Wohngebiete (55/40 dB(A) tags/nachts) und für Mischgebiete (60/45 dB(A)) zum Zeitpunkt der Baumaßnahmen bereits jetzt durch andere Quellen in Teilbereichen überschritten. Nach Maßgabe der Rechtsprechung des BVerwG wäre es denkbar, projektspezifische Zumutbarkeitsschwellen zu ermitteln, die teilweise an die Stelle der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm treten könnten. Weil die Werte aus der Vorbelastung nicht in allen Bauphasen überschritten werden, hat der Vorhabenträger darauf verzichtet, so dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm unverändert zugrunde zu legen sind. Da dies grundsätzlich für die Betroffenen als günstiger anzusehen ist, ergeben sich auch für die Planfeststellungsbehörde keine Einwände.

#### 4.3.1.8.3 Prognose der baubedingten Lärmimmissionen

Die Ermittlung und Beurteilung der Geräuschsituation erfolgt unter Beachtung der Regelungen der o.g. AVV Baulärm. Diese Vorschrift gilt gem. § 66 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) bis zum Inkrafttreten von entsprechenden Rechtsverordnungen oder allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach diesem Gesetz fort.

Nach den Regelungen der AVV Baulärm ist der Beurteilungspegel durch Baulärm primär grundsätzlich messtechnisch zu ermitteln. Dies gilt jedoch nicht für die Baulärmprognose in der Genehmigungsplanung, in diesem Fall muss der dem Beurteilungspegel zugrundeliegende Wirkpegel rechnerisch prognostiziert werden. Grundlage hierzu bildet Punkt 6.3.3 der AVV Baulärm. Demnach ist das Verfahren dieser Verwaltungsvorschrift auch auf einzelne Baumaschinen anwendbar. Der Wirkpegel wird gemäß Punkt 6.5 der AVV Baulärm nach dem mit dem so genannten Takt-Maximalpegelverfahren ermittelten Schalldruckpegel am Immissionsort ermittelt. Zur Berücksichtigung der zeitlichen Einwirkdauer eines Geräuschs sind nach Punkt 6.7.1 in der AVV Baulärm Zeitkorrekturen vorgegeben (s. Erläuterungsbericht, Unterlage 7.3.1).

Die Berechnung zum Baulärm erfolgte entsprechend der DIN EN ISO 9613-2 „Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2 Allgemeine Berechnungsverfahren. (Oktober 1999), Hrsg.: Deutsches Institut für Normung e.V., Beuth Verlag GmbH, Berlin“. Dabei werden die einzelnen Schallleistungspegel der Maschinen innerhalb der jeweiligen Bauphase als Summenpegel zusammengefasst.

In der Tabelle 2 des Erläuterungsberichts, S. 9, werden anhand der ermittelten Geräuscheinwirkungen aus den Bauphasen der Unterlage 17.3.2 die jeweils zu erwartenden schalltechnischen Situationen für den Belastungsfall skizziert. Der Betrieb der BE-Flächen wird in Abhängigkeit der jeweiligen Lage der Bauphasen parallel mitberücksichtigt.

Aufgrund der nicht sicher einschätzbaren Baustellenabläufe und dem nur näherungsweise kalkulierbaren Maschineneinsatz ist nicht auszuschließen, dass die in der Tabelle genannten Werte auftreten können.

Tabelle 2: Geräuscheinwirkung der untersuchten Bauphasen

Bauphase Nr. s. Unterlage 17.3.2	Beurteilungspegel Allgemeines Wohngebiet in [dB(A)] gerundet	Beurteilungspegel Mischgebiet in [dB(A)] gerundet	Unterlagen

	Tag - IRW 55 dB(A)	Nacht - IRW 40 dB(A)	Tag - IRW 60 dB(A)	Nacht - IRW 45 dB(A)	
1 Verbau K 336n	50 - 54	-	50 - 53	-	17.3.3, Bl. 1
2 Einbau Straßenbrücke	48 - 51	48 - 51	49 - 53	49 - 53	17.3.3, Bl. 2 + 3
3 Verbau F+R-Tr	61 - 85	60 - 83	60 - 87	59 - 85	17.3.3, Bl. 4 + 5
4 Verbau F+R-Trog	56 - 69	-	77 - 81	-	17.3.3, Bl. 6
5 Ein-/Ausbau Hilfsbr. F+R-Tr.	56 - 75	57 - 73	62 - 80	62 - 75	17.3.3, Bl. 7 + 8
6 Straßenbau	62 - 82	-	62 - 82	-	17.3.3, Bl. 9
7 Rückbau Straßen	57 - 61	-	55 - 57	-	17.3.3, Bl. 10
7 Rückbau BO	-	61 - 83	-	65 - 80	17.3.3, Bl. 11
8 Gleisarbeiten	60 - 82	57 - 74	62 - 83	60 - 66	17.3.3, Bl. 12 + 13

Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die o. g. Werte aufgrund des Baufortschritts i.d.R. nur über einen kurzen Zeitraum von wenigen Stunden auftreten. Die hohen Pegelwerte können hauptsächlich aufgrund der örtlichen Nähe zur Baumaßnahme bei folgenden Objekten auftreten:

- Bahnhofstraße 1, Wohnhaus, Fahrdienstleitergebäude
- Fliegerstraße 30A
- Fliegerstraße 30
- Bahnhofstraße 2
- Moordorfer Straße 4.

Zeichnerisch sind die prognostizierten Geräuscheinwirkungen der einzelnen Bauphasen in den Iso-phonenplänen der Unterlage 17.3.3 dargestellt.

Im Ergebnis der Begutachtung ist davon auszugehen, dass es im gesamten Projektbereich an Gebäuden im Nahbereich der Baustellen, auch unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden und in diesem Vorhaben sinnvollen Schallschutzmaßnahmen, zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen kann. Diese Überschreitungen werden jedoch nur in kurzen Zeiträumen auftreten. Diese Überschreitungen können voraussichtlich auch mit den empfohlenen Minderungsmaßnahmen bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle (Kap. 8.2 der Unterlage 17.3.1) nicht durch wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen verhindert werden. Da die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend geboten sind, sind sie zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dennoch zuzulassen.

Mit den Nebenbestimmungen in Abschnitt A Ziffer 1.4.7.2 dieses Beschlusses wird dem Vorhabenträger auferlegt, die Lärminderungsmöglichkeiten in der Bauphase so gut als möglich durch technische und organisatorische Maßnahmen zu realisieren, lärmintensive Maßnahmen in der Nachtzeit nach Möglichkeit zu vermeiden, die Anwohner rechtzeitig und fortlaufend über lärmintensive Bautätigkeiten zu informieren, die Baumaßnahmen ordnungsgemäß zu überwachen und ein Lärmmonitoring zu betreiben.

#### 4.3.1.8.4 Entschädigung dem Grunde nach

Den von vorhabenbedingtem Baulärm Betroffenen steht bei Überschreitungen der Immissionsrichtwerte eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Dem wird durch die Nebenbestimmungen in Abschnitt A Ziffer 1.4.7.2.8 Rechnung getragen.

Über etwaige Entschädigungsansprüche wird in der Planfeststellung dem Grunde nach entschieden. Dort sind auch die Bemessungsgrundlagen für deren Höhe anzugeben. Die Höhe wird jedoch erst in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren im Einzelfall festgelegt. Da der durch Bauarbeiten ausgelöste Lärm unregelmäßig ist und sich einer genaueren Prognose entzieht, reicht es aus, per Auflage sicherzustellen, dass ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen lärmarm arbeiten (BVerwG 9 A 8.10). Eine detaillierte Lärmprognose ist nicht erforderlich. Allerdings ist die Nachbarschaft jeweils rechtzeitig über die zu erwartenden Bauarbeiten und besonders lärmhaltige Bautätigkeiten zu informieren. Ein Beweissicherungskonzept existiert dergestalt, dass eine kontinuierliche Begleitung und Überprüfung des Baulärms während der Bauphase vorgesehen ist.

#### **4.3.2 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe**

Eine Beurteilung der zu erwartenden Belastung durch Luftschadstoffe und eine Beurteilung der Luftqualität wurde für den Feststellungsentwurf in Unterlage 17.4 vorgenommen. Dabei wurden die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe untersucht und prognostisch bewertet, für die in der 39. BImSchV Grenzwerte eingeführt sind.

Im Ergebnis konnten bezüglich der Beurteilung der Luftqualität anhand der einschlägigen Beurteilungswerte (Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 39. BImSchV) keine Überschreitungen festgestellt werden. Vielmehr liegen die ermittelten Immissionsbeiträge allesamt unter der Irrelevanzschwelle.

Demnach sind keine weiteren Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe erforderlich.

#### **4.3.3 Beeinträchtigungen durch Erschütterungen**

Im Rahmen der geplanten Maßnahme kommen verschiedene Bauverfahren, bei deren Ausführung Erschütterungen zu erwarten sind, zum Einsatz. Für einen Teil der erforderlichen Bauverfahren ist damit eine Einwirkung von Erschütterungen auf die bauliche Substanz der angrenzenden Bebauung sowie auf die Bewohner in den Gebäuden nicht auszuschließen. Maßgebend für die Beurteilung der durch die Baumaßnahmen ausgelösten Erschütterungen sind die DIN 4150, Teil 3 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ in Hinsicht auf die Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude und mit Bezug auf die Einwirkung auf den Menschen die DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf den Menschen im Gebäude“.

Der Vorhabenträger hat ein Gutachten erstellen lassen, um die mögliche Einwirkung von Erschütterungen auf die umliegende Bebauung und die darin befindlichen Menschen zu prognostizieren und auf Grundlage der oben genannten Regelwerke zu beurteilen. Da abzusehen ist, dass die immissionsrechtlichen Anforderungen unter Berücksichtigung der gewählten Bauverfahren nicht immer einzuhalten sind, wurden Hinweise zur Reduzierung der Erschütterungen gegeben. In der Untersuchung wurden die vorgesehenen Bauverfahren als bekannt vorausgesetzt und daher nicht im Detail erläutert.

Im Ergebnis können Schäden an baulichen Anlagen im Sinne der DIN 4150, Teil 3 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, verursacht durch die Baumaßnahmen, auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Abstandsverhältnisse für das Fahrdienstleistungsbauwerk nicht ausgeschlossen werden. Als Minderungsmaßnahme kommen hier einmal eine Reduzierung der Schlagenergie sowie der Einsatz einer Vibrationsramme mit geringerer Energie in Frage.

Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf den Menschen im Gebäude“ für Erschütterungen aus Baumaßnahmen Stufe III werden für die möglicherweise betroffene Wohnbebauung im Tageszeitraum von 6:00 – 22:00 Uhr überwiegend eingehalten. Die Anforderungen werden nur für die Gebäude im Bahnhofsbereich (Fahrdienstleistungsbauwerk, Ehemaliges Bahnhofsbauwerk) möglicherweise nicht eingehalten. Aufgrund der fortschreitenden Baumaßnahme liegt die Überschreitung jedoch bei maximal 2 Tagen. Unter Berücksichtigung dieses Zeitraumes sind hier auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gesonderte Maßnahmen zur Minderung nicht sinnvoll.

Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf den Menschen im Gebäude“ für Arbeiten im Nachtzeitraum würden bei Einsatz der Schlagramme erst ab einem Abstand von 270 m eingehalten. Innerhalb dieses Korridors wären damit alle Gebäude betroffen. Als weitere Minderungsmaßnahmen kommen hier grundsätzlich nur andere Bauverfahren in Frage. Dies wären zum Beispiel eine Herstellung des Baugrubenverbau mittels Bohrpfahlverfahren. Eine derart grundsätzliche Umstellung der Bauverfahren hält der Gutachter jedoch aus zeitlichen und kostenmäßigen Gründen nicht für realisierbar. Die Arbeiten zum Baugrubenverbau für die Trogstrecke können nicht nur im Tageszeitraum 6:00 – 22:00 durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher angeordnet, dass bei den Arbeiten in der Bauphase 3 Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt werden sollte. (s. Nebenbestimmung 1.4.7.2.7).

Aufgrund der vielgestaltigen Parameter bei der Ausbreitung von Erschütterungen im Baugrund, der Verstärkung im Gebäude und der Abhängigkeit von gerätespezifischen Parametern hält der Gutachter keine hinreichend genaue Prognose von Erschütterungen aus Baumaßnahmen für möglich. Mit Beginn der Baumaßnahmen sollten seiner Auffassung nach die tatsächlichen Werte der vorgesehenen erschütterungsintensiven Baugeräte im Rahmen von Probemessungen in den Gebäuden im Bahnhofsbereich zu Beginn der jeweiligen Arbeitsabschnitte überprüft werden, um die vorgenommenen Abschätzungen und darauf beruhenden Beurteilungen zu überprüfen. Werden Proberamungen ausgeführt, so sollten dabei Erschütterungsmessungen durchgeführt werden. Vor Beginn der Baumaßnahmen sollten die in der DIN 4150, Teil 2 Absatz 6.5.3.4 beschriebenen Maßnahmen a) bis e) zur Ausführung kommen.

Die bei den Baumaßnahmen eingesetzten Baugeräte sollten mit denen, die in vorliegender Untersuchung zu Grunde gelegt wurden, vergleichbar sein.

Bei Abständen von unter 50 m zu den Arbeiten wird die Durchführung eines baulichen Beweissicherungsverfahrens empfohlen.

Für das Fahrdienstleitergebäude sollte bei Ausführung der Arbeiten zum Einbringen der Spundwände zur Herstellung des Trogs sowie den Verdichtungsarbeiten bei Abständen von unter 20 m baubegleitende Erschütterungsmessungen durchgeführt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat einige der Anregungen des Gutachters, je nach Erforderlichkeit, als Nebenbestimmungen im Beschluss festgeschrieben (s. unter Nr. 1.4.7.).

#### **4.4 Vereinbarkeit mit Wasserrecht**

Das planfestgestellte Vorhaben steht mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Der Vorhabenträger hat die wassertechnische Untersuchung für die Straßenentwässerung in dem erforderlichen Umfang erarbeitet. Maßgeblich dafür sind die gesetzlichen Anforderungen, die Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde und sowie die Forderungen, die im laufenden Anhörungsverfahren auch von anderen Fachbehörden erhoben wurden. Die geplanten Maßnahmen liegen außerhalb eines Wasserschutzgebietes und des Überschwemmungsbereiches der Leine. Daher sind keine besonderen zusätzlichen Maßnahmen bei der Entwässerung zu berücksichtigen.

Das anfallende Niederschlagswasser der überplanten Flächen im Bereich der verlegten K 336 und der nördlichen Wendeanlage wird über die Böschungsflächen abgeleitet und versickert am Böschungsfuß in Gräben. Das Oberflächenwasser der Stellplätze wird über Abläufe und Kanäle gesammelt und dem vorhandenen Regenwasserkanal zugeführt.

Die wassertechnischen Unterlagen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt.

#### **4.5 Vereinbarkeit mit Naturschutzrecht**

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird auch eine Entscheidung über die naturschutzrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens getroffen. Dabei sind insbesondere die Zulässigkeit vorhabenbedingter Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 15 BNatSchG i.V. mit § 1 NNatSchG, die Zulässigkeit

nach § 34 BNatSchG bei Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten, die Erteilung von Ausnahmen von Schutzgebieten i.S. der §§ 22 ff. BNatSchG, die Erteilung von Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bei gesetzlich geschützten Biotopen, die Erteilung von Ausnahmen von den Verboten des allgemeinen und besonderen Artenschutzes und die Prüfung von Maßnahmen gegen invasive Arten zu prüfen (vgl. Nr. 32 Abs. 5 PlafR 19).

#### **4.5.1 Natura 2000-Gebiete**

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

##### **4.5.1.2 Keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes 90 (Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker)**

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH-Gebiet „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (DE 3021-331/ FFH-090) eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung vorgelegt (Unterlage 19.3.1).

Im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ergaben sich keine Hinweise auf erhebliche Beeinträchtigungen wertgebender Bestandteile des FFH-Gebiets Nr. 90 durch die Aufhebung von zwei höhengleichen Bahnübergängen (BÜ).

Baubedingte Wirkungen des Vorhabens sind: Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung, Entfernung flächiger Gehölbestände und von Einzelbäumen, Baubetrieb im Wurzelbereich, Lärm, Erschütterungen und visuelle Reize während des Baubetriebes.

Anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens sind: Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und durch Bodenauf- oder -abtrag, visuelle Veränderungen des Landschaftsbildes und Verlust von Lebensräumen, Einschränkungen der Entwicklung eines Biotopverbunds, Verlust von Strukturen mit Biotopvernetzungsfunction.

Betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens sind: Schadstoffemissionen im trassennahen Bereich sowie Straßenverkehr, akustische und optische Störwirkungen auf Fledermäuse und Vögel sowie Lichtemissionen.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lebensraumtypen und ihrer charakteristischen Arten, sowie der wertgebenden Arten Kammmolch (*Triturus cristatus*), Rapfen (*Aspius aspius*), Steinbeißer (*Cobitis taenia*), Groppe (*Cottus gobio*), Flußneunauge (*Lampetra fluviatilis*), Bachneunauge (*Lampetra planeri*), Schlammpeitzger (*Misgurnus fossilis*), Meerneunauge (*Petromyzon marinus*), Bitterling (*Rhodeus amarus*), Lachs (*Salmo salar*), Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), Großes Mausohr (*Myotis myotis*), Biber (*Castor fiber*), Fischotter (*Lutra lutra*), Große Moosjungfer (*Leucorrhinia pectoralis*) und Grüne Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) können ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend kommt die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (DE 3021-331) zu dem Ergebnis, dass die Aufhebung von zwei höhengleichen Bahnübergängen (BÜ) zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder des Erhaltungszustands eines der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ führt.

Eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nach vorliegender gutachterlicher Einschätzung nicht erforderlich. Anhaltspunkte, die den Ergebnissen und Prognosen der vorgelegten Voruntersuchung widersprechen oder weitergehende Untersuchungen erforderlich machen, sind auch im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nicht vorgebracht worden.

##### **4.5.1.3 Keine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Steinhuder Meer (mit Randbereichen)“ (DE 3420-331/ FFH-094) und des EU-Vogelschutzgebiets „Steinhuder Meer“ (3521-401/V42).**

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH-Gebiet FFH-Gebiets „Steinhuder Meer (mit Randbereichen)“ (DE 3420-331/ FFH-094) und des EU-VS-Gebiets

„Steinhuder Meer“ (3521-401/V42) eine FFH-Vorverträglichkeitsvorprüfung vorgelegt (Unterlage 19.3.2).

Im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ergaben sich keine Hinweise auf erhebliche Beeinträchtigungen wertgebender Bestandteile des FFH-Gebiets Nr. 94 oder das VSG Nr. 42 durch die Aufhebung von zwei höhengleichen Bahnübergängen (BÜ).

Baubedingte Wirkungen des Vorhabens: Flächeninanspruchnahme durch Baustelleneinrichtung, Entfernung flächiger Gehölbestände und von Einzelbäumen, Baubetrieb im Wurzelbereich, Lärm, Erschütterungen und visuelle Reize während des Baubetriebes.

Anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens: Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und durch Bodenauftrag oder –abtrag, visuelle Veränderungen des Landschaftsbildes und Verlust von Lebensräumen, Einschränkungen der Entwicklung eines Biotopverbunds, Verlust von Strukturen mit Biotopvernetzungsfunction.

Betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens: Schadstoffemissionen im trassennahen Bereich sowie Straßenverkehr, akustische und optische Störwirkungen auf Fledermäuse und Vögel sowie Lichtemissionen.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Lebensraumtypen und ihrer charakteristischen Arten, sowie der wertgebenden Arten Kammolch (*Triturus cristatus*), Hirschkäfer (*Lucanus cervus*), Steinbeißer (*Cobitis taenia*), Schlammpeitzger (*Misgurnus fossilis*), Teichfledermaus (*Myotis dasycneme*), Fischotter (*Lutra lutra*), Helm-Azurjungfer (*Coenagrion mercuriale*) können ausgeschlossen werden.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der wertgebenden Vogelarten nach Art. 4 Abs. 1 der Vogelschutz-RL Schwarzmilan (*Milvus migrans*), Rotmilan (*Milvus milvus*), Tüpfelsumpfhuhn (*Porzana porzana*), Wachtelkönig (*Crex crex*), Ziegenmelker (*Caprimulgus europaeus*), Grauspecht (*Picus canus*) und Zwergsäger (*Mergus albellus*) sowie der wertbestimmenden Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz-RL Wasserralle (*Rallus aquaticus*), Braunkehlchen (*Saxicola rubetra*), Schilfrohrsänger (*Acrocephalus schoenobaenus*), Haubentaucher (*Podiceps cristatus*), Kormoran (*Phalacrocorax carbo*), Graugans (*Anser anser*), Krickente (*Anas crecca*), Löffelente (*Anas clypeata*), Tafelente (*Aythya ferina*), Gänsesäger (*Mergus merganser*), Lachmöwe (*Larus ridibundus*), Sturmmöwe (*Larus canus*) und Silbermöwe (*Larus argentus*) können ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend kommt die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. 94 „Steinhuder Meer (mit Randbereichen)“ (DE 3420-331) und das VSG V 42 „Steinhuder Meer“ (DE 3521- 401) bereits durch eine Grobeinschätzung zu dem Ergebnis, dass die Aufhebung von zwei höhengleichen Bahnübergängen (BÜ) zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen wird.

Eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nach vorliegender gutachterlicher Einschätzung nicht erforderlich.

Anhaltspunkte, die den Ergebnissen und Prognosen der vorgelegten Voruntersuchung widersprechen oder weitergehende Untersuchungen erforderlich machen, sind auch im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nicht vorgebracht worden.

#### **4.5.2 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NNatSchG**

4.5.2.1 Durch das Vorhaben sind keine Naturschutzschutzgebiete betroffen.

4.5.2.2 Landschaftsschutzgebiet LSG H 27 „Mittlere Leine“

Ein kleiner Teil des Vorhabens reicht randlich bis in das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ (LSG-HS 00027) hinein, somit werden durch das Vorhaben Flächen des LSG in Anspruch genommen. Dies gilt für die Anlage des Kreisverkehrsplatzes an der K 333, der mit seiner östlichen Ausbuchtung in das LSG hineinragt. Durch die geringfügige Änderung einer bestehenden, bestandsgeschützten Verkehrsanlage werden keine Handlungen begangen, die gem. § 2 Abs. 1 der LSG-VO verboten sind. Diese sind: Schädigung der Natur, Verunstaltung der Landschaft oder Beeinträchtigung des Naturgenusses. Dem Ordnungsgeber wird bewusst gewesen sein, dass das Aneinandergrenzen einer LSG-VO an eine bestehende Kreisstraße nicht zur Folge hat, dass aus verkehrs-

technischer Sicht erforderliche Veränderungen an der Straße nicht mehr vorgenommen werden können. Hilfsweise wäre eine Erlaubnis der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde bei der wesentlichen Änderung einer baulichen Anlage zu erteilen (§ 3 LSG-VO). Unterstellt, die Änderung an der Kreisstraße stellt eine wesentliche Änderung dar, entfällt insoweit die gen. Erlaubnis aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Durch diesen wird die Zulässigkeit der Errichtung begründet.

#### **4.5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Das Vorhaben entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) 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. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, § 1 NNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Das betroffene Gebiet und die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.1.1) beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan hat der Vorhabenträger den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Beeinträchtigungen beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Die wesentlichen Vermeidungs- und Minderungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nachfolgend und in der Unterlage 19.1.1 dargestellt.

##### **4.5.3.1 Vermeidung**

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Dabei zielt das Vermeidungsgebot nicht auf die Vermeidung des Eingriffs als solchem ab, sondern auf die Vermeidung einzelner, mit dem Eingriff verbundener Beeinträchtigungen. Das Vorhaben selbst und seine Durchführung am konkreten Standort stehen an dieser Stelle nicht zur Disposition. Die Rechtfertigung für das Vorhaben am vorgesehenen Standort ergibt sich aus der Begründung zur Notwendigkeit des Vorhabens (Ziffer 4.1). Dort wurde u.a. festgestellt, dass Ziel der Planung die Aufhebung der beiden höhengleichen Bahnübergänge in Poggenhagen ist; als Ersatz wird eine Überführung der Bahnstrecke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gebaut, verbunden mit einer Querung für den Fußgänger- und Radverkehr in Höhe des bestehenden Bahnhofs im Süden.

Das Vermeidungsgebot gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG stellt mithin das jeweilige Vorhaben nicht grundsätzlich zur Disposition. Vielmehr handelt es sich um ein Folgenbewältigungsprogramm (BVerwGE 104, 144/146 f.). Das Vermeidungsverbot 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.

Der Vorhabenträger hat in den Kapiteln 3.1 und 3.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Unterlage 19.1.1 mit Stand vom 12.02.2021), in den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 vom 12.02.2021) und ergänzend im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 vom 12.02.2021) geeignete und hinreichende Vorkehrungen beschrieben, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun.

Geeignete Vermeidungsmaßnahmen sind sowohl straßenbautechnische Maßnahmen und Maßnahmen bei der Durchführung des Vorhabens.

Als straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahme wird nördlich des Pendlerparkplatzes im Westen des Bahnhofs Poggenhagen eine Baufläche von 5 m Breite zugunsten der Schonung des Zauneidechsenhabitates aus der technischen Planung genommen. Die Baustelleneinrichtung erfolgt in diesem Bereich ausschließlich von Süden.

Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung des Straßenbaus beziehen Maßnahmen zum Schutz vor temporären Gefährdungen von Natur und Landschaft mit ein (siehe u. a. RAS LP 4 - Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen sowie die DIN-Normen zur Vegetationstechnik im Landschaftsbau 18915 - Bodenarbeiten, 18918 - Ingenieurbio-logische Sicherungsbauweisen, 18920 - Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen). Hierzu zählen die räumliche Begrenzung des Baubetriebs, Schutz von Gehölzen und wertvoller Flächen (Maßnahme 1.1 V), die Sicherung von Reptilienlebensräumen durch Schutz-zäune und Ausweisung von Tabuflächen (Maßnahme 1.2 V<sub>CEF</sub>), der Schutz von Boden und Grundwasser (Maßnahme 1.3 V), der Schutz von Tieren durch Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.4 V<sub>CEF</sub>); die Kontrolle der Gehölze auf Habitateignung und Fledermausbesatz (Maßnahme 1.5 V<sub>CEF</sub>), der Schutz und die Umsiedlung von (Wald-) Ameisenvölkern (Maßnahme 1.6 V), die Einrichtung einer Umweltbaubegleitung (UBB) (Maßnahme 1.7 V) und die Vergrämung der Zauneidechse aus dem Baufeld (Maßnahme 4.2 V<sub>CEF</sub>). Die geplanten Maßnahmen werden in den Maßnahmenblättern in Unterlage 19.3 D im Einzelnen beschrieben.

Diese Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen entsprechen dem Vermeidungsgebot des BNatSchG. Sie schließen artenschutzrechtliche Maßnahmen aus dem Artenschutzbeitrag mit ein. Diese Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind Bestandteil des Plans (vgl. Abschnitt A Ziffer 1.4.3). Der durch das Vorhaben verursachte und auf das Erforderliche begrenzte Eingriff ist daher als nicht vermeidbar anzusehen. Eine Alternative mit geringeren Beeinträchtigungen bei Wahrung der Planungsziele hat sich nicht aufgedrängt.

#### 4.5.3.2 Ausgleich und Ersatz

Trotz der o.g. Vermeidungsmaßnahmen verbleiben noch Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. 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 neugestaltet ist.

Der Vorhabenträger hat im Ergebnis seiner Maßnahmenplanung (s. Unterlage 19.1.1 D, Seite 53 ff.) ein Maßnahmenkonzept erstellt, das Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht (s. Unterlage 19.1.1 D, S. 61 ff.). Mit den vorgesehenen Maßnahmen können die verbliebenen Beeinträchtigungen gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt werden. Der Ausgleich setzt einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.3 D beschreiben die geplanten Maßnahmen, die weit überwiegend Ausgleichsmaßnahmen im gleichen Naturraum sind.

Zum Ausgleich und Ersatz vorgesehen sind u.a. folgende Maßnahmenbereiche (Bezifferung gem. Unterlage 9.3 D):

Artenschutz / Natura 2000

- 3.1 A<sub>CEF</sub> bis 3.4 A<sub>CEF</sub> Installation von Nisthilfen für Brutvögel
- 3.6 A<sub>CEF</sub> Installation von Fledermauskästen
- 4.1 A<sub>CEF</sub> Vorgezogene Aufwertung von Habitatflächen für Zauneidechsen
- 5.1 A<sub>CEF</sub> Entwicklung eines Brachstreifens für die Feldlerche
- 5.2 A<sub>CEF</sub> Anlage einer lockeren Gehölzreihe für die Goldammer
- 5.3 A<sub>CEF</sub> Entwicklung von extensivem Grünland mit Randstrukturen

#### Ausgleichsmaßnahmen

- 2.1 A Anlage und Entwicklung eines Waldrandes
- 2.2 A Gehölzpflanzungen zur landschaftlichen Einbindung des Bauwerks
- 3.5 A Installation von Nisthilfen für Brutvögel
- 6 A Anlage einer strukturreichen Fläche für den Biotopverbund
- 8 A Entsiegelung von Fahrbahnflächen

#### Ersatzmaßnahmen

- 7 A / E Naturnahe Waldentwicklung durch Aufforstung

#### Gestaltungsmaßnahmen

- 2.3 G Ansaat von Landschaftsrasen

Mit diesen Maßnahmen werden die vorhabenbedingten, unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft funktional ausgeglichen bzw. ersetzt. Die für den Ausgleich bzw. den Ersatz geltenden gesetzlichen Voraussetzungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG sind erfüllt.

#### 4.5.3.3 Sonstige materiellrechtliche Anforderungen

Gemäß § 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.

Der Vorhabenträger hat den land- und forstwirtschaftlichen Belangen im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzflächenplanung u.a. dadurch Rechnung getragen, dass der zusätzliche Flächenbedarf durch eine weitgehende multifunktionale Maßnahmenplanung möglichst geringgehalten wurde. D.h. es wurden möglichst viele Kompensationsmaßnahmen und -ziele auf einer Maßnahmenfläche kombiniert (Mehrfachkompensation). Bei der Flächenausweisung wurde zudem die Flurstücksstruktur und die tatsächlich betriebliche Betroffenheit berücksichtigt. Insoweit hat der Vorhabenträger frühzeitig land-/forstwirtschaftliche Betroffenheiten fachlich begutachten lassen. Aufgrund von Einwendungen von Waldeigentümern kam es zu einem Flächentausch, der die Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen verhindert.

Schließlich hat der Vorhabenträger für die großflächigeren Maßnahmen 6A und 7A/E die erforderlichen Flächen bereits erworben. Nach der Prüfung der Planfeststellungsbehörde sind damit die Anforderungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG erfüllt.

#### 4.5.3.4 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Nebenbestimmung in Abschnitt A Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 6 und Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung der nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

#### 4.5.3.5 Ersatzgeld

Gemäß § 15 Abs. 6 Satz 1 BNatSchG i.V.m. §6 NNatSchG hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, wenn ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen wird, die Beeinträchtigung aber nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist. Im vorliegenden Fall ist die Festsetzung eines Ersatzgeldes im Beschluss gemäß § 15 Abs. 6 Satz 4 BNatSchG nicht vorgesehen, da sämtliche Eingriffe ausgeglichen oder ersetzt werden.

#### 4.5.3.6 Verfahren

Gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen, soweit nicht nach Bundes- oder Landesrecht eine weitergehende Form der Beteiligung vorgeschrieben ist oder die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständige Behörde selbst entscheidet. Im vorliegenden Verfahren ist die an sich zuständige Untere Naturschutzbehörde im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung zum Vorhaben und zur Maßnahmenplanung des Vorhabenträgers beteiligt worden.

### 4.5.4 Gesetzlicher Biotopschutz

Gemäß § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Zu diesem Zweck gelten die Handlungsverbote gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG, die sich in Niedersachsen zusätzlich auf die in § 24 Abs. 2 NNatSchG genannten Biotope erstrecken. Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kann von den Verboten i.S. von § 30 Abs. 2 BNatSchG auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 17c FStrG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG) ergehen die zur Durchführung des planfeststellungsbedürftigen Vorhabens notwendigen Ausnahmen mit diesem Beschluss.

Der Vorhabenträger hat die vorhabenbedingten Verluste von geschützten Biotopen in Ziffer 5.2.1 ff. des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1) dokumentiert. Er hat festgestellt, dass durch das Vorhaben keine Naturschutzschutzgebiete betroffen sind. Aufgrund der Entfernung der beiden FFH-Gebiete zum Untersuchungsraum sind ebenfalls keine Auswirkungen auf die Gebiete des Schutzgebietssystems Natura-2000 zu erwarten (siehe Unterlagen 19.3.1 und 19.3.2).

Ein kleiner Teil des Vorhabens reicht randlich bis in das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ (LSG-HS 00027) hinein, somit werden durch das Vorhaben Flächen des LSG in Anspruch genommen. Auch sind keine Naturdenkmäler nach §§ 28 BNatSchG betroffen. Geschützte Landschaftsbestandteile nach §§ 29 BNatSchG befinden sich ebenfalls nicht in dem von der Straßentrasse überplanten Bereich und sind somit nicht von den Auswirkungen der Baumaßnahme betroffen. Es ergibt sich kein Kompensationsbedarf. Im Trassenbereich liegen auch keine nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NNatSchG geschützten Biotoptypen. Darüberhinaus ist die Betroffenheit von FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL (einschl. der charakteristischen Arten gemäß Art. 1e FFH-RL) zu ermitteln. Im Zuge des Vorhabens kommt es zum Verlust von ca. 660 m<sup>2</sup> Eichen- und Hainbuchenmischwald (WCA, FFH-LRT 9160). Durch die Maßnahme 7 A / E Naturnahe Waldentwicklung durch Aufforstung wird der Verlust kompensiert. Bei den Arten des Anhangs II der FFH-RL außerhalb von FFH-Gebieten verhält es sich ähnlich wie bei den FFH-Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-RL außerhalb von FFH-Gebieten. Im Zuge der faunistischen Kartierungen wurden allerdings keine Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie festgestellt.

Weiterhin hat der Vorhabenträger dargelegt, dass für die gefährdeten Biotoptypen im Maßnahmenkonzept, das Teil des planfestgestellten Plans ist, bereits Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung, Eingriffsminderung und Kompensation vorgesehen sind (Ziffer 5.2 LBP).

Besondere Aufmerksamkeit verdiente der im Untersuchungsgebiet liegende Wald gemäß NWaldLG. Sowohl am westlichen Rand des Niederholzes im Osten des Untersuchungsgebietes als auch ein durch Kiefern und überwiegend forstwirtschaftliche Nutzung geprägter Waldbereich im Westen des Untersuchungsgebietes werden von dem Vorhaben in Anspruch genommen. Im Bereich des Niederholzes wurde im Zuge der Biotoptypenkartierung (s. 2.4) ein Eichen- und Hainbuchenmischwald feuchter, mäßig basenreicher Standorte (WCA) erfasst. Der westliche Waldbereich besteht überwiegend aus einem Kiefernforst (WZK) mit Anteilen von Fichtenforst (WZF) sowie kleineren Bereichen mit verschiedenen Laubforsten (WXH und WXS).

Aufgrund des Waldverlustes durch den Bau der Straßentrasse wurden drei forstliche Gutachten erstellt, um die betroffenen Waldflächen bezüglich ihrer Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion zu bewerten und für den Ersatz des Waldes einen Kompensationsfaktor zu ermitteln. Die Waldflächen wurden zu diesem Zweck in vier Teilbereiche, teilweise mit Untereinheiten, gegliedert (A-D, s. Abbildung 9 in Unterlage 19.1.1). Die vom Vorhaben betroffenen Flächengrößen und der ermittelte Kompensationsfaktor der Teilbereiche sowie der konkrete Kompensationsbedarf gem. NWaldLG sind tabellarisch dargestellt worden (s. Tabelle 12 der Unterlage 19.1.1). Einzelheiten zu den Kompensationsfaktoren und der Zusammensetzung der einzelnen Waldbereiche sind den drei Waldgutachten in Unterlagen 19.4 zu entnehmen. Mit der Maßnahme 7 A / E „Naturnahe Waldentwicklung durch Aufforstung“ wird die erforderliche waldrechtliche und naturschutzfachliche Kompensation erreicht.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den in Abschnitt A aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für vertretbar angesehen.

#### **4.5.5 Artenschutz**

Das Vorhaben ist auch mit den Vorgaben des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts zu vereinbaren, wie der detaillierten Würdigung innerhalb der Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UPVG zum Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Abschnitt B Ziffer 3.3.2 des Beschlusses) zu entnehmen ist.

Die allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 1 BNatSchG können in der Fachplanung schon insoweit außer Betracht bleiben, als diese nur bestimmte Beeinträchtigungen „ohne vernünftigen Grund“ untersagen. Im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG vernünftig sind indessen alle Gründe, die nach Fachplanungs- oder Bauplanungsrecht erforderlich sind. Der im Übrigen nicht von vornherein auszuschließenden, insbesondere baubedingten Verwirklichung der weitergehenden allgemeinen Verbote des § 39 Abs. 5 und 6 BNatSchG wird durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Das besondere Artenschutzrecht in Gestalt der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sieht einen – im Übrigen grundsätzlich individuenbezogenen – Schutz für die besonders und streng geschützten Arten vor. Zu den besonders geschützten Arten zählen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG die europäischen Vogelarten, die in den Anhängen A oder B der EU-Artenschutzverordnung, die in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV) aufgelisteten Tier- und Pflanzenarten. Streng geschützt ist eine Teilmenge dieser besonders geschützten Arten. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind das die in Anhang A der Europäischen Artenschutzverordnung, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV) aufgelisteten Arten.

Ein spezielles Prüferfordernis, wie es etwa in § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geregelt ist, kennt das besondere Artenschutzrecht indessen nicht. Was genau ermittelt werden muss, hängt dabei von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von den zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens ab. Die Bestandsaufnahme muss keinesfalls erschöpfend sein, insbesondere ist keine Erstellung eines lückenlosen Arteninventars gefordert. Sie muss vielmehr nur so weit reichen, dass die Intensität und Tragweite der Beeinträchtigung angemessen erfasst werden kann. Das impliziert auch, dass dem grundsätzlich individuenbezogenen Schutzansatz der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Rechnung zu tragen ist. Dazu sind Daten erforderlich, die präzise Infor-

mationen zu Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten im Vorhabensgebiet liefern. Zumindest in der Straßenplanung ist daher regelmäßig sowohl die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse als auch eine Bestandserfassung vor Ort geboten. Erst eine aus diesen beiden Quellen gewonnene Gesamtschau verschafft in der Regel die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage. Soweit allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zulassen, können daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gezogen und der späteren Beurteilung zugrunde gelegt werden. Ebenso kann mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und – sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann – mit Worst-Case-Annahmen gearbeitet werden. Untersuchungen ohne konkrete Anhaltspunkte für das Vorkommen geschützter Arten sind nicht gefordert. Ebenso kann von Untersuchungen Abstand genommen werden, von denen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind. Auch dürfen und müssen insoweit Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angestellt werden. Untersuchungen, deren Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn steht, dürfen unterlassen werden.

Der vom Vorhabenträger vorgelegte artenschutzrechtliche Fachbeitrag genügt diesen Voraussetzungen und wurde deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die eigene Prüfung herangezogen.

Dieser Artenschutzrechtliche Beitrag (Unterlage 19.2) dient dazu, die artenschutzrechtlichen Vorgaben auf der Ebene der Planfeststellung zum Ersatz der beiden Bahnübergänge in Poggenhagen durch die Überführung der K 336n zu berücksichtigen.

In einem ersten Schritt der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden die im Sinne des Artenschutzes relevanten Arten ermittelt, die im Wirkraum des Vorhabens vorkommen und bei denen potenziell artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Für diese Arten wurden Formblätter angelegt, in denen alle artrelevanten Informationen dargestellt wurden. In einem nächsten Arbeitsschritt erfolgte die Prognose und Bewertung der artenschutzrechtlich relevanten Beeinträchtigungen im Sinne der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1-4 BNatSchG nach den spezifischen Maßstäben des § 44 BNatSchG. Dabei wurden artspezifische Vermeidungsmaßnahmen und artspezifische, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (sog. CEF-Maßnahmen – Measures which ensure the continuous ecological functionality) ermittelt, mit denen ein Eintreten der Verbotstatbestände verhindert werden soll. Die CEF-Maßnahmen dienen dazu, die Funktion der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der jeweiligen Art im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu erhalten. Ein Schwerpunkt der artenschutzrechtlichen Betrachtung waren die Habitatflächen für Zauneidechsen, Nist- und Habitatflächen für Trauerschnäpper, Feld- und Haussperling, Star, Feldlerche und Goldammer sowie Habitatbäume und Nahrungshabitate sowie Flugrouten für diverse streng geschützte Fledermausarten.

Folgende artenschutzrechtlich relevante Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen kommen zum Einsatz:

- 1.2  $V_{\text{CEF}}$  – Sicherung von Reptilienlebensräumen durch Schutzzäune und Ausweisung von Ta-  
buflächen
- 1.4  $V_{\text{CEF}}$  – Schutz von Tieren durch Bauzeitenregelung
- 1.6  $V_{\text{CEF}}$  – Kontrolle der Gehölze auf Habitateignung und Fledermausbesatz
- 1.6  $V$  – Einrichtung einer Umweltbaubegleitung (UBB)
- 4.2  $V_{\text{CEF}}$  – Vergrämung des Zauneidechsenvorkommens aus dem Baufeld

Hinzukommen folgende artenschutzrechtlich relevante, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen:

- 3.1  $A_{\text{CEF}}$  bis 3.4  $A_{\text{CEF}}$  – Installation von Nisthilfen für Brutvögel
- 3.6  $A_{\text{CEF}}$  – Installation von Fledermauskästen
- 4.1  $A_{\text{CEF}}$  – Vorgezogene Aufwertung von Habitatflächen für Zauneidechsen
- 5.1  $A_{\text{CEF}}$  – Entwicklung eines Brachstreifens für die Feldlerche
- 5.2  $A_{\text{CEF}}$  und 5.3  $A_{\text{CEF}}$  – Aufwertung eines Lebensraums für die Goldammer

Grundsätzlich betrachtet die Planfeststellungsbehörde die Einzelergebnisse des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags als methodisch korrekt erarbeitet. Die Ergebnisse sind stimmig. Im Anhörungsverfahren wurde daran keine substantielle Kritik geäußert, so dass Korrekturen und Ergänzungen im Wesentlichen unterbleiben konnten.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen wird das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für die Fledermaus-, Reptilien- und Vogelarten verhindert. Für das Vorhaben ist somit keine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

#### **4.5.6 Ergebnis**

Das Vorhaben hat erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild. Aufgrund des Systems aus Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen können diese nachteiligen Wirkungen im Wesentlichen ausgeglichen werden.

### **4.6 Vereinbarkeit mit anderen Belangen**

#### **4.6.1 Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz**

Der Vorhabenträger hat nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit der Verkehrstechnischen Untersuchung die Auswirkungen des Vorhabens auf das nachgeordnete Straßennetz ausreichend untersuchen lassen. Danach sind im Rahmen der Arbeiten zum „Entwicklungskonzept für eine nachhaltige Mobilität in Neustadt am Rübenberge“ verschiedene Varianten zur Aufhebung der Bahnübergänge im Süden des Stadtgebietes entwickelt und untersucht worden. Die Bahnstrecke weist als Hauptverbindung zwischen Bremen und Hannover eine hohe Auslastung auf. Neben den Personenzügen wird sie insbesondere in den Nachtstunden auch stark von Güterzügen genutzt. Erhebungen an den Bahnübergängen ergaben Schließungszeiten von über 14 Stunden pro Tag. Zugleich wurden auch Möglichkeiten für eine zukünftige Klassifizierung der Straßenabschnitte erarbeitet. Ausgangspunkt der Untersuchungen ist die Problematik, dass die B 442 zwischen Neustadt und Wunstorf durch den Fliegerhorst unterbrochen ist. Es wird daher von den Straßenbauverwaltungen eine Neuordnung des Straßennetzes angestrebt. So ist im Zusammenhang mit den Planungen zur Ortsumgehung Wunstorf in der Diskussion, die Klassifizierungen der B 442 und der K 333 zu tauschen. Die B 442 würde zukünftig bis Blumenau östlich der Bahnstrecke verlaufen und diese dann erst im Zuge der Ortsumgehung Wunstorf queren.

Ausgehend von einer Umklassifizierung der Straßenabschnitte zwischen Neustadt und Wunstorf sowie den Widerständen in der Kernstadt Neustadt gegen eine Verlegung der B 442 auf die Westseite der Bahnstrecke sind Möglichkeiten gesucht worden, die K 336 sowie die Moordorfer Straße über eine gemeinsame Bahnquerung an die verlegte B 442 anzubinden.

In der Variante Süd 1 liegt die Problematik zur Aufnahme des gesamten Ost-West-Verkehrs insbesondere in der hohen Belastung des angebauten Abschnitts der Fliegerstraße. Die Variante Süd 2 sieht daher eine Verschwenkung der Fliegerstraße westlich der Wohnbebauung in Richtung Norden vor. Die K 336n quert die Bahnstrecke mit einem Brückenbauwerk und schließt weiter östlich an die verlegte B 442 an.

Die Prognosebelastungen im Straßennetz mit Planungsvariante Süd 2 sind der VTU, Anlage 5, Blatt 2 zu entnehmen. Die K 336n nimmt in Höhe der Bahnquerung analog zur Planungsvariante Süd 1 rd. 8.200 Kfz/Werks-tag auf. Die Anlage 5, Blatt 3 zeigt die Belastungsdifferenzen zum Planungsnullfall. Neben der Bahnhofstraße und dem östlichen Abschnitt der Fliegerstraße wird in der Planungsvariante Süd 2 die Moordorfer Straße deutlich entlastet, während insbesondere die Wunstorfer Straße deutlich stärker belastet wird.

Zu den Auswirkungen der Verkehrszunahme auf die Wohngebiete an der zukünftigen B 442 (Wunstorfer Straße) s. die Ausführungen in Abschnitt B Ziffer 4.3.1.6.

#### 4.6.2 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Aufgrund der Verlegung der K 336 werden Wegeverbindungen zerschnitten. Diese Verbindungen werden durch neue Knotenpunkte wiederhergestellt.

Einmündung K 336 neu / Fliegerstraße:

Bei Bau-km 1+290 wird die Fliegerstraße wieder an das veränderte Straßennetz angebunden. Der Knotenpunkt wird als Einmündung ausgebildet. Zukünftig wird die Fliegerstraße hauptsächlich als Anliegerstraße für die Anwohner und als Zubringer für den Bahnhof genutzt.

Im nachfolgenden Knotenpunkt mit der Dewitz-von-Woyna-Straße wird für Abbieger von der K 333 kommend eine Linksabbiegespur in Richtung Wohngebiet und Bahnhof angeordnet. Der Verkehr zum Bahnhof wird diesen Knotenpunkt zum Abbiegen nutzen und keinen Umweg über die Fliegerstraße machen. Daher wird auf eine zusätzliche Linksabbiegespur bei der Einmündung der Fliegerstraße verzichtet.

Die Befahrbarkeit des Knotenpunkts wurde mit Schleppkurven für Gelenkbusse überprüft. Die Eckausrundungen sind mit dreiteiligen Korbbögen ( $R_H = 13\text{m}$  bzw.  $14\text{m}$ ) trassiert. Die Sichtfelder für die erforderlichen Haltesichtweiten ( $47\text{m}$ ,  $v = 50\text{km/h}$ ) und Anfahrtsicht ( $70\text{m}$ ) werden eingehalten.

Kreuzung K 336 neu / Wirtschaftsweg:

Bei Bau-km 1+452,576 wird der vorhandene Wirtschaftsweg durch die verlegte K 336 zertrennt. Um die Wegeverbindung wiederherzustellen, wird der Weg an das veränderte Straßennetz angebunden. Der Knotenpunkt wird als Kreuzung ausgebildet. Der Weg soll auch zukünftig nur von der Forstwirtschaft genutzt werden.

Die Befahrbarkeit des Knotenpunkts in Bezug auf Abbiegevorgänge wurde nicht überprüft, da die Fahrbeziehungen nicht gewollt sind. Die Eckausrundungen sind mit Radien ( $R=5\text{m}$ ) trassiert.

Kreuzung K 336 neu / Dewitz-von-Woyna-Straße:

Bei Bau-km 1+734 wird die Dewitz-von-Woyna-Straße wieder an das veränderte Straßennetz angebunden. Der Knotenpunkt wird als Kreuzung ausgebildet. Um einen Rückstau auf der neuen K 336 zu verhindern, werden Linksabbiegespuren mit einer Aufstelllänge von  $L_A = 25\text{m}$  und einer Breite von  $b = 3,25\text{m}$  angeordnet.

Die Dewitz-von-Woyna-Straße wird von zahlreichen Schülern auf ihrem Weg zur Schule genutzt, daher wird eine Lichtsignalanlage installiert, um ein sicheres Queren der Fahrbahn für die Schüler gewährleisten zu können. Daher wird nach der neuen Einmündung mit der Fliegerstraße die Geschwindigkeit in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde auf  $50\text{ km/h}$  reduziert.

Die Befahrbarkeit des Knotenpunktes wurde mit Schleppkurven für Gelenkbusse in Richtung Süden und Lastwagen in Richtung Gewerbegebiet (Norden) überprüft. Die Eckausrundungen sind mit dreiteiligen Korbbögen ( $R_H=12\text{m}$ ,  $14\text{m}$  und  $16\text{m}$ ) trassiert. Die Sichtfelder für die erforderlichen Haltesichtweiten ( $47\text{m}$ ,  $v = 50\text{km/h}$ ) und Anfahrtsicht ( $70\text{m}$ ) werden eingehalten.

Kreisverkehrsplatz K 336 neu / K 333:

Bei Bau-km 2+293,418 wird die verlegte K 336 wieder an das vorhandene Straßennetz angebunden. Der Knotenpunkt wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit im Rahmen der Verkehrsuntersuchung hat für den Kreisverkehrsplatz die Qualitätsstufe A ergeben. Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrsplatzes wurde mit Schleppkurven für Gelenkbusse überprüft. Die Eckausrundungen sind mit Radien ( $R_Z = 16\text{m}$ ,  $R_A = 160\text{m}$ ) trassiert.

Einmündung B 442 / K 333:

Der Straßenabschnitt der B 442 östlich vom Bahnübergang Moordorfer Straße bis zur Einmündung in die K 333 kann einschließlich des Geh-Radweges entsiegelt werden, da an dem Streckenabschnitt keine Feld- oder Grundstückszufahrten liegen. Der bestehende Knotenpunkt wird an die neue Verkehrssituation angepasst. Die Abbiegespur, die Dreieckssinsel und der Tropfen werden zurückgebaut.

Der von Norden kommende Radverkehr wechselt zukünftig am bestehenden Fahrbahnteiler die Straßenseite und nutzt den vorhandenen Radweg parallel zur K 333. In Höhe der Straße Am Schiffgraben besteht die Möglichkeit, die Fahrbahn mit Hilfe der vorhandenen Lichtsignalanlage zu queren

und die Bahnstrecke mit Hilfe der bestehenden Unterführung zu unterqueren, um nach Poggenhagen zu gelangen.

Wirtschaftsweg parallel zur Bahnstrecke:

Der parallel zur Bahnstrecke verlaufende Wirtschaftsweg wird durch die Rampen zum Bauwerk zerschnitten. Beidseitig des Straßendamms wird eine Wendeanlage, die für ein 3-achsiges Müllfahrzeug bemessen sind, angelegt.

Wirtschaftswege parallel zur K 336 neu:

Von Bau-km 1+740 bis Bau-km 2+250 verläuft beidseitig parallel zur verlegten K 336 am Böschungsfuß jeweils ein Unterhaltungsweg. Dieser dient auf der einen Seite zur Unterhaltung der Straßenseitengraben, auf der anderen Seite dem landwirtschaftlichen Verkehr zum Erreichen der landwirtschaftlichen Flächen. Die Wege haben eine Breite von  $b = 4,00\text{m}$  zuzüglich eines beidseitigen Bankettes von  $0,50\text{m}$ . Die beiden westlich der Bahnstrecke liegenden Unterhaltungswege sind von der Dewitz-von-Woyna-Straße aus zu erreichen.

Weitere Anschlüsse an das nachgeordnete Netz sind nicht vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu dem Ergebnis gekommen, dass mit dieser Ausgestaltung negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz nicht ausgelöst werden. Eine intensive Abstimmung mit den Baulastträgern der Straßen und Wege des nachgeordneten Netzes hat stattgefunden.

#### **4.6.3 Auswirkungen auf das Radwegenetz und den Fußgängerverkehr**

Im Bereich der K 333 wird der parallel verlaufende Radweg durch den Kreisverkehrsplatz überbaut. Dieser wird parallel zur angepassten K 333 mit einer Breite von  $b = 2,50\text{m}$  neu hergestellt. Durch einen Seitentrennstreifen mit einer Breite von  $b = 2,25\text{m}$  wird der Radweg baulich von der Fahrbahn getrennt. Der Trennstreifen wird als Grünstreifen ausgebildet.

Der von der Fliegerstraße kommende Radverkehr wird zukünftig mit einem Trogbauwerk für Fußgänger und Radfahrer unter den Bahngleisen hinweg geführt und bindet am anderen Ende wieder an die Bahnhofstraße an.

Weiter nördlich in Höhe der Straße „Am Schiffgraben“ bietet ein vorhandenes Trogbauwerk eine weitere Möglichkeit zum Queren der Bahngleise.

Fußgängerverkehr:

In der Dewitz-von-Woyna-Straße verläuft parallel zur Fahrbahn ein Geh-Radweg. Dieser wird beidseitig des Knotenpunktes wieder angebunden. Der Knotenpunkt wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, da zahlreiche Schüler die Verbindung auf ihrem Weg zur Schule nutzen. So kann eine sichere Überquerung der Fahrbahn gewährleistet werden.

Im Bereich des Bahnhofs werden Gehwege angelegt, die von den Stellplätzen zu den Bahngleisen führen.

#### **4.6.4 Baugrund/Erdarbeiten**

Der Abschnitt 4.11 des Erläuterungsberichts gibt eine Übersicht über die Baugrundverhältnisse im Projektbereich in Poggenhagen sowie die durchzuführenden Erdarbeiten. Auf diesen Abschnitt wird hier verwiesen. Von der Ingenieurgesellschaft Schnack Geotechnik wurden für den „Ersatz der Bahnübergänge in Poggenhagen, B 442 und K 336“ die folgenden geotechnischen Berichte für den Planungsbereich erstellt:

(1) Ingenieurgeologisches Streckengutachten, v. 15.04.2020

(2) Brückenbauwerk Bau-km 2+837,670, Generelle Beurteilung der Gründung, v.14.04.2020

(3) Geh- und Radwegtunnel, Bahn-km 26+927, Generelle Beurteilung der Gründung v. 14.04.2020

Im Abschnitt 4.11 werden die einzelnen geotechnischen Berichte so kurz wie möglich zusammengefasst. Weitere Einzelheiten sind den Originalberichten und den Anlagen zu entnehmen.

Bezüglich der umfangreichen Erdarbeiten hat die Untere Bodenschutzbehörde eine bodenkundliche Baubegleitung angeregt. Diese ist durch die Nebenbestimmung in Abschnitt A Ziffer 1.4.6.3.1 i.V.m. Unterlage 9.3 D, Ziffer 1.7 V – Einrichtung einer Umweltbaubegleitung - verbindlich vorgegeben.

#### 4.6.5 Ingenieurbauwerke

Die von der Baumaßnahme betroffenen Bauwerke sind im Folgenden tabellarisch zusammengestellt.

Lfd. Nr.	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite [m]	Kreuzungswinkel [gon]	Lichte Höhe [m]	Breite zw. Geländern [m]	Vorgesehene Gründung
BW 01	Straßenbrücke K336n	1+958,113 Bahn-km 27,218	≥ 34,75	100	≥ 7,90	≥ 10,10	Flachgründung
BW 03	EÜ Bhf. Poggenhagen	450+080,955 bis 450+093,745	≥ 4,30	100	≥ 3,00	≥ 12,70	Flachgründung
BW 04	Fußgängerbrücke	450+078,165	≥ 4,30	100	≥ 3,00	≥ 2,03	Flachgründung

Trogbauwerk:

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Bauweise	Länge [m]	Querschnitt [m]
02	Trogbauwerk Bhf Poggenhagen	450+025,357 bis 450+080,955 450+093,745 bis 450+148,357	Grundwasserwanne	110,21 (123,00)	LW = ≥ 4,30 m (zw. den Handläufen LW = ≥ 4,00 m)

Durchlässe:

Unterlage Lageplan	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Länge [m]	SO <sub>E</sub> [m ü. NHN]	SO <sub>A</sub> [m ü. NHN]
U5 / Bl. 3	Unterhaltungsweg Nord	2+228	≥ 17,30	41,73	41,65
U5 / Bl. 3	Unterhaltungsweg Süd	2+232	≥ 15,80	41,68	41,62
U16.1 / Bl. 2	Zufahrt Wendeanlage Nord	600+120	≥ 23,10	39,57	39,53

Im Detail werden diese im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 D, Kap. 4.7, S. 54 ff. dargestellt. Darauf wird verwiesen.

#### 4.6.6 Abfall, Boden

Im Anhörungsverfahren wurden die Stellungnahmen der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde eingeholt. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht sind im Planfeststellungsverfahren sowohl der nachsorgende als auch der vorsorgende Bodenschutz zu betrachten. Im Bereich des nachsorgenden Bodenschutzes sind Hinweise zum Umgang mit ggf. angetroffenen kontaminierten Böden seitens des

Vorhabenträgers zu beachten. Ergänzend treten hierzu weitergehende Regelungen, die als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen worden sind (s. Abschnit A, Ziff. 1.4.6). Im Vorsorgenden Bodenschutz ist aufgrund der Größe der Baumaßnahme eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) vorgegeben worden; im Übrigen enthält der Beschluss Auflagen und Hinweise. Die im Rahmen des Bauvorhabens anfallenden Abfälle (z. B. Boden, Bauschutt, ggf. Straßenaufbruch) sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten (§ 7 KrWG) bzw. allgemeinwohlverträglich zu beseitigen (§ 15 KrWG). Insgesamt sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei Einhaltung der Vorgaben keine erheblichen Probleme für die gen. Belange zu befürchten.

#### **4.6.7 Denkmalschutz**

Die Stadt Neustadt am Rübenberge als Untere Denkmalschutzbehörde wurde bezüglich der Belange des Denkmalschutzes bereits frühzeitig angeschrieben. Auszug aus der Stellungnahme der Stadt Neustadt am Rübenberge vom 17.07.2018: „... aus baudenkmalrechtlicher Sicht keine Bedenken bestehen, jedoch sind die archäologischen Belange zu beachten. Im Untersuchungsraum ist eine Vielzahl archäologischer Fundstellen bekannt (s. Abb.26). Die Fundstellen häufen sich insbesondere entlang der K 336 und in dem Waldstück zwischen Fliegerstraße und Bonifatiusstraße. ... ist unbestritten, dass in dem Bereich ... ein großflächiges prähistorisches Bestattungsareal liegt. Bei Erdarbeiten in diesem Bereich, v.a. aber im Waldgebiet nördlich der Fliegerstraße, ist daher unbedingt mit einer Vielzahl weiterer Bestattungen zu rechnen. Bei den Bauarbeiten ist im Vorfeld vor oder parallel zu den Rodungsarbeiten eine entsprechende Sicherung der Fundstellen zu berücksichtigen. Eventuell kann sich die Bauzeit infolge der Fundstellen verzögern. Eine rechtzeitige Abstimmung mit den entsprechenden Stellen ist daher frühzeitig zu berücksichtigen.“

Die Anhörungsbehörde erbat deshalb auch eine Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde im laufenden Planfeststellungsverfahren. Diese lautet: „Der geplante Bau einer Überführung im Zuge der K 336 neu berührt in besonderem Maße archäologische Belange. In dem Bereich ist eine Vielzahl archäologischer Fundstellen bekannt. Die Fundstellen häufen sich insbesondere entlang der K 336 und Bahnhofstraße (östlich der Bahnlinie) und in dem Waldstück zwischen Fliegerstraße und Bonifatiusstraße. In erster Linie handelt es sich dabei um Nachweise von Bestattungen/Gräbern in Form von Urnen und mittlerweile oberirdisch nicht mehr feststellbaren Grabhügeln, so dass davon auszugehen ist, dass in diesem Bereich ein großflächiges prähistorisches Bestattungsareal liegt. Der prähistorische Bestattungsplatz, bei dem es sich um ein Kulturdenkmal im Sinne von § 3 Abs. 4 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) handelt, wird von der geplanten Umtrassierung der K 336 sowie dem Bau von Überführung und Parkplatz-/Wendeanlagen westlich und östlich der bestehenden Bahnlinie in seinem Bestand betroffen sein. Eingriffe in ein Kulturdenkmal sind jedoch nur dann zulässig, wenn ein anderes öffentliches Interesse das Interesse der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt (§ 7 Abs. 2 Satz 2 NDSchG). In dem Fall ist der Eingriff gem. § 13 i. V. m. § 12 NDSchG genehmigungspflichtig und der Veranlasser der Zerstörung ist gem. § 6 Abs. 3 NDSchG zur fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation des Kulturdenkmals verpflichtet.“

Sollte im Rahmen der Abwägung durch die Genehmigungsbehörde festgestellt werden, dass die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 2 Satz 2 erfüllt sind und der Eingriff in das Bodendenkmal zu genehmigen ist, ist unbedingt sicherzustellen, dass die im Boden liegende archäologische Denkmalsubstanz (Befunde/Funde) im Rahmen der Baumaßnahme nicht undokumentiert zerstört wird. Alle mit der Maßnahme verbundenen Erdarbeiten bedürfen daher normalerweise einer denkmalrechtlichen Genehmigung gem. § 13 i. V. m. § 12 NDSchG. Darin werden dem Träger der Maßnahme basierend auf § 6 Abs. 3 NDSchG Auflagen und Hinweise gemacht, welche als denkmalrechtliche Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen sind.“

Die Planfeststellungsbehörde hat die Notwendigkeit der Beauftragung erkannt und der Anregung der Stadt Neustadt entsprochen (s. unter 1.4.8).

## 4.6.8 Weitere öffentliche Belange

### *Leitungen*

4.6.8.1 Die von der Planung betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen wurden in einer Leitungsabfrage (Infrest-Abfrage 2017) abgefragt und im Rahmen der Erstellung der Vermessungsunterlagen 2019 zusammengestellt. Die für die Planung maßgeblichen Leitungen sind nachrichtlich in die Pläne eingetragen. Eine tabellarische Darstellung findet sich in Tabelle 28 des Erläuterungsberichts. Genauere Angaben können dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) entnommen werden.

Summarisch betrachtet handelt es sich um Fernmeldeleitungen, Schmutzwasserleitungen, Regenwasserleitungen, Trinkwasserleitungen, Kabel (Strom) / Steuerkabel und eine Gasleitung. Alle Leitungen sind in Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsbetreiber zu verlegen bzw. bereichsweise zu sichern. Die berechtigten Ansprüche der Betreiber sind in diesem Beschluss durch Nebenbestimmungen (Auflagen und Hinweise) gesichert (s. Abschnitt A, Ziffer 1.4.4).

Im Planungsbereich verläuft eine Wassertransportleitung der Harzwasserwerke (Wassertransportleitung Söse-Nord (DN 575)), die an drei Stellen von der Maßnahme betroffen ist. Der Bereich der Leitung, der im Planungsbereich liegt, wird in Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber gesichert oder verlegt.

Mit den Versorgungsträgern wird frühzeitig Kontakt aufgenommen, um die erforderlichen Maßnahmen vor Ort abzustimmen.

### 4.6.8.2 Leitungen der Bahnanlage (Leistungsplanung LST, TK und EEA)

Der Bahnübergang Fliegerstraße wird gegenwärtig von einer wärterbedienten, gegenschlägigen Vollschränkanlage der Bauart BÜS 72-D gesichert. Die Bedienung erfolgt vom Stellwerk „Pf“ aus. Der BÜ Poggenhagen wird solange wie möglich in Betrieb gelassen. Sobald er im Rahmen des Umbaus angepasst wird, wird das BÜ Betonschaltheis (BSH) umgesetzt, damit es sich nicht mehr im direkten Baufeld befindet. Der BÜ ist dann nicht mehr für den Straßenverkehr, sondern nur noch für Fußgänger und Radfahrer freigegeben.

Bevor mit der Herstellung der Baugrube begonnen wird, müssen die im Baufeld befindlichen Kabel verlegt werden. Dazu gehören die Kabelanlagen der Fachdienste LST, EEA, TK und Vodafone die vorab auf die zuvor provisorisch hergestellte Kabelhilfsbrücke umverlegt werden müssen. Derzeit verlaufen diese Kabel auf bahneigenem Grund sowohl rechts als auch links der Bahntrasse.

Bei den über die Baugrube verlaufenden Kabeln handelt es sich um Streckenfernmeldekabel und die signaltechnische Verkabelung des Bahnhofs Poggenhagen und Stromversorgungskabel sowie Vodafone-Lichtwellenleiter. Diese sind im Rahmen des Einhebens der Hilfsbrücke in Gleis 1 vorab mittels Kabelhilfsbrücke zu sichern. Diese wird in Verlängerung des bestehenden Kabelkanals errichtet.

Nach derzeitiger Einschätzung liegen vor Ort 14 Kabel unterschiedlicher Größen mit insgesamt 1.808 Adern und zwei Rückleitungen. Zur Herstellung dieser Kabelmehrlänge über die Baugrube sind pro Seite mindestens zwei Kabelschränke z.B. SKVz 720 mit 960 Klemmen pro Schrank notwendig.

Der Bahnübergang Moordorfer Straße wird im Endzustand ebenfalls aufgelassen und die gesamte Technik zurückgebaut. Der Einsatz einer TH BÜB Anlage ist hier nicht notwendig.

Für alle Änderungen an den technischen Bahnanlagen (Oberleitungen, Schranken, Signale, DB-Fernmeldeanlagen etc.) ist ein gesonderter Plan zu erarbeiten, der in einem ergänzenden Verfahren vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu genehmigen ist. Die Ausführungsplanung ist noch mit der DB Netz AG abzustimmen.

### *Straßenausstattung*

Beschilderung:

Infolge der geplanten Umbaumaßnahmen im Bahnhofsbereich werden mehrere Schilder im Planungsbereich überbaut. Die Beschilderung wird an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Die wegweisende Beschilderung auf der K 336 neu und der K 333 wird an die neuen Randbedingungen im Rahmen der Erstellung der Markierungs- und Beschilderungsplänen angepasst.

Beleuchtung:

Die neuen Stellplätze beidseitig der Bahnstrecke, der Fußgänger- und Radfahrertrog und der Bahnhofsvorplatz sollen eine neue Beleuchtung erhalten. Aus Artenschutzgründen sollten insektenfreundliche Leuchten verwendet werden, die nachtaktive Insekten nicht anziehen. Lichtimmissionen gehören zu den schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie Belästigungen herbeiführen. Um unerwünschte Wirkungen auf Insekten zu vermeiden oder zu minimieren, kann als Maßnahme eine Lichtquelle mit für Insekten wirkungsarmem Spektrum gewählt werden. Der Erläuterungsbericht enthält weitere Hinweise zu „insektenfreundlicher“ Beleuchtung, die bei der Entscheidung über die Ausstattung der Lampen berücksichtigt werden sollten.

Schutzeinrichtungen:

Im Bereich des Damms über die Bahnstrecke wird von Bau-km 1+750 bis 2+170 auf einer Länge von 420 m beidseitig eine Schutzeinrichtung N2 – W3 im Bankett angeordnet.

#### **4.6.9 Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum**

Mit dem Bauvorhaben sind auch Eingriffe in privates Grundeigentum verbunden. Insgesamt werden für den Straßenbau und für Ausgleichsmaßnahmen Flächen in einer Gesamtgröße von ca. 130.000 m<sup>2</sup> dauerhaft erworben.

##### **4.6.9.1 Zulässigkeit der dauerhaften Flächeninanspruchnahme**

Die für die dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahme erforderlichen Flächen werden von dem Vorhabenträger erworben werden. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung nicht gelingt, hat der Vorhabenträger gemäß § 19 Abs. 1 FStrG das Enteignungsrecht. Für die Enteignung ist von dem Vorhabenträger eine Entschädigung zu leisten.

Die planfestgestellten Flächeninanspruchnahmen (s. Abschnitt A, Ziffer 1.4.9) stellen Beeinträchtigungen des Eigentumsrechts dar. Diese Beeinträchtigungen sind im planfestgestellten Umfang zulässig. Der Vorhabenträger hat glaubhaft dargestellt, dass es zu der Grundstücksinanspruchnahme keine Alternative gibt. Gleichzeitig hat er die Beeinträchtigungen bereits durch die ursprüngliche Planung und sukzessiv durch die Planänderungen optimiert und minimiert.

Die Allgemeinwohlgründe, die für das Vorhaben in der beantragten Form und die damit einhergehenden Flächeninanspruchnahmen streiten, überwiegen in der Abwägung die entgegenstehenden Eigentumsinteressen der Betroffenen. Nach § 38 Abs. 2 NStrG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere darf die mögliche Enteignung nicht außer Verhältnis zu dem Zweck des Vorhabens stehen. Die Eigentumsinteressen der Betroffenen sind demnach zu dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung gemessen an den Planungszielen ins Verhältnis zu setzen.

Unter Ziffer 4.1 ist bereits dargelegt worden, dass das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Es wird den Verkehrsfluss bzw. die Verkehrsfunktion aufrechterhalten, die Verkehrssicherheit erhöhen und den dabei erforderlichen Schutz der Anwohner vor Lärmbeeinträchtigungen gewährleisten. Der Erwerb der Flächen, die für den Straßenausbau direkt benötigt werden, lässt sich nicht verringern, ohne das Planungskonzept zu verändern. Die Inanspruchnahme privater Flächen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf Artikel 14 GG gerechtfertigt, da das Planziel der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sowie der Minderung von Umweltbelastungen wie Abgase und Lärm im öffentlichen Interesse liegt und dieses Interesse gegenüber den privaten Interessen (Besitzstandswahrung) höher zu bewerten ist.

Der Eingriff in das Grundstück und damit in das Eigentumsrecht der Betroffenen ist auch angemessen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt zwar nicht, dass das Eigentumsrecht der Betroffenen

einen hohen Stellenwert hat. Hierdurch kommt es zu den von den Einwendern detailliert vorgebrachten Beeinträchtigungen (s. hierzu nachstehend unter Ziffer 6). Dennoch ist den Betroffenen die Grundstücksinanspruchnahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zuzumuten.

#### 4.6.9.2 Entschädigung für die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum

Entscheidungen über die Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Betroffenen nicht gelingt, hat der Vorhabenträger gemäß § 42 NStrG i.V. mit §§ 3 ff. NEG das Enteignungsrecht. Hinsichtlich dieser Inanspruchnahmen kommt die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses zum Tragen, so dass es keiner weiteren Entscheidungen über die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen bedarf (§ 42 Abs. 1 S. 3 NStrG). Dies betrifft insbesondere das Enteignungsverfahren, in dem die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen nicht mehr zu prüfen ist (§ 42 Abs. 2 NStrG). Insbesondere bedarf es keiner ausdrücklichen Prüfung, ob das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient, denn durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 42 NStrG steht dies für den Bau einer Kreisstraße bereits fest. Zu prüfen bleibt allein die Notwendigkeit der Enteignung, also ob das zu enteignende Eigentum für die Verwirklichung des Vorhabens überhaupt und in dem beantragten Maße benötigt wird. Dies ist vorliegend durchgehend der Fall. Im Übrigen ergäbe die Prüfung des Allgemeinwohlinteresesses auch ohne die Bestimmung des § 42 NStrG eine Zulässigkeit der Enteignung.

Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen (s. Abschnitt A, Ziffer 1.4.9). Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten. Sofern es demnach hinsichtlich des Erwerbs bzw. der vorübergehenden Nutzung eines Grundstücks zu keiner Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen kommt, entscheidet die Enteignungsbehörde (nur noch) über die Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigungen (§§ 42 NStrG).

#### 4.6.10 Vereinbarkeit mit dem Klimaschutzgesetz

Für das planfeststellungsbedürftige Vorhaben in Poggenhagen gilt das Berücksichtigungsgebot gemäß § 13 Abs. 1 KSG. Hiernach haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die Regelung des KSG, insbesondere § 13, löst keine strikte Beachtungspflicht aus. Ihr kommt auch kein besonderes Gewicht im Sinne eines Optimierungsgebots zu. Vielmehr sind Klimaschutzbelange in die Abwägung einzubeziehen, können also zugunsten anderer Belange auch zurückgestellt werden. Dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG wird daher entsprochen, wenn die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz ermittelt wird. Klimaschutzgesichtspunkte sind dabei zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen. Das Bundesverwaltungsgericht führt dazu aus:

*„Das Bundes-Klimaschutzgesetz und die in ihm festgelegten konkreten Klimaschutzziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber, in dessen Entscheidung es liegt, wie er innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit in den einzelnen Sektoren die Klimaziele erreichen will. Ein Verzicht auf den Bau von Straßen ist kein im Rahmen der politischen und umweltschutzfachlichen Klimaschutzdiskussionen besonders propagiertes Ziel; erst recht hat es im Bundes-Klimaschutzgesetz keinen Niederschlag gefunden. Für den Verkehrssektor sind als Steuerungsmaßnahmen für einen klimagerechten Verkehr acht Bausteine im Gespräch, die ordnungsrechtliche, ökonomische und infrastrukturelle Instrumente umfassen und die Elektrifizierung und Effizienz von Pkw und Lkw, den Abbau klimaschädlicher Subventionen, eine verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Ausbau des Schienenverkehrs, die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs sowie postfossile Brennstoffe betreffen (vgl. Umweltbundesamt, Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Bausteine für einen klimagerechten Verkehr, Stand 19. Mai 2022, veröffentlicht auf der Webseite des Umweltbundesamtes [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)); die Reduzierung des Baus*

*neuer Straßen gehört nicht dazu. Das Erfordernis von Infrastruktur auch für den Individualverkehr wird als solches nicht in Frage gestellt.“*

Zitat aus BVerwG, Urteil des 9. Senats vom 4. Mai 2022 - BVerwG 9 A 7.21

Angesichts der realen Entwicklung erscheint es zweifelhaft, dass der Verkehrssektor ohne Verzicht auf den Neubau von Straßen die angestrebten Klimaschutzziele erreichen kann. Im vorliegenden Fall wird der mit Bau, Betrieb und Unterhaltung der neuen Verkehrsanlagen verbundene Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers insgesamt ca. 59 t CO<sub>2</sub>-e/Jahr THG-Emissionen betragen. Die zulässigen Jahresemissionsmengen für den Sektor Verkehr betragen laut Anlage 1 zum KSG für die Jahre von 2023 bis 2027 abnehmend 134 bzw. 112 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Der relativ geringe Beitrag dieser Maßnahme stellt für das Erreichen des Minderungsziels kein Hindernis dar.

Aufgrund der Führung der Trasse im westlichen Planbereich durch das bestehende Waldgebiet findet eine Landnutzungsänderung statt, die wegen des Waldverlusts und der Beeinträchtigung der Funktion der Wälder als CO<sub>2</sub>-Senken die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes berührt. Der Plan sieht eine vollständige Realkompensation durch Neuanpflanzung eines Waldes vor. Die Beeinträchtigung der Funktion des Waldes als CO<sub>2</sub>-Senke wird dadurch ebenfalls ausgeglichen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger die Ziele des KSG ausreichend berücksichtigt (s. bereits vorstehend unter Abschnitt B, Ziffer 3.2.4 zum Schutzgut Klima). Die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf das Klima werden entsprechend dem Berücksichtigungsgebot in die Gesamtabwägung (s.u.) eingestellt.

## **4.7 Gesamtabwägung**

### **4.7.1 Variantenvergleich**

Der Vorhabenträger hat eine ausführliche Variantenprüfung erstellt. Diese ist detailliert im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Seiten 18 ff. dargestellt. Auf diese Darstellung wird Bezug genommen, sofern in dieser Darstellung nicht alle Inhalte übernommen werden. Auf die Abbildung von Karten oder Luftbildern wird hier verzichtet.

#### **4.7.1.1 Untersuchungsgebiet**

Der Untersuchungsraum bildet ein Dreieck mit einer Fläche von rd. 231 ha. Die westliche Grenze verläuft westlich der B 442, die südliche Grenze südlich der K 336 und die östliche Grenze östlich der K 333 zwischen den Knotenpunkten K 333 / B 442 und K 333 / K 336 mit Verlauf durch das Niederholz.

Das Untersuchungsgebiet stellt sich als ländlich geprägter Siedlungsraum dar. Im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes liegen die bebauten Siedlungsflächen von Poggenhagen und im Westen von Moordorf. In Nord-Süd-Richtung quert die ICE-Bahnstrecke Bremen-Hannover den Untersuchungsraum. Östlich und westlich der Bahnstrecke liegen zwei größere Waldflächen. Über das Untersuchungsgebiet verteilt finden sich weiterhin unterschiedlich intensiv bzw. extensiv genutzte Grünländer sowie ackerbauliche Flächen, die meist kleinteilig durch Gehölzstrukturen gegliedert sind. Relativ zentral im Untersuchungsraum und westlich der Bahnstrecke befinden sich Gewerbeflächen. Im Süden wird das Untersuchungsgebiet von der K 336 und im Westen von der B 442 begrenzt. Im Osten verläuft die K 333.

Mit Ausnahme der bebauten Bereiche ist das Untersuchungsgebiet im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) der Region Hannover (2016) vollständig als „Vorbehaltsgebiet zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und des Naturhaushaltes“ gekennzeichnet. Die Waldfläche westlich der Bahnstrecke ist im RROP als „Vorbehaltsgebiet Wald“ und „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ ausgewiesen. Der östlich der Bahnstrecke gelegene Waldbestand (Niederholz) ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „Mittlere Leine“ und im RROP ebenfalls als „Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft“ und „Vorbehaltsgebiet Wald“ sowie als „Vorbehaltsgebiet Erholung“ dargestellt. Teile des Niederholzes liegen im Überschwemmungsgebiet der Leine und sind im RROP als „Vorrang- und Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz“ ausgewiesen.

#### **4.7.1.2 Variantenübersicht**

Im Rahmen einer Variantenuntersuchung sind verschiedene Varianten für die verlegte K 336 / B442 entwickelt und Vorüberlegungen getätigt worden. Dabei sind unter anderem die Varianten aus dem Mobilitätskonzept der Stadt Neustadt übernommen worden. Der Planungsbereich der einzelnen Varianten erstreckt sich jeweils von den unterschiedlichen Ausgangspunkten bis zur Anbindung an die bestehende K 333.

Insgesamt wurden 6 Varianten entwickelt, die in einer Abbildung (s. Abb.7 auf S. 19 des Erläuterungsberichts) in einer Übersichtskarte dargestellt sind. Hier werden die Varianten nur kurz beschrieben.

#### Variante Nord 1

Die Variante Nord 1 sieht eine Verschwenkung unmittelbar vor dem Bahnübergang Nord vor. Sie verläuft ca. 400 m annähernd parallel zur Bahnstrecke, quert diese mit einem Brückenbauwerk und schließt danach wieder an die bestehende B 442 an. Die Fußgänger- und Radverkehre werden über ein Trogbauwerk oder eine Fußgängerbrücke in Höhe des bestehenden Bahnübergangs Fliegerstraße an den Bahnhof angebunden.

#### Variante Nord 2

Die Variante Nord 2 verläuft in Höhe des Bahnübergangs Nord in Verlängerung der Moordorfer Straße. Danach überquert sie die Bahnstrecke mit einem Brückenbauwerk und schließt nördlich der heutigen Einmündung wieder an die B 442 an. Die Fußgänger- und Radverkehre werden über ein Trogbauwerk oder eine Fußgängerbrücke in Höhe des bestehenden Bahnübergangs Fliegerstraße an den Bahnhof angebunden.

#### Untervariante zu Variante Nord 2:

Anstelle eines Brückenbauwerkes erfolgt die Querung der Bahnstrecke für alle Verkehre mit einem Trogbauwerk.

#### Variante Mitte 2

Die Variante Mitte 2 schwenkt ab dem Knotenpunkt Moordorfer Straße / Eduard-Dyckerhoff-Straße bogenförmig in diese ein und verläuft dann parallel zur Eduard-Dyckerhoff-Straße und anschließend über das Gelände der Firma Dyckerhoff. Sie überquert mit einem Brückenbauwerk die Bahnlinie und die bestehende K 333 und schließt danach mit dem Mindestradius an die heutige K 333 an. Die Fußgänger und Radverkehre werden über ein Trogbauwerk oder eine Fußgängerbrücke in Höhe des bestehenden Bahnüberganges Fliegerstraße an den Bahnhof angebunden.

#### Variante Süd 2

Die Variante Süd 2 sieht eine Verschwenkung der Fliegerstraße vor der Einmündung Kiefernain nach Norden vor. Die K 336n überquert die Bahnstrecke mit einem Brückenbauwerk und schließt ca. 250 m nördlich der Bahnhofstraße wieder an die heutige K 333 an. Die Fußgänger- und Radverkehre werden über ein Trogbauwerk oder eine Fußgängerbrücke in Höhe des bestehenden Bahnüberganges Fliegerstraße an den Bahnhof angebunden.

#### Variante Süd 3

Die Variante Süd 3 sieht eine Verschwenkung der Fliegerstraße in Höhe der Einmündung Dewitz-von-Woyna-Straße nach Norden vor. Die vorhandenen Gleise vom Fliegerhorst Wunstorf und die Bahnstrecke werden von der K 336n mit einem Brückenbauwerk gequert. Danach verläuft sie parallel zu Variante Süd 1 und schließt nördlich der Bahnhofstraße wieder an die K 333 an. Die Fußgänger- und Radverkehre werden parallel zur Fahrbahn geführt und über Treppen und Aufzüge in Höhe der Bahngleise an den Bahnhof angebunden.

#### Variante Süd 1

Die Linienführung der Variante Süd 1 entspricht der 1998 festgestellten Variante und sieht eine Verschwenkung der Fliegerstraße unmittelbar nach Querung der Gleisstrecke vom Fliegerhorst Wunstorf nach Norden vor. Die K 336n unterquert die Bahnstrecke in einem Trogbauwerk und schließt ca. 100 m nördlich der Bahnhofstraße wieder an die K 333 an. Die Fußgänger- und Radverkehre werden innerhalb des Trogbauwerkes höhenmäßig abgesetzt parallel zum Kraftfahrzeugverkehr geführt und über Rampen an den Bahnhof angebunden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Eigenschaften der Varianten zusammengefasst.

Variante	Länge	Bauwerk Kfz-Verkehr	Bauwerk Fußgänger/Radfahrer
Variante Nord 1	671 m	Brückenbauwerk	Trogbauwerk (am Bahnhof Süd)
Variante Nord 2 (Untervariante)	475 m	Brückenbauwerk (Trogbauwerk)	Trogbauwerk (am Bahnhof Süd) (Trogbauwerk mit Kfz-Verkehr)
Variante Mitte 2	780 m	Brückenbauwerk	Trogbauwerk (am Bahnhof Süd)
Variante Süd 2	1.185 m	Brückenbauwerk	Trogbauwerk (am Bahnhof Süd)
Variante Süd 3	1.133 m	Brückenbauwerk	Treppe / Aufzug
Variante Süd 1	1.215 m	gemeinsames Trogbauwerk (Süd)	

Tabelle 2: Zusammenstellung der Varianten

#### 4.7.1.3. Variantenvorauswahl

Ziel der Planung ist die Aufhebung beider Bahnübergänge und Schaffen eines Ersatzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Fußgänger- und Radverkehr. Um dieses erreichen zu können, müssen alle Verkehrsarten die Bahntrasse planfrei queren können. Die entwickelten Varianten werden ganzheitlich bewertet. Varianten, die die Planungsziele nicht oder nur unvollständig erreichen, können schon zu Beginn der Variantenuntersuchung ausgeschlossen werden.<sup>4</sup> Nachfolgend werden die grundsätzlich möglichen Varianten dahingehend untersucht, ob sie vor einer vertieften Betrachtung ausgeschlossen werden können.

##### Variante Nord 1:

Die Variante Nord 1 schwenkt westlich des Bahnübergangs aus der B 442 in Richtung Norden aus, verläuft dann ca. 250 m parallel zur DB-Strecke und quert die Gleise mit einem schleifenden Schnitt, um schließlich an die K 333 anzubinden. Die Längsneigung der Gradienten beträgt im Bereich der Bahnüberführung beidseitig 8,0%. Die Überquerung der vorhandenen zwei Gleise der DB Netz AG erfolgt in ca. 10 m Höhe über Schienenoberkante. Die Steigung reicht bis in den Knotenpunktbereich der K 333 hinein. Eine Ausrundung und eine Anpassung an die vorhandene Querneigung der K 333 ist noch möglich, ein wartender LKW steht mit seinem Heck aber bereits in der Steigung. Die Höchstlängsneigung von max  $s = 8,0\%$  wird erreicht, die Wannens- und Kuppenhalbmesser sind mit Minimalwerten (minHk = 900 m, min Hw = 500 m) trassiert. Diese Situation ist nur durch eine Verlängerung der Rampe und durch Eingriff in die vorhandene Bebauung vermeidbar.

Für die Fahrbeziehungen zwischen der K 333 zur B 442 in Richtung Flughafen entstehen durch Sperrung des südlichen Bahnübergangs Umweglängen von ca. 4,6 km. Weiterhin wird durch die Sperrung im Vergleich zu heute lediglich die Bebauung entlang der K 336 entlastet, während die Anwohner an der B 442 zusätzlich belastet werden.

Die Radfahrer und Fußgänger unterqueren die Bahn an der vorhandenen Unterführung „Am Schiffgraben“. Das geplante Brückenbauwerk ist zu steil, um den Fußgänger- und Radverkehr mit überführen zu können. Am Bahnhof Poggenhagen ist zusätzlich ein Bauwerk für die Fußgänger und Radfahrer zum Queren der Bahnlinie notwendig. Die Variante Nord 1 wird nicht weiter verfolgt, da sie wegen der durch die eingeschränkten räumlichen Möglichkeiten bedingten technischen Schwierigkeiten mit zu vielen Nachteilen für die bauliche Umgebung, die rechtlichen Interessen der Anlieger/Grundstückseigentümer und die Nutzbarkeit der Verkehrsanlagen verbunden wäre.

##### Variante Nord 2:

Die Variante Nord 2 überquert die zwei bestehenden Gleise der DB-Strecke in ca. 10 m Höhe (über Schienenoberkante) etwa 30m nördlich des vorhandenen Bahnübergangs. Die Längsneigung der Gradienten beträgt im Bereich der Bahnüberführung beidseitig 8,0%. Die Steigung beginnt ca. 100 m vor der letzten Bebauung der B 442. Die Höchstlängsneigung von max  $s = 8,0\%$  wird erreicht, die Wannens- und Kuppenhalbmesser sind mit Minimalwerten (minHk = 900 m, min Hw = 500 m) trassiert. Der geplante Brückenquerschnitt ist durch die Kappenbereiche ca. 4,0 m breiter als der bestehende Straßenquerschnitt der B 442. Dadurch werden die Zuwegungen zu den letzten Grundstücken überbaut und müssen neu hergestellt werden. Eine Anbindung der letzten drei Grundstücke vor dem

<sup>4</sup> S. u.a. BVerwG 7 A 17.20, RN 73

Bahnübergang ist nur möglich, wenn die Böschungen über Stützwände abgefangen werden. Die Erschließung der an der Rampe zur Brücke liegenden Grundstücke erfolgt neu in Parallellage, wodurch ein Eingriff in die bebauten Grundstücke erforderlich ist.

Für die Fahrbeziehungen zwischen der K 333 zur B 442 in Richtung Flughafen entstehen durch Sperrung des südlichen Bahnübergangs Umweglängen von ca. 4,6 km. Weiterhin wird durch die Sperrung im Vergleich zu heute lediglich die Bebauung entlang der K 336 entlastet, während die Anwohner an der B 442 zusätzlich belastet werden. Die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden unterqueren die Bahn an der vorhandenen Unterführung „Am Schiffgraben“. Das Brückenbauwerk ist zu steil, um diese Verkehre mit überführen zu können. Am Bahnhof Poggenhagen ist zusätzlich ein Bauwerk für die Fußgänger und Radfahrer zum Queren der Bahnlinie notwendig.

Die Variante kann auch mit einem Trogbauwerk realisiert werden. Die Nachteile in Bezug auf das Trogbauwerk sind identisch mit dem Brückenbauwerk. Die Breite vergrößert sich infolge der Stützwände nochmals. Zusätzlich ist mit einer deutlichen Kostensteigerung zu rechnen. Hier ist ein ähnliches Fazit zu ziehen wie bei Variante Nord 1.

Zusammenfassung Nordvarianten:

Aufgrund der ungünstigen bzw. nicht lösbaren Trassierung für den MIV, der großen Umwegigkeit, der dadurch entstehenden zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung und des notwendigen Grunderwerbs von bebauten Grundstücken werden die Nordvarianten ausgeschlossen.

Variante Süd 3:

Die Variante schwenkt östlich der „Dewitz-von-Woyna-Straße“ in Richtung Norden, überquert zunächst die Gleise in Richtung Fliegerhorst, dann die DB-Strecke und führt anschließend Richtung Osten bis zur K 333. Die Längsneigung der Gradienten beträgt im Bereich der Bahnüberführung beidseitig 4,50 %. Die Wannens- und Kuppenhalbmesser sind mit den Minimalwerten (min Hk = 900 m, min Hw = 500 m) trassiert. Diese Variante ist entwickelt worden, um zu untersuchen, ob auf die Unter- bzw. Überführung im Bereich des Bahnhofes verzichtet werden kann und analog zum Trogbauwerk die Bahnsteige von dem Bauwerk aus erreicht werden können. Dazu muss parallel zur Fahrbahn ein barrierefreier Gehweg angelegt werden. Der Radverkehr kann auf der Fahrbahn geführt werden. Da die Steigung durchgehend 4,5 % beträgt, müssen für den Fußgängerverkehr Ruhepodeste eingeplant werden. Die Anbindungen an die Bahnsteige erfolgen über Treppen und Aufzüge. Die Anlage von Rampen ist aus Platzgründen nicht möglich. Insgesamt wäre die tägliche Erreichbarkeit für den nicht-motorisierten Individualverkehr negativ zu bewerten. Zusätzlich zu diesen Nachteilen ist auch ein deutlich längeres Brückenbauwerk erforderlich und der MIV wird zwischen der Einmündung „Kiefernain“ und „Dewitz-von-Woyna-Straße“ durch Poggenhagen geführt. Zusammenfassend wäre auch bei dieser Variante der Verzicht auf ein Unter- oder Überführungsbauwerk im Bahnhofsbereich nicht möglich. Damit entfällt die Begründung für das Weiterverfolgen dieser Variante.

Es verbleiben die Varianten Süd 1, Süd 2 und Mitte 2, die im Folgenden vertieft untersucht werden. Hinzu kommt noch eine weitere Variante, die im Erörterungstermin am 29.04.2022 von Einwendern vorgeschlagen wurde.

Entsprechend den dort gemachten Angaben wurde eine neue Achse lage- und höhenmäßig eingerechnet und an die Moordorfer Straße (B442) angebunden.

Die Achse ist richtlinienkonform eingerechnet und die Mindestparameter werden eingehalten. Der Radius wurde maximal gewählt.

Die neue Variante wird in der weiteren Untersuchung als Variante 3 bezeichnet.

Für den neuen Planungsbereich liegen nur begrenzt Vermessungsdaten vor. Daher wurde für die höhenteknische Entwicklung der letzte Höhenpunkt der Dewitz-von-Woyna-Straße linear bis zum Schnitt mit der neuen Achse verlängert. Die Höhendifferenz zum Bestand ist für die Gradientenentwicklung aber nicht entscheidend.

Die Zwangspunkte für die Breitenangaben des Bauwerks wurden von der aktuellen Achse (Variante Süd 2 = Vorzugsvariante) übernommen und auf die neue Achse übertragen. Die Gradienten vom Brückenbauwerk bis zum Kreisverkehrsplatz ist von der Variante Süd 2 übernommen und entsprechend angepasst worden.

#### 4.7.1.4 Variantenvergleich

Die Varianten sind vom Vorhabenträger ausführlich untersucht worden. Die drei in der Vorauswahl verbliebenen Varianten (Süd 1, Süd 2 und Mitte 2) sowie die nachträglich untersuchte Variante 3

sind bezüglich verschiedener Bewertungsfelder untersucht worden, um auf diesem Weg eine Vorzugsvariante herauszuarbeiten.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung sind die folgenden Bewertungsfelder bewertet worden:

- Verkehr
- Kosten
- Umwelt
- Raumstrukturelle Wirkung
- Sonstiges

Jedes Bewertungsfeld wird durch ein oder mehrere Bewertungskriterien beschrieben. Jedes übergeordnete Feld und untergeordnete Kriterium erhält eine Gewichtung. Damit können entscheidungserhebliche Bewertungskriterien stärker in die Gesamtbewertung einfließen.

Jedes einzelne Kriterium erhält eine Bewertungsziffer (z.B. 1 = gut; 5 = schlecht). Um eine Vorzugslösung zu ermitteln, wird die Punktebewertung jedes Bewertungskriteriums mit den Gewichtungsfaktoren multipliziert und deren Produkte addiert. Aus dieser Punktebewertung ergibt sich für jedes Bewertungsfeld eine Vorzugsvariante mit der jeweils niedrigsten Punktzahl. In der tabellarischen Bewertungsmatrix ergibt sich am Tabellenende die Vorzugsvariante aus allen Einzelpunkten.

Die Matrix ist im Anhang zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1, abgebildet.

### Raumstrukturelle Wirkungen

Die raumstrukturellen Wirkungen fließen in die Betrachtung der verkehrlichen als auch umweltfachlichen Punkte mit ein. Sie sind in die Matrix mit aufgenommen und bewertet worden.

Im Bewertungsfeld Raumstrukturelle Wirkung werden die Kriterien Grunderwerb, Rückbau von Gebäuden und Eingriff in die Grundstücke bewertet. Die Größe des Grunderwerbs, der Eingriff in bebaute Grundstücke im Wohngebiet und der Eingriff in gewerbliche und landwirtschaftliche Grundstücke werden beurteilt.

Unter dem Kriterium Flächenzerschneidung werden die Zerschneidungseffekte sowie die Größe und Lage der Flächen und die Nutzung der Restflächen ermittelt und bewertet.

Beim Bewertungsfeld Umwelt werden die Flächenverluste für die verschiedenen Flächen der Schutzgebiete (LSG, Überschwemmungsgebiete) sowie der Land- und Forstwirtschaft berücksichtigt und in die Wertung einbezogen.

### Verkehrliche Beurteilung

Die beiden Bahnübergänge sollen aufgehoben und durch eine neue Querung für den MIV ersetzt werden.

Bei Schaffung eines Ersatzes für den MIV am nördlichen Kreuzungspunkt verlagert sich der Verkehr verstärkt auf die Ortsdurchfahrt von Poggenhagen (B 442). Die K 333 hat eine geringe Verkehrszunahme zu verzeichnen, der Verkehr auf der K 336 erfährt eine deutliche Entlastung.

Bei Schaffung eines Ersatzes für den MIV am südlichen Bahnübergang, verlagert sich der Verkehr auf die K 336n. Die K 333 hat eine Verkehrszunahme zu verzeichnen, die Verkehre auf der K 336 und der B 442 werden deutlich entlastet.

Die Tabelle enthält die durchschnittlichen Belastungsdifferenzen für die untersuchten Planungsvarianten. Die roten Zahlen stellen die zusätzliche Belastung der Straße, die grünen Zahlen die zukünftigen Entlastungen der Straßen dar. Die Lage der Bereiche sind in der darauf folgenden Abbildung dargestellt.

Bereich	Straße \ Variante	Variante Süd 1	Variante Süd 2	Variante Mitte 2
1	K 336n (neue Straße):	+ 8.200 Kfz/d	+ 8.200 Kfz/d	+ 8.200 Kfz/d
2	B 442 Nord (Moordorfer Str.):	- 5.150 Kfz/d	- 5.150 Kfz/d	- 5.150 Kfz/d
3	B 442 Süd (Moordorfer Str.):	- 4.050 Kfz/d	- 4.050 Kfz/d	+ 2.200 Kfz/d
4	K 333 (Wunstorfer Straße):	+ 5.150 Kfz/d	+ 5.150 Kfz/d	+ 5.150 Kfz/d
5	K 336 (Fliegerstraße):	+ 4.500 Kfz/d	+ 4.300 Kfz/d	- 2.450 Kfz/d
6	K 336 (Bahnhofstraße):	- 2.350 Kfz/d	- 2.350 Kfz/d	- 2.350 Kfz/d
7	Dewitz-von-Woyna-Straße:	+ 1.000 Kfz/d	+ 1.000 Kfz/d	+ 450 Kfz/d

rot = zusätzliche Belastung der Straße

grün =Entlastung der Straße

Tabelle: Durchschnittliche Belastungsdifferenzen (Kfz/Tag)

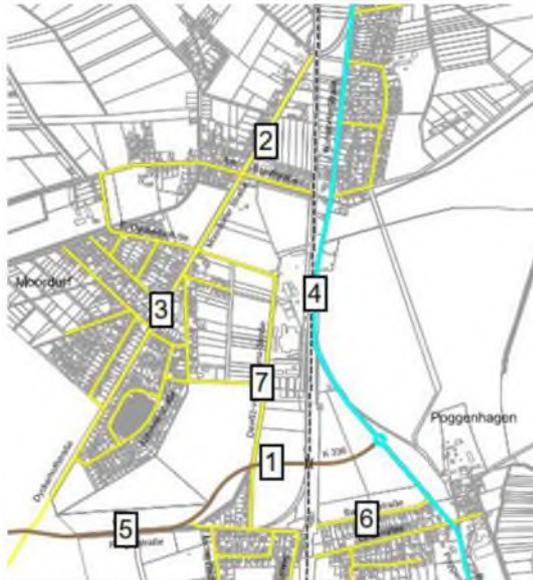


Abb.: Bereiche der Be- und Entlastungen (Quelle: Ing.gemeinschaft Dr.-Ing Schubert)

#### *Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung*

Die Varianten werden hinsichtlich der Richtlinienkonformität der Trassierung in Lage und Höhe miteinander verglichen und bewertet.

#### *Geh-Radweg:*

Die neu geplante Führung für Fußgänger- und Radfahrer wird in Bezug auf die Einhaltung der max. Steigungslänge, der Querungsmöglichkeit in Höhe des Bahnhofs, der barrierefreien Querungsmöglichkeit und der damit verbundenen Komfortabilität und der Umweglängen miteinander verglichen und bewertet.

#### *Knotenpunkte:*

Die neuen Knotenpunkte werden in Bezug auf die Knotenpunktform, Richtlinienkonformität, Leistungsfähigkeit, Auswahlmöglichkeit der Knotenpunktform und den Sicherheitsaspekt für Fußgänger und Radfahrer mit / ohne LSA miteinander verglichen und bewertet.

#### *Umwelt*

##### *Darstellung der Umweltauswirkungen*

Die Ergebnisse und Prognosen der durchgeführten umweltfachlichen Untersuchungen werden zur Abschätzung der möglichen Umweltauswirkungen zusammengefasst. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen werden auf diese Weise entscheidungsrelevante Umweltauswirkungen schutzgutübergreifend zwischen den unterschiedlichen Trassenvarianten verglichen.

##### *Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit*

Für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit ist der Teilaspekt Wohnen und Wohnumfeld von relevanter Bedeutung, wobei die Auswirkungen durch die Lärmimmissionen in den umliegenden Wohngebieten im Fokus der Betrachtung stehen. Hinsichtlich des untersuchten Einflussfaktors Lärm zeigt die Variante Süd 2 die geringsten Überschreitungen der Orientierungswerte (OW) nach DIN 18005 (sog. Schutzfälle), gefolgt von der Variante Süd 1. Die meisten Überschreitungen entstehen bei der Variante Mitte 2.

##### *Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt*

Für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt sind der Verlust wertvoller Biotope / allg. Tierlebensräume sowie Beeinträchtigungen von Biotopverbundkorridoren infolge von Zerschneidungswirkungen entscheidende Einflussfaktoren für den Variantenvergleich. Ebenfalls von Entscheidungsrelevanz sind Auswirkungen auf die Tierartengruppen Vögel und Fledermäuse sowie die Zauneidechse, für die artenschutzrechtliche Belange gem. §§ 44, 45 BNatSchG zu berücksichtigen sind.

Die Variante Süd 1 ist für dieses Schutzgut am besten bewertet. Hier erfolgt der flächenmäßig geringste Eingriff in höherwertige Biotope. An zweiter Stelle im Variantenvergleich steht die Variante Mitte 2, gefolgt von der Variante Süd 2 mit geringerem Abstand.

#### Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden wird als Einflussfaktor der Verlust von besonders schutzwürdigen Böden bilanziert, hierunter fallen im Bereich der untersuchten Varianten seltene bzw. kulturhistorisch bedeutsame Böden sowie Böden mit naturhistorischer Bedeutung. Die durch das Vorhaben entstehende Gesamtanspruchnahme von Böden durch Überbauung und Versiegelung wird über das Schutzgut Fläche abgebildet. Am schlechtesten ist die Variante Süd 2 bewertet, da hier die größte Inanspruchnahme im Bereich mit Böden besonderer Bedeutung besteht. Zwischen den Varianten Süd 1 und Mitte 2 besteht nur ein geringfügiger Unterschied (Differenz ca. 0,07), dieser führt daher zu keinem Unterschied in der Bewertungseinstufung.

#### Schutzgut Fläche

Das Schutzgut Fläche wird über den allgemeinen Flächenverlust durch Überbauung und Versiegelung abgebildet. Die geringste Flächeninanspruchnahme weist die Variante Süd 1 auf, dicht gefolgt von der Variante Mitte 2. Der größte Flächenverlust entsteht mit deutlichem Abstand durch die Variante Süd 2.

#### Schutzgut Wasser

Für das Schutzgut Wasser sind die Teilaspekte Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer von Bedeutung. Für den Teilaspekt Auswirkungen auf das Grundwasser ist hauptsächlich für die Variante Süd 1 (Unterführung mittels Trogbauwerk) aufgrund der Einbindung der Tieflage ins Grundwasser mit Eingriffen in das Schutzgut zu rechnen. Für die Variante Süd 2 (Überführung) ist bei der Erstellung der Brückenfundamente möglicherweise eine flache Grundwasserabsenkung erforderlich, so dass hier, wenn auch in geringerem Umfang, ein Eingriff ins Grundwasser ebenfalls nicht auszuschließen ist. Für die Variante Mitte 2 (Überführung) muss zumindest mit einem bauzeitlichen Eingriff ins Grundwasser gerechnet werden. Für den Teilaspekt Oberflächengewässer ist die Variante Mitte 2 am schlechtesten zu bewerten, da hier Flächen im Überschwemmungsgebiet (ÜSG) in Anspruch genommen werden und somit Retentionsraum verloren geht. Bei dieser Variante können zudem Auswirkungen auf die Wasserqualität und -herkunft für die bestehenden Stillgewässer (Zuchtteiche) östlich der Poggenhagener Straße nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

#### Schutzgut Klima / Luft

Das Schutzgut Klima / Luft wird über die Einflussfaktoren Verlust von klimatisch oder lufthygienisch bedeutsamen Gehölzflächen sowie Beeinträchtigung von Luftaustauschbahnen durch Bauwerke abgebildet. Die Varianten unterscheiden sich in Bezug auf die beiden Einflussfaktoren erheblich. Die Variante Süd 1 ist mit Abstand am besten bewertet, da hier keine klimatisch oder lufthygienisch bedeutsamen Gehölzverluste entstehen und der geplante Trog im Vergleich zu den Brückenbauwerken ein geringeres Hindernis für den Luftaustausch darstellt. Die Variante Mitte 2 wurde insgesamt etwas besser bewertet als die Variante Süd 2, da bei letzterer der für das Schutzgut relevante Gehölzverlust größer ausfällt.

#### Schutzgut Landschaft

Für das Schutzgut Landschaft werden die Einflussfaktoren Auswirkungen durch visuelle Zerschneidung sowie mit geringerem Anteil die Flächenverluste im Landschaftsschutzgebiet (LSG) abgebildet. Die Variante Süd 1 (Trogbauwerk) hat im Vergleich die geringsten Umweltauswirkungen. Der Trog weist die geringste visuelle Wirksamkeit auf und die Trasse liegt vollständig außerhalb des LSG. Im Vergleich der Varianten Süd 2 und Mitte 2 weist die Variante Süd 2 aufgrund der kleinräumigeren Flächeninanspruchnahme im LSG ein etwas positiveres Bewertungsergebnis auf.

#### Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter wird über die Einflussfaktoren Verlust von Bodendenkmalen und Verlust historischer Waldstandorte abgebildet.

Bei den Varianten Süd 1 und Süd 2 besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit hinsichtlich einer Betroffenheit archäologischer Fundstellen, da beide Varianten im Bereich eines prähistorischen Bestattungsareals liegen. Die Variante Süd 1 ist dabei etwas besser bewertet, da sie mit einer etwas geringeren Flächeninanspruchnahme einhergeht. Im Bereich der Variante Mitte 2 ist ebenfalls mit dem Vorhandensein von Bodendenkmalen zu rechnen, allerdings mit einer deutlich geringeren Wahrscheinlichkeit sowie Häufigkeit als bei den anderen beiden Varianten. Die Variante Mitte 2 führt im Gegensatz zu den Varianten Süd 1 und Süd 2 zum Verlust von historischen Waldstandorten.

Im Variantenvergleich weist die Variante Süd 1 insgesamt die geringsten negativen Umweltauswirkungen auf und hat deshalb mit 2,8 die beste Bewertung erhalten. Die beiden anderen Varianten liegen vergleichsweise dicht beieinander. Geringfügige Vorteile bezüglich der Umweltwirkungen ergeben sich bei der Variante Mitte 2 (Bewertung 3,9) im Vergleich zur Variante Süd 2 (Bewertung 4,1). Die Vorzugsvariante ist damit aus Umweltsicht als schlechteste Variante zu betrachten.

### *Verkehr*

In Bezug auf die Streckenlänge hat die Variante Mitte 2 mit 780 m die kürzeste Baustrecke und ist daher am besten bewertet worden. Danach folgen mit der gleichen Bewertung die Varianten Süd 2 mit 1.185 m Baustrecke und die Variante Süd 1 mit 1.215 m für die Strecke und die Anschlüsse. Hinsichtlich der Trassierung sind die Varianten Süd 2 und Mitte 2 mit der gleichen Bewertung am besten bewertet worden. Die Trassierungselemente in Lage und Höhe sind richtlinienkonform und die Sichtweiten werden eingehalten. Die Variante Süd 1 folgt mit einer etwas schlechteren Bewertung. Beim Nachtrassieren der Bestandsachse wird der Klothoidenmindestwert im kreuzenden Gleisbereich leicht unterschritten, um den Bestand erreichen zu können. Im Kriterium Geh-/Radweg sind die Varianten Süd 2 und Mitte 2 gleichwertig am besten bewertet worden. Die Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer liegt in direkter Nähe zum Bahnhof. Die Rampen für eine barrierefreie Nutzung haben richtlinienkonforme Steigungslängen. Als Alternative gibt es zusätzlich Treppen für eine kurze Verbindung. Die Variante Süd 1 ist deutlich schlechter bewertet worden, da die Rampen von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden müssen. Die maximale Länge der Steigung der Rampen liegt im Grenzbereich der Richtlinienkonformität. Die Längen der Rampen sind bei den Varianten annähernd gleich und nicht entscheidungsrelevant. Im Ergebnis hat die Variante Süd 2 mit 1,7 die beste Bewertung erhalten. Danach folgt die Variante Mitte 2 mit einer Bewertung von 2,7. Die Bewertung von Variante Süd 1 ist mit 2,8 geringfügig schlechter.

### *Grunderwerb*

Der Grunderwerbsbedarf der Variante Süd 2 ist am größten, es werden aber keine bebauten Flächen im Wohngebiet beansprucht. Die benötigten Flächen werden land- und forstwirtschaftlich genutzt. Der Grunderwerb bei Variante Süd 1 ist am geringsten, dafür wird aber in sechs Fällen in bebaute Flächen im Wohngebiet und in die Vorgärten eingegriffen. Weitere Flächen gehören der Land- und Forstwirtschaft. Bei Variante Mitte 2 liegt die benötigte Grunderwerbsfläche zahlenmäßig zwischen den Varianten Süd 1 und Süd 2. Die Variante Mitte 2 greift massiv in gewerblich genutzte Fläche ein. Die neue Straße verläuft in ca. 20 m Abstand zu den Betriebsgebäuden in etwa 7-9 m Höhe durch das Grundstück. Der Damm durchtrennt und zerteilt das Grundstück. Allerdings wird den Aussagen von Anwohnern im Erörterungstermin zufolge das gewerbliche Grundstück schon seit Jahren nicht mehr genutzt und eine Reaktivierung sei nicht zu erwarten, weshalb die Planfeststellungsbehörde diesen Belang in seiner Gewichtung niedriger einstuft. Die restlichen benötigten Flächen werden land- und forstwirtschaftlich genutzt. Hinsichtlich der Flächenzerschneidung allgemein wird die Variante Süd 2 am besten bewertet. Der Zerschneidungseffekt für die landwirtschaftlichen Flächen kann als mittel bewertet werden, da die Flächen mittig zerschnitten, die Restflächen aber weiterhin bewirtschaftet werden können. Der Zerschneidungseffekt für die forstwirtschaftlichen Flächen wird als groß eingestuft, da der Wald durchschnitten wird. Die Varianten Süd 1 und Mitte 2 sind beide gleichwertig und schlechter zu bewerten. Für die landwirtschaftlichen Flächen wird der Zerschneidungseffekt bei der Variante Süd 1 als groß eingestuft, da die Flächen im Randbereich so ungünstig zerschnitten und aufgeteilt werden, dass die Teilflächen schlecht bis kaum mehr bewirtschaftbar sind. Der Zerschneidungseffekt für die forstwirtschaftlichen Flächen wird als groß eingestuft. Der Zerschneidungseffekt für die land- und forstwirtschaftlichen Flächen kann bei Variante Mitte 2 als mittel bewertet werden, da sie im Randbereich liegen und die Restflächen auch weiterhin bewirtschaftet werden können. Der Zerschneidungseffekt bei der gewerblichen Fläche wird als groß bewertet, da die Fläche durch die neue Straße in Dammlage durchtrennt wird. Zwischen den beiden

getrennten Grundstücken wird eine neue Verbindung geschaffen, damit auch zukünftig der abgehängte Flächenteil genutzt werden kann, sofern sich auf dem Grundstück wieder ein neuer Betrieb ansiedeln sollte, der das gesamte Areal nutzen möchte. Der Zerschneidungseffekt für die forstwirtschaftlichen Flächen wird als groß eingestuft. Insgesamt ergeben sich in diesem Betrachtungsfeld Vorteile für die Variante Süd 2.

### *Kosten*

Bei Variante Süd 1 sind die Investitionskosten infolge des Trogbauwerkes und der zu erwartenden Entschädigungen am höchsten. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind infolge der aufwendigen, teuren Unterhaltungskosten für die Entwässerung des Trogbauwerks und die Unterhaltung des parallel verlaufenden Geh-/Radweges am höchsten. Variante Süd 2: Bei Variante Süd 2 sind die Investitionskosten infolge der günstigeren Bauwerke (Brückenbauwerk und Trog) und der kürzeren Dammstrecke am günstigsten. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind infolge der weniger kostenintensiven Unterhaltung des Brückenbauwerks günstiger als bei Variante Süd 1. Aufgrund der Länge des Trogbauwerks für den Geh-/Radweg sind die Kosten für die Unterhaltung des Trogbauwerks niedriger als bei Variante 1. Variante Mitte 2: Bei Variante Mitte 2 sind die Investitionskosten infolge der Kosten für das Bauwerk, der Bodenmassen für den Damm, der Entschädigung für die Gewerbefläche und der zu erwartenden Altlasten höher als bei Variante Süd 2. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind infolge der geringeren Aufwendungen für die Unterhaltung des Brückenbauwerks am günstigsten. Aufgrund der Länge des Trogbauwerks für den Geh-Radweg sind die Kosten für die Unterhaltung des Trogbauwerks niedriger als bei Variante Süd 1.

### *Sonstiges*

Hinsichtlich der Bauausführung und Umleitungsführung sind die Variante Süd 2 und Mitte 2 weitgehend vergleichbar. Sie können bereichsweise ohne Umbau bestehender Straßen gebaut werden. Mit Behinderungen im laufenden Verkehr ist während des Baus der Knotenpunkte zu rechnen. Die Anwohner werden durch die Baumaßnahme geringfügig gestört, da die Maßnahme außerhalb des Ortsbereiches liegt. Bei Variante Süd 1 ist im Bereich der Verbreiterung der bestehenden K 336 mit großen Behinderungen im laufenden Verkehr und bauzeitlichen Verkehrsführungen zu rechnen. Die Anwohner werden durch die Baumaßnahme stärker gestört, da die Maßnahme im Ortsbereich und in unmittelbarer Nähe zur Bebauung liegt. Insgesamt ergibt sich auch hier, dass die Variante Süd 2 die beste Variante ist.

In der Zusammenschau und in der Bewertungstabelle (Matrix) hat sich unter Berücksichtigung aller Bewertungsfelder als Vorzugsvariante die Variante Süd 2 herauskristallisiert. Sie hat, kurz zusammengefasst, die folgenden Vor- und Nachteile gegenüber den Varianten Süd 1 und Mitte 2: Die Trassierungswerte werden in Lage und Höhe eingehalten, bei Variante Süd 1 gibt es geringe Abweichungen. Der geplante Trog für den Geh-/Radweg liegt in direkter Nähe zum Bahnhof. Die Rampen sind richtlinienkonform ausgebildet. Als Alternative gibt es zusätzliche Treppenanlagen für eine kurze Verbindung. Bei Variante Süd 1 müssen die langen Rampen von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Die Entwässerung erfolgt bei Variante Süd 2 über die Bankette und Böschungen in Mulden oder Gräben parallel zur verlegten K 336. Im Gegensatz zu Variante Süd 1 sind kein Kanal und ein mit hohem Wartungsaufwand verbundenes Pumpwerk notwendig. Die für den Geh-/Radwegtrog bei den Varianten Süd 2 und Mitte 2 benötigte Pumpenanlage kann aufgrund der zu entwässernden Fläche deutlich kleiner ausfallen als bei der Variante Süd 1. Die Knotenpunktform bei der Anbindung der K 336 neu an die vorhandene K 333 ist im Vergleich zu den anderen Varianten frei wählbar, da es keine direkten Auswirkungen (z.B. Anpassung der K 333) oder Zwangspunkte (z.B. DB oder Reitplatz) gibt. Wie bei der Variante Süd 1 werden die B 442 und dadurch der Bereich vor der Schule deutlich entlastet. Unabhängig von der gewählten Variante nimmt der Verkehr in der Hachlandsiedlung zu, was zu einem kleineren Teil auch auf die Nordumgehung Wunstorf zurückzuführen ist. Diese Verkehrszunahme stellt somit kein Unterscheidungskriterium dar. Die Investitionskosten sind bei Variante Süd 2 am niedrigsten. Die Betriebs- und Unterhaltungskosten sind zusammen mit Variante Mitte 2 am geringsten. Aus umweltfachlicher Sicht schneidet die Variante Süd 2 am schlechtesten ab, da die Flächeninanspruchnahme und der Verlust von Böden am größten sind. Lufthygienisch bedeutsame Gehölzflächen werden überbaut, der Luftaustausch wird beeinträchtigt und die visuelle Zerschneidung belastet das Landschaftsbild. Es wird ebenfalls mit einer sehr hohen

Wahrscheinlichkeit zu einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern kommen. Die größte Biotopverbundachse wird zentral zerschnitten und der Verlust an Biotopen ist am größten. Es werden Reviere besonders planungsrelevanter Brutvögel und Vorkommen von Zauneidechsen mit hoher Bedeutung beeinträchtigt. Weiterhin werden Fledermausfunktionsräume beeinträchtigt. Die Auswirkungen auf die Grundwasserströme sind im Vergleich zu Variante Süd 1 am geringsten. Es erfolgt kein Eingriff ins Überschwemmungsgebiet und ein minimaler Eingriff ins Landschaftsschutzgebiet. Der Grunderwerb ist bei Variante Süd 2 am größten, aber im Vergleich zu den anderen Varianten gibt es keinen Eingriff in bebaute Flächen im Wohngebiet (Süd 1) oder einen massiven Eingriff in gewerbliche Flächen (Mitte 2). Der Zerschneidungseffekt für die landwirtschaftlichen Flächen kann als mittel bewertet werden, da die Flächen mittig zerschnitten und die Restflächen im Vergleich zu den anderen beiden Varianten weiterhin bewirtschaftet werden können. Der Zerschneidungseffekt für die forstwirtschaftlichen Flächen ist groß. Dagegen gibt es bei der Variante Mitte 2 einen großen Zerschneidungseffekt für die gewerbliche Fläche.

### Sensitivitätsanalyse

Um zu überprüfen, ob das Ergebnis des Variantenvergleichs auch bei einer anderen Gewichtung standhält, wurde zusätzlich eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei wird der prozentuale Anteil der Gewichtung einzelner Bewertungsfelder verändert und der Schwerpunkt nacheinander auf die Felder Verkehr, Kosten und Umwelt gelegt. So kann überprüft werden, ob sich infolge der veränderten Gewichtung eine andere Vorzugsvariante ergibt. Die Gewichtungen der Bewertungsfelder Raumstrukturelle Wirkung und Sonstiges sind unverändert geblieben.

Die vom Vorhabenträger gewählte Gewichtung (normale Bewertung) gesteht dem Verkehrsaspekt einen prozentualen Anteil von 30 % zu, der Umwelt 35 % und den Kosten 25 %. Legt man den Schwerpunkt auf den Verkehrsaspekt, so geht dieser mit 70 % in die Bewertung ein, Umwelt und Kosten mit jeweils 10 %. In diesem Fall würde die Variante Süd 2 am besten abschneiden, gefolgt von der Variante Mitte 2. Werden die Kosten mit 70 % angesetzt und die Bewertungsfelder Verkehr und Umwelt mit je 10 %, ergibt die Auswertung, dass die Variante Süd 2 vor den anderen Varianten liegt. Die Variante Süd 1 mit dem Trogbauwerk schneidet dabei am schlechtesten ab. Die Bewertung für den Schwerpunkt Umwelt mit 70 % und den Bewertungsfeldern Verkehr und Kosten mit je 10 % ergibt, dass die Variante Süd 1 am besten abschneidet, gefolgt von der Variante Süd 2 und Mitte 2. Die Sensitivitätsanalyse hat also ergeben, dass die Variante Süd 2 in drei von vier Bewertungen an erster Stelle liegt. Die aus Umweltsicht zu bevorzugende Lösung mit der Variante Süd 1 liegt nur im umweltfachlichen Teil vorne. Bei den anderen Bewertungen Verkehr, Kosten und in der Matrix schneidet sie bei der Analyse am schlechtesten ab. Die Sensitivitätsanalyse bestätigt danach die Variante Süd 2 als Vorzugsvariante.

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Seiten der Einwender oder von Behörden gerügt, dass die aus Umweltsicht schlechteste Variante Vorzugsvariante geworden sei. Es wurde deshalb vorgeschlagen, eine weitere Variante zu untersuchen, die die vorhandene Straßeninfrastruktur nutze und bislang unbebaute Flächen schone. Der Vorhabenträger hat diese zusätzliche Variante nachträglich in einem Gutachten untersuchen lassen.

Die nunmehr als Variante 3 bezeichnete Trasse nutzt zunächst die jetzige B 442, schwenkt in Höhe der Eduard-Dyckerhoff-Straße nach Osten und führt in einem Bogen zur Dewitz-von-Woyna-Straße, verlässt diese in Höhe der Bonifatiusstraße, um von dort in südöstlicher Richtung in einer bogenförmigen Trassierung zu einem neuen Brückenbauwerk zu führen, das etwas nördlich der Brücke im Verlauf der Variante Süd 2 anzuordnen wäre. Die restliche Strecke der Variante 3 entspricht der Variante Süd 2 und bindet wie diese an die K 333 an.

Die Variante 3 weist im Vergleich zu den anderen Varianten folgende Merkmale auf:

#### 1. Verkehrstechnik:

Durch die neue Linienführung fließt der Verkehrsstrom auch zukünftig weiter durch den Ort. Bei der Variante Süd 2 wird die gesamte Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die Länge der Strecke vom Knotenpunkt B 442 / Fliegerstraße bis zur K 333 beträgt bei der Variante 3 3.849,37 m, bei der Variante Süd 2 2.588,64 m, ist im Vergleich um 1.260,73 m länger, das entspricht einer Verlängerung der Streckenführung um ca. 48%.

Die Länge der Strecke vom Bahnhof Poggenhagen bis zur K 333 beträgt bei Süd 2 1.574,72 m, bei Variante 3 4.878,39 m. Das entspricht einer Verlängerung der Streckenführung um ca. 309 %.

Insgesamt ist die neue Variante 3 aus Sicht der Verkehrsplanung schlechter zu bewerten als die Variante Süd 2. Die Einstufung basiert darauf, dass die Strecke weiterhin durch den Ortskern verläuft und sich daraus Umwege für alle Verkehrsteilnehmer von der K336 zur K333 sowie für die Anwohner im Bereich des Bahnhofs ergeben.

## 2. Bauwerksplanung:

Infolge der schiefwinkligen Überführung der Bahnstrecke vergrößert sich die Stützweite des Bauwerks um ca. 7,50 m von 36,50 m auf 44,00 m Länge. Infolge des höheren Eigengewichts ist eine aufwendigere Kranmontage notwendig, die höhere Herstellungskosten zur Folge hat. Das Bauwerk liegt im Bogen, dadurch wird die Transportbreite nach StVO überschritten, was höhere Herstellungskosten verursacht. Weiterhin sind aufwendigere Schweißvorgänge notwendig und der Korrosionsschutz ist vor Ort herzustellen. Dieses ist mit negativen Umwelteinflüssen verbunden. Ein Integralbauwerk herzustellen ist nicht möglich. Es sind Bauwerkslager, Fugen etc. notwendig, die höhere Instandhaltungskosten verursachen. Die Kosten für das neue Bauwerk steigen gegenüber der Vorzugsvariante um ca. 35%.

Insgesamt ist das zu prüfende neue Bauwerk aus Sicht der Bauwerksplanung schlechter zu bewerten als das der Vorzugsvariante (Süd 2). Die Einstufung basiert auf den höheren Herstellungskosten infolge der längeren Stützweite und der infolgedessen aufwendigeren Kranmontage. Infolge der Lage des Bauwerks im Bogen und der daraus resultierenden aufwendigeren Montage sind zusätzliche, umweltbeeinflussende Arbeiten vor Ort notwendig. Weiterhin fallen höhere Instandhaltungskosten infolge der Ausbildung des Bauwerks an.

## 3. Umweltplanung:

Insgesamt ist der zu prüfende neue Streckenverlauf aus Sicht der Umwelt etwas besser zu bewerten als die Vorzugsvariante (Süd 2) und wird mit der weiter nördlich liegenden Variante Mitte 2 in dieselbe Gesamtbewertung eingeordnet. Diese Einstufung basiert insbesondere auf einer geringfügigeren Inanspruchnahme wertvoller Biotope und Böden mit besonderer Bedeutung im Vergleich zur Vorzugsvariante.

Es ist jedoch anzumerken, dass sich für das Schutzgut Mensch im Bereich zwischen der B 442 und der Dewitz-von-Woyna-Straße eine voraussichtlich erhebliche Erhöhung der Lärmbelastung ergibt, und, dass die Zauneidechsenpopulation im Untersuchungsgebiet voraussichtlich in beinahe ihrem gesamten Lebensraum erheblich beeinträchtigt wird.

Die Variante 3 wurde tabellarisch sowohl der Variante Mitte 2 als auch der Variante Süd 2 gegenübergestellt und mittels Vergabe von Plus- oder Minuszeichen wurde bewertet, ob die Variante 3 besser oder schlechter gesehen wird. In beiden Tabellen sind die Anzahl von Plus- und Minuszeichen ungefähr gleich, so dass sich daraus kein signifikanter Unterschied ableiten lässt. Im Vergleich zu der Variante Mitte 2 zeigen sich Nachteile wegen der längeren Streckenführung, der nicht auftretenden verkehrlichen Wirkungen (Entlastung der B 442) und der höheren Kosten. Vorteile ergeben sich bei den Knotenpunkten, dem Grunderwerb, der Flächenzerschneidung und der Baudurchführung. Im Vergleich zu der Variante Süd 2 liegen die Nachteile bei den nicht auftretenden verkehrlichen Wirkungen (Entlastung der B 442), den höheren Kosten und den ungünstigeren Bedingungen bei der Baudurchführung. Positiv wirkt sich die Variante 3 bei der Umwelt, dem Grunderwerb und der Flächenzerschneidung aus.

Die Auswirkungen des Vorhabens bei der Variante 3 auf das Klima sind in Bezug auf die Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) aufgrund der größeren Streckenlänge im Vergleich zu den anderen beiden Varianten als schlechter zu bewerten.

Die Variante 3 wurde deswegen auch in die Matrix einbezogen und bewertet. Die Gesamtnote entspricht der Note für die Variante Süd 1.

Zusammengefasst kann auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festgestellt werden, dass die Variante 3 in der Gesamtbewertung nicht eindeutig besser als die Varianten Mitte 2 und Süd 2 ist. Sie kann daher die Variante Süd 2 als Vorzugsvariante nicht verdrängen. Der Vorhabenträger ist berechtigt, im Rahmen seines planerischen Gestaltungsspielraums der Variante Süd 2 den Vorzug zu geben. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass für eine Variante 3 die technische Planung erst zu entwickeln wäre und diese den gestuften Planungsprozess zu durchlaufen hätte, bevor mit Baumaßnahmen begonnen werden kann. Das laufende Planfeststellungsverfahren wäre einzustellen. Sämtliche Gutachten müssten im Hinblick auf die neue Variante überarbeitet werden.

Dies würde einen Zeitverlust von mehreren Jahren bedeuten, in denen die Missstände aufgrund der langen Schließzeiten an den Bahnübergängen nicht behoben werden könnten.

Einzelheiten der Variantenvergleiche sind im Übrigen dem Erläuterungsbericht zu entnehmen. Die Methodik der Variantenvergleiche beruht auf anerkannten wissenschaftlichen Erkenntnisgewinnungsmodellen.

Die Auswahl der Vorzugsvariante ist nach der Prüfung der Planfeststellungsbehörde umfassend und nach anerkannten und nachvollziehbaren Kriterien überzeugend. Insbesondere sind die maßgeblichen Parameter zutreffend ermittelt und bewertet worden. Unter Berücksichtigung der betroffenen privaten und öffentlichen Belange ist mit der Vorzugsvariante die bei einer wertenden Gesamtbetrachtung beste Variante ausgewählt worden. Gegen die Planung bestehen daher hinsichtlich der erfolgten Variantenauswahl keine durchgreifenden Bedenken.

## **4.7.2. Überwiegen des öffentlichen Interesses am Vorhaben**

### **4.7.2.1 Anforderungen des Abwägungsgebotes**

Die Planfeststellungsbehörde hat gemäß § 17 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 in dieser Vorschrift zum Ausdruck gebrachte Abwägungsgebot hat Verfassungsrang. Es verlangt nach allgemeiner Auffassung erstens, dass sämtliche öffentlichen und privaten Belange in die Abwägung einbezogen werden, auf die sich das Vorhaben nach Lage der Dinge auswirken kann, sofern sie schutzwürdig und nicht lediglich geringfügig sind. Das Abwägungsgebot verlangt zweitens, dass diese Belange ihrem objektiven Gewicht und ihrer Bedeutung gemäß in die Abwägung eingestellt und bewertet werden müssen, und dass die Belange drittens in der Abwägung sachgerecht zueinander derart in ein angemessenes Verhältnis gesetzt werden müssen, dass keiner dieser Belange in unzumutbarer oder unverhältnismäßiger Weise behandelt wird. Ziel ist eine Entscheidung über den Antrag, bei der sämtliche für und gegen die Planung sprechenden Belange soweit als möglich erreicht bzw. geschont werden.

Diese Abwägung ist eine der zentralen Aufgaben der Planfeststellungsbehörde und von ihr selbst nach Abschluss aller vorbereitenden Verfahrensschritte und nach der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange auf der Grundlage des im Planfeststellungsverfahren vollständig ermittelten Sachverhalts vorzunehmen. Sie beschränkt sich dabei nicht auf die von den Einwendern oder in den Stellungnahmen zur Sprache gebrachten Aspekte, sondern hat sämtliche Aspekte des Vorhabens, die nach Lage der Dinge Relevanz haben, in den Blick zu nehmen und im Rahmen der Abwägung ihrem tatsächlichen Gewicht entsprechend zu berücksichtigen. Die Planfeststellungsbehörde trifft dabei in eigener Verantwortung eine originäre Abwägungsentscheidung und beschränkt sich nicht auf eine bloße Bewertung des vorliegenden Antrags auf Planfeststellung. Dementsprechend kommt ihr ein eigener planerischer Gestaltungsspielraum zu.

### **4.7.2.2 Vorrang der öffentlichen Interessen an der Planung**

Die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen sind gemäß § 17 Satz 2 FStrG mit den übrigen betroffenen Interessen gegen- und untereinander gerecht abzuwägen. Dabei muss jeder abwägungserhebliche Belang seinem tatsächlichen Gewicht entsprechend in die Abwägung einbezogen werden. In dieser Abwägung lassen sich zwar nicht sämtliche Belange gleichermaßen durchsetzen. Es darf aber kein Belang entgegen seinem tatsächlichen Gewicht zurückgesetzt oder in unzumutbarer, unverhältnismäßiger Weise benachteiligt werden.

Wie bereits oben dargelegt, gelangt die Planfeststellungsbehörde bei der pflichtgemäßen Abwägung zu dem Ergebnis, dass die für das mit der Vorzugstrasse planfestgestellte Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange gewichtiger sind als die gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange und die privaten Belange vieler Betroffener. Dies gilt auch, wenn alle gegenläufigen Belange mit ihrem tatsächlichen Gewicht zusammengefasst und den für das Vorhaben streitenden Belangen

gegenübergestellt werden. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der o.g. sowie weiterer dort nicht eigens erwähnter Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen kompensiert werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass die Ausgewogenheit des Plans sichergestellt ist. Die dem Vorhaben entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Ausbau der K 336 neu überwinden können.

Diese Entscheidung beruht auf folgenden Erwägungen:

#### 4.7.2.2.1 Für die Planung sprechende Verkehrsinteressen und weitere öffentliche Interessen

Im Einzelnen sprechen hier für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses: Dies gilt zunächst für die zugunsten der Planung sprechenden Verkehrsinteressen, die sich auch in entsprechenden raumordnerischen Zielfestsetzungen niedergeschlagen haben. Das Vorhaben ist im RROP der Region Hannover (2016) durch die Kennzeichnung eines „Vorbehaltsgebiets Straße regionaler Bedeutung“ im Bereich der Straße „Kiefernain“ bereits allgemein berücksichtigt/enthalten (s. vorstehend in Kap. 4.2). Die Planung dieht somit der raumordnerischen Zielerreichung. Ein Absehen von der Planung, entspräche nicht den vorstehend genannten Grundsätzen der Raumordnung.

Unabhängig von dieser raumordnungsrechtlichen Dimension bestehen auch ganz erhebliche öffentliche Verkehrsinteressen an der Planung. Die beiden Bahnübergänge in Poggenhagen haben aufgrund der starken Frequentierung und dichten Taktung der DB-Strecke Hannover – Bremen extrem lange Schließzeiten. Fahrzeuge müssen teils mehrere Züge hintereinander passieren lassen, bevor die Schranken wieder geöffnet werden. Es kommt an den nächstliegenden Einmündungen, vor allem an der Einmündung der B 442 in die K 333, zu langen Staus mit Wartezeiten insbesondere für Linksabbieger in Richtung Neustadt. Die Autofahrer nutzen auch kleinere Lücken im Verkehrsfluss, um abzubiegen. Das beeinträchtigt die Verkehrssicherheit. Derzeit kommt es noch, wenn Motoren wartender Fahrzeuge nicht ausgeschaltet werden, zu höheren Konzentrationen von Luftschadstoffen und zu Lärmbelästigungen für Anwohner, was sowohl die Wohn- als auch die Umweltqualität verschlechtert.

Der Ersatz der Bahnübergänge führt zu einem stetigeren Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs und beseitigt zwei potentielle Gefahrenpunkte dort, wo sich die Verkehrswege Schiene und Straße kreuzen. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz schreibt zudem in § 2 Abs. 1 EBKrG vor, dass neue Kreuzungen von Schiene und Straße nicht höhengleich sein dürfen und als Überführungen herzustellen sind. Dies ist als Planungsleitsatz zu verstehen.

Aufgrund der Verstetigung des Verkehrsflusses kommt es zu verringerten Umweltbeeinträchtigungen im Umfeld der beiden Bahnübergänge.

Die Beseitigung der Bahnübergänge ermöglicht es auch den Zügen, insbesondere den Zügen des Fernverkehrs, ohne Geschwindigkeitsverlust die Ortschaft Poggenhagen zu durchfahren.

Die Belange der Ver- und Entsorgungsträger und des ÖPNV werden beachtet und durch vorherige Abstimmung bei der Baumaßnahme gewahrt.

#### 4.7.2.2.2 Gegenläufige Belange des Natur- und Umweltschutzes

Der Planfeststellungsbeschluss trifft nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde einen sachgerechten Ausgleich mit Blick auf die von dem Vorhaben betroffenen Belange der Umweltschutzgüter, wie sie im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt und bewertet wurden. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass im Zuge des Neubaus der verlegten K 336 neben den Umweltschutzbelangen, insbesondere in Gestalt des Waldschutzes, in Gestalt von Bo-

denbeeinträchtigungen und Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen sowie des Landschaftsbildes, auch Belange des Lärmschutzes beeinträchtigt werden und es trotz der mannigfaltigen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen dabei bleibt, dass die Umweltschutzgüter teilweise von dem Vorhaben negativ beeinträchtigt sind. Dies stellt jedoch die Gesamtentscheidung nicht in Frage, was auch angesichts der zahlreichen Einwendungen gilt, die während der Auslegung der Planunterlagen und im Erörterungstermin geltend gemacht wurden (dazu im Detail noch unten Ziffer 6).

Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt im Rahmen ihrer Gesamtbetrachtung insbesondere, dass durch die Führung der Trasse im westlichen Planbereich durch das bestehende Waldgebiet eine Landnutzungsänderung stattfindet, die wegen des Waldverlusts und der Beeinträchtigung der Funktion der Wälder als CO<sub>2</sub>-Senken die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes berührt. Da es für „eine sachgerechte und praktikable Ermittlung und Bewertung der klimarelevanten Auswirkungen von Landnutzungsänderungen und der Beeinträchtigung von Klimasenken [...] zurzeit keine wissenschaftlichen oder rechtlichen Vorgaben, Leitfäden oder sonstige Handreichungen<sup>5</sup>“ gibt, ist im Rahmen der Abwägung unter Beachtung der Ziele des KSG zu berücksichtigen, ob der Waldverlust adäquat ausgeglichen wird. Das ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde der Fall, da der Waldverlust von ca. 3,6 ha aufgrund der Ersatzmaßnahme 7 A/E durch Neuanpflanzung eines Waldes auf einer Fläche von 4,6 ha vollumfänglich ausgeglichen wird.

Auch der entlang der Trasse vorhandene Wald- und Pflanzenbestand wird anlässlich der Baumaßnahmen dauerhaft beseitigt, wengleich hinreichende Kompensationsmaßnahmen an anderen Standorten auferlegt sind. Die daneben tretenden Einzelbaum- und Biotopverluste entlang der Trasse sind ebenfalls in die Gesamtbetrachtung eingeflossen. Sie werden trotz der vorgesehenen vollständigen Kompensation in die Abwägung eingestellt. So führte die Berücksichtigung des Vernetzungskonzepts „Zurück auf eigenen Pfoten zu Leine, Meer und Moor“ PGL & ÖSSM (2015) dazu, dass die Biotopverbundkorridore (s. LBP, S. 33) genauer untersucht wurden. Aufgrund der Einschränkungen des Entwicklungspotenzials des Biotopverbundkorridors 2a sind Kompensationsmaßnahmen zur Förderung und Entwicklung von Vernetzungselementen in die Planfeststellung integriert (s. LBP, S. 60).

Die Planfeststellungsbehörde würdigt im Rahmen der Gesamtabwägung auch, dass es trotz der umfangreichen Vermeidungsmaßnahmen dabei verbleibt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft während der Bauzeit und auch in der Betriebsphase bestehen bleiben. Als gegenläufiger Belang wurden zudem die anlagebedingten Beeinträchtigungen für Tiere durch Habitat- und Quartiersverluste eingestellt, obgleich insoweit eine artenbezogene Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen und auch Gegenstand dieses Beschlusses ist.

Eine besondere Beachtung fanden die Belange des Waldes. Aufgrund der Trassenführung wird eine innerörtliche Waldfläche durchschnitten. Die Durchschneidung führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes. Der Vorhabenträger hat dies erkannt und deshalb drei Waldgutachten in Auftrag gegeben, die die betroffenen Waldflächen bewerten und für den erforderlichen Ersatz einen angemessenen Kompensationsfaktor ermitteln sollten. Aus der Stellungnahme des beratenden Forstamts wurden dennoch Bedenken geltend gemacht. Aus seiner Sicht spricht Folgendes gegen die Vorzugsvariante:

„Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für den Naturhaushalt.  
Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz.  
Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für das Klima und das Landschaftsbild.  
Dies ist in den Unterlagen zutreffend dargelegt und wird hier daher nicht näher ausgeführt.

- Im gültigen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) der Region Hannover sind die betroffenen Waldbereiche als Vorbehaltsgebiete für Wald, für Natur und Landschaft und (im Osten) für Erholung dargestellt. Auch diese Festlegungen stehen einem Straßenbau in diesen Wäldern entgegen und müssen in der Abwägung mit besonderem Gewicht berücksichtigt werden.

---

<sup>5</sup> BVerwG: Urteil des 9. Senats vom 4. Mai 2022 - BVerwG 9 A 7.21, RN 102

- Ebenso ist im Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen vorgegeben, dass Wälder nicht zerschnitten werden sollen:

„Der Aus- und Neubau von Verkehrswegen sowie von Leitungen zur Ver-/Entsorgung soll nicht zu Lasten des Waldes erfolgen. Eine Zerschneidung durch Verkehrs- und Leitungstrassen kann insgesamt Einschränkungen der verschiedenen Funktionen des Waldes zur Folge haben, z. B. durch die Isolierung und Verinselung von Lebensräumen, Beeinträchtigungen der Erholungseignung oder durch Nachteile für eine rationelle Bewirtschaftung des Waldes.“

Die vorliegende Planung führt jedoch zu einer ausgeprägten Zerschneidung der im Westen betroffenen Waldbereiche. Es entstehen dadurch für die wenig mobilen Arten isolierte Lebensräume (nordwestlich der Straße Kiefernhein), die Erholungseignung der bereits heute relativ kleinen, aber wegen der Ortsnähe intensiv für die Naherholung genutzten Waldfläche wird deutlich beeinträchtigt und eine rationelle Bewirtschaftung der entstehenden kleinen Restwaldparzellen südöstlich der neuen Straße wird erheblich erschwert. Für die Realgemeinde Klein Heidorn entsteht südöstlich der künftigen Straßentrasse ein Waldstück von wenigen 1000 m<sup>2</sup> Größe, davon soll ein Teil als Waldrand gestaltet werden, was die Produktionsfläche weiter reduziert. Eine derart kleine Parzelle ist für sich allein nicht mehr rationell zu bewirtschaften, der Aufwand für Erschließung und Maschineneinsatz ist nicht mehr wirtschaftlich, weil die Fixkosten auf eine so geringe Fläche umgelegt werden müssen. Bei Fällungen entsteht zudem für rund die Hälfte der Fläche ein erhöhter Aufwand wegen der Nähe zur neuen Straße (z. B. Genehmigung einer Straßensperrung, Auf- und Abbau sowie Beaufsichtigung der Sperrung), das ist ebenfalls ein im Vergleich zu sonstigen Einschlagsmaßnahmen überproportional hoher Aufwand.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass und ggf. wie diese entgegenstehenden Gründe berücksichtigt wurden.

- Laut NWaldLG dient der Wald u. a. der Produktion des Rohstoffs Holz (Nutzfunktion). In gleicher Weise äußert sich das RROP Hannover:

„Wald ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Holz ein nachwachsender Roh- bzw. Baustoff und Energieträger. Daher kommt den Forstbetrieben insbesondere in den ländlich strukturierten Bereichen eine erhebliche Einkommensfunktion zu, die zu erhalten und zu fördern ist. Dies gilt sowohl für die Holzerzeugung als auch das holzbearbeitende und –verarbeitende Gewerbe sowie die energetische Verwertung. Die Belange der Forstwirtschaft sind zur Stärkung der Leistungsfähigkeit forstwirtschaftlicher Betriebe sowie zur Sicherung der Holzverarbeitenden Industrie und des Rohstoffbedarfs der Gesellschaft bei allen den Wald betreffenden Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Daher sind bei der Planung der Bahnübergänge auch die Auswirkungen auf die Bewirtschaftung der verbleibenden Waldflächen zu berücksichtigen. Eine Zerschneidung von Waldflächen darf nicht zur Bildung unwirtschaftlicher oder nicht erschlossener Waldrestflächen führen. Ebenso gehört die Minderung des Jagdpachtwerts dazu, weil sich die Bejagbarkeit der Restflächen verschlechtert. Schließlich müssen auch Bewirtschaftungerschwernisse beachtet werden, die bei forstlichen Maßnahmen in Straßennähe erhöhte Vorsorgemaßnahmen erforderlich machen.“

Durch die Ersatzaufforstung kann zwar der Waldverlust ausgeglichen werden, jedoch werden dadurch nicht alle der oben beschriebenen Beeinträchtigungen der Waldfunktionen kompensiert, denn die ortsgebundenen Auswirkungen lassen sich bestenfalls nur abmildern. Die mit der Zerschneidung verbundenen erheblichen negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftung, die Naherholung und die Lebensräume von wenig mobilen Tierarten verbleiben als zunächst ungelöste Probleme. Um Bewirtschaftungerschwernisse zu vermeiden, wurde im Erörterungstermin ein Flächentausch vereinbart, der die Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen verhindert. An der Straße „Am Kiefernhein“ befindet sich am Waldrand ein Fledermaus-Jagdgebiet von hoher Bedeutung. Der Gutachter sieht darin aber keinen Konflikt, da das Jagdhabitat nur randlich betroffen ist und die Funktion erhalten bleibt. Die negative Auswirkung auf die Naherholung, insbesondere durch Verkehrslärm, ist weder vermeidbar noch verminderbar. Der Gutachter bescheinigt dem Waldkomplex eine überdurchschnittliche Bedeutung als Erholungsgebiet. Dabei wurden allerdings Vorbelastungen, etwa durch den nahegelegenen Fliegerhorst und den Flugverkehr, nicht einbezogen.

Es verbleiben somit Funktionseinschränkungen des Waldes und Widersprüche zu den Grundsätzen der Raumordnung. Die Grundsätze der Raumordnung stellen kein echtes Planungshindernis dar, die Belange müssen aber in der Abwägung berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei die Belange der Straßenplanung mit den Belangen des Waldes in Beziehung zu setzen und

zu gewichten. Eine Beeinträchtigung des Waldes wäre nur mit einem Verzicht auf die Planung oder mit einer anderen Variante zu umgehen. Bei einem Verzicht müssten die Planziele aufgegeben werden, die bestehenden Mängel (s.o.) könnten nicht behoben werden. Aufgrund der gegebenen Planrechtfertigung steht ein Verzicht nicht zur Disposition. Die Variantenprüfung hat die Vorzugsvariante Süd 2 als diejenige ermittelt, die unter Betrachtung aller Parameter die günstigsten Bewertungen erhält. Weil die Variantenprüfung insgesamt nicht zu beanstanden ist, wird an dieser Stelle nicht wegen der negativen Auswirkungen auf den Wald der detaillierte Auswahlprozess in Frage gestellt. Es ist zwar darüber nachzudenken, ob die einzelnen Bewertungsfelder in der Matrix untereinander richtig gewichtet wurden und ob die Einstufung der Umweltbelange mit 35 % nicht zu niedrig ist. Deren Relevanz müsste aber wesentlich höher bewertet werden (> 50 %), damit die Variantenprüfung eine andere Vorzugsvariante ergibt. Im Hinblick auf die verbleibenden Beeinträchtigungen des Waldes gesteht die Planfeststellungsbehörde letztlich dem Belang der Planung das höhere Gewicht zu, mit der Folge, dass die Belange des Waldes hier zurückstehen müssen.

Weiterhin verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass das Vorhaben negative Auswirkungen auf das Klima mit sich bringt und diese Auswirkungen auch im Verhältnis zum Bestand noch einmal erhöht. Nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers führen Bau, Betrieb und Unterhaltung der neuen Verkehrsanlagen insgesamt zu ca. 59 t CO<sub>2</sub>-e/Jahr THG-Emissionen. Die zulässigen Jahresemissionsmengen für den Sektor Verkehr betragen laut Anlage 1 zum KSG für die Jahre von 2023 bis 2027 abnehmend 134 bzw. 112 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Der relativ geringe Beitrag dieser Maßnahme stellt für das Erreichen des Minderungsziels kein Hindernis dar.

Insgesamt würdigt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Gesamtbetrachtung, dass das Vorhaben nach ihrer eigenen bewertenden Betrachtung der Umweltauswirkungen mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch/menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden und Landschaft verbunden ist (s. Ziffer 3.3.9 dieses Beschlusses). Gleichwohl sieht sie das Vorhaben aufgrund der vorgesehenen mannigfaltigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen insgesamt als umweltverträglich an.

#### 4.7.2.2.3 Weitere gegenläufige öffentliche und private Belange

Belange der Bodenarchäologie:

Der geplante Bau einer Überführung im Zuge der K 336 neu berührt in besonderem Maße archäologische Belange. In dem Bereich ist eine Vielzahl archäologischer Fundstellen bekannt. Die Fundstellen häufen sich insbesondere entlang der K 336 und Bahnhofstraße (östlich der Bahnlinie) und in dem Waldstück zwischen Fliegerstraße und Bonifatiusstraße. In erster Linie handelt es sich dabei um Nachweise von Bestattungen/Gräbern in Form von Urnen und mittlerweile oberirdisch nicht mehr feststellbaren Grabhügeln, so dass davon auszugehen ist, dass in diesem Bereich ein großflächiges prähistorisches Bestattungsareal liegt. Der prähistorische Bestattungsplatz, bei dem es sich um ein Kulturdenkmal im Sinne von § 3 Abs. 4 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) handelt, wird von der geplanten Umtrassierung der K 336 sowie dem Bau von Überführung und Parkplatz-/Wendeanlagen westlich und östlich der bestehenden Bahnlinie in seinem Bestand betroffen sein. Eingriffe in ein Kulturdenkmal sind jedoch nur dann zulässig, wenn ein anderes öffentliches Interesse das Interesse der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt (§ 7 Abs. 2 Satz 2 NDSchG). In dem Fall ist der Eingriff gem. § 13 i. V. m. § 12 NDSchG genehmigungspflichtig und der Veranlasser der Zerstörung ist gem. § 6 Abs. 3 NDSchG zur fachgerechten Untersuchung, Bergung und Dokumentation des Kulturdenkmals verpflichtet.

Im Planfeststellungsbeschluss, der die denkmalrechtliche Genehmigung gem. § 13 i.V.m. § 12 NDSchG entfallen lässt, ist gemäß der ihm eigenen Konzentrationswirkung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung festzustellen, ob die Voraussetzungen nach § 7 Abs. 2 Satz 2 NDSchG erfüllt sind und der Eingriff in das Bodendenkmal zuzulassen ist. Sollte dies der Fall sein, darf die im Boden liegende archäologische Denkmalsubstanz (Befunde/Funde) im Rahmen der Baumaßnahme nicht undokumentiert zerstört werden.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind in Nr. 4.7.2.2.1 dargelegt.

Unter den technisch realisierbaren Maßnahmenvarianten sind solche, die das Fundstellenareal offensichtlich weniger beeinträchtigen würden als die Vorzugsvariante. Dabei handelt es sich vor allem um die Variante Mitte 2. Bei der Variante Süd 1 und auch 3 kommt es mutmaßlich zu geringeren Beeinträchtigungen von Fundstellen. Die Variantenprüfung einschl. der Sensitivitätsanalyse hat die Variante Süd 2 als Vorzugsvariante ausgewiesen. Die denkmalrechtliche Problematik führt nicht zu einer durchgreifend anderen Bewertung. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass aufgrund der unzureichenden verkehrlichen Situation in Poggenhagen das Interesse an der Erhaltung der Fundstellen hier gegenüber dem Interesse am Rückbau der Bahnübergänge und dem Bau einer Straßenüberführung zurückzutreten hat. Hierbei findet Berücksichtigung, dass die Fundstellen über einen größeren Bereich verstreut sind und nur ein Teil von der Baumaßnahme betroffen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Gesamtabwägung auch die mannigfaltigen negativen Auswirkungen des Vorhabens auf weitere öffentliche und private Belange berücksichtigt. Dies gilt vor allem für die deutlichen bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch Baulärm, Staub und andere Immissionen. Auch die dauerhaften vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der raumordnerischen Ziele und Grundsätze, die im Vorhaben- und Einwirkungsbereich bestehen, hat sie gesehen.

Weiterhin waren in die Gesamtabwägung die mannigfaltige temporäre und auch dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen Dritter und die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der benachbarten Wohngebiete und Gewerbebetriebe zu würdigen. Der Erwerb der Flächen, die für den Straßenausbau direkt benötigt werden, lässt sich nicht verringern, ohne das Planungskonzept zu verändern. Die gewählten Querschnitte entsprechen den Richtlinien der Technik, die neugeschaffenen Parkplätze sind der Trennwirkung durch die DB-Trasse geschuldet und dienen der Problembewältigung. Die Inanspruchnahme privater Flächen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen sind daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf Artikel 14 GG gerechtfertigt, da das Planziel der Aufhebung der Bahnübergänge und der Ersetzung der Bahnquerung durch ein neues funktionsfähiges Brückenbauwerk im öffentlichen Interesse liegt und dieses Interesse gegenüber den privaten Interessen (Besitzstandswahrung) höher zu bewerten ist.

Der Vorhabenträger hat die von der Planung aufgeworfenen Probleme – nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – im Sinne des Grundsatzes der Problembewältigung zutreffend erkannt und durch Begrenzung des Baufelds und des Grunderwerbs auf das unumgängliche Maß, Verbesserung des Immissionsschutzes, Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen zugunsten natur- und artenschutzrechtlicher Belange sowie durch erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer Weise gelöst, die sowohl den verfolgten Planzielen als auch den betroffenen Belangen mit dem ihnen jeweils zustehenden Gewicht gerecht wird.

#### **4.7.3 Gesamtergebnis**

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher abschließend zu dem Ergebnis, dass die der Baumaßnahme entgegenstehenden Belange ein geringeres Gewicht haben als die Belange der Straßenplanung und die vorhabenbedingten weiteren Vorteile für öffentliche und private Belange. Es ist insgesamt sachgerecht und entspricht den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Abwägung, wenn sie hinter diesen höherwertigen Belangen zurücktreten. Das Bauvorhaben entspricht dem öffentlichen Recht und ist somit zuzulassen.

### **5. Besondere Begründungen**

#### **5.1 Begründung der Planänderungen**

Die Änderungen in den Plänen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Gegenüber den planerischen Vorentscheidungen des Vorhabenträgers sind sie verhältnismäßig, da sie dessen Gestaltungsspielraum nicht über

Gebühr einschränken. Es handelt sich um unbedeutende Veränderungen, die die Gesamtkonzeption der Planung nicht berühren (s. Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., S. 1216). Die durch den Verlust eines Reviers der Feldlerche durch direkte Flächeninanspruchnahme erforderlich werdende Kompensation wird nicht in Poggenhagen auf der zunächst vorgesehenen Fläche umgesetzt. Zur Verfügung stehen nunmehr Flächen in der Gemarkung Blumenau. Die Flächen sind geeignet, da sich bereits eine der größten Feldlerchenpopulationen in der Region Hannover in der Nähe befindet und die Grünlandbewirtschaftung als interne Kompensation bereits an den Rhythmus der Feldlerchen angepasst wurde.

## 5.2 Begründung für die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen

Die zusätzlich angeordneten Auflagen sind erforderlich, um das Wohl der Allgemeinheit zu wahren und um nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer zu vermeiden. Sie ergeben sich aus den anerkannten Regeln der Technik, den geltenden Rechtsvorschriften sowie aus den berechtigten Forderungen, die im Laufe dieses Verfahrens vorgetragen wurden. Durch die vorgesehenen Regelungen werden insbesondere die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der Walderhaltung, des Bodenschutzes, des Immissionsschutzes sowie die Interessen der Ver- und Entsorgungsträger berücksichtigt.

## 5.3 Begründung des Vorbehalts der ergänzenden Planfeststellung

In der fachbehördlichen Stellungnahme zur Barrierefreiheit war die Forderung erhoben worden, zusätzlich zu den Rampen noch Aufzüge als barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen des Bahnhofs Poggenhagen einzubauen. Begründet wurde dies mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz, weil Personen ohne Mobilitätseinschränkung neben dem Trog bzw. den Rampen noch Treppen zum Erreichen des Bahnsteigs nutzen können. Zudem seien die Rampen mit einer Zuwegungslänge von 300 – 400 m umwegig und können ohne Probleme nur von sportlichen Rollstuhlfahrern bewältigt werden. Seitens der Deutschen Bahn bestehen dagegen folgende Bedenken oder Einwände gegen den Einbau von Fahrstühlen:

- „• *Die geplante barrierefreie Zuwegung der neu zu bauenden Bahnunterführung über 2 Rampen entspricht der richtlinienkonformen Herstellung der Barrierefreiheit.*
- *Mit der geplanten Ausführung stellen wir eine diskriminierungsfreie Gleisquerung und damit im Weiteren auch die Zugänge zu den beiden Außenbahnsteigen sicher.*
- *Die Herstellung der barrierefreien Zuwegung über Rampen bedingt bei einem derartigen Höhenunterschied (Bahnsteig- und Unterführungsniveau) eine entsprechende Zuwegungslänge. Insbesondere die notwendigen geringen Steigungen und die Zwischenpodeste tragen zur Länge bei, sind allerdings zwingend erforderlich und werden nicht in Frage gestellt.*
- *Mit den stativen Rampen stellen wir eine dauerhafte und störungsfreie Barrierefreiheit sicher.*
- *Bei Personenaufzügen besteht immer ein Ausfallrisiko durch technische Störungen, Vandalismus und Verschleiß, was eine nicht hundertprozentige Verfügbarkeit zur Folge hat.*
- *Bei der Herstellung der Barrierefreiheit wird daher nach unseren Erfahrungen von den konkret Beteiligten generell immer einer Lösung mit Rampen gegenüber Aufzügen der Vorzug gegeben.*
- *Über diese Rampen besteht zusätzlich die Möglichkeit, dass neben den Personen mit Gehhilfsmittel, Kinderwagen oder sperrigen Gepäckstücken auch Fahrradfahrer etc. die Unterführung sowie die Bahnsteigzugänge ungehindert und ohne gegenseitige Beeinträchtigung benutzen.*
- *Erfahrungsgemäß würden die geforderten Personenaufzüge auch zum Transport von Fahrrädern genutzt werden und damit die Verfügbarkeit durch die oben genannten Personen einschränken.*
- *Zusätzlich wird auf der östlichen Seite eine Abzweigung in Richtung des Bahnsteiges am Empfangsgebäudes geplant, um die Bahnsteigzuwegung so kurz wie möglich zu gestalten.*
- *Die Aussage der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen der Region Hannover, dass es durch die geplante barrierefreie Zuwegung zu einer Ungleichbehandlung von Personen mit besonderem Schutzbedarf kommt, widersprechen wir und halten dies auf Grundlage unserer Begründungen für unangemessen.*

- *Die aktuell vorliegende Planungsvariante entspricht den Regeln der TSI PRM, der EBO und den Grundsätzen der weitreichenden Barrierefreiheit.*
- *Gemäß dieser Richtlinien und Gesetze sind wir zur Herstellung einer barrierefreien Zuwegung verpflichtet und dieser kommen wir mit der aktuellen Umsetzungsvariante nach. Eine zweifache Barrierefreiheit (Aufzug und Rampe) oder eine Redundanz ist hier nicht vorgesehen und stellt sich im aktuell betrachteten Fall aufgrund der prognostizierten Reisenden- und Nutzerzahl als nicht erforderlich dar.*
- *Weiterhin sind wir gehalten, unsere Projekte und die resultierenden Unterhaltungsmaßnahmen nach wirtschaftlichen Kriterien zu betrachten und diese Voraussetzung wäre bei dem zusätzlichen Bau von Personenaufzügen nicht gegeben.“*

Seitens des Vorhabenträgers wurde bekannt gegeben, dass der Bahnhof Poggenhagen täglich von ca. 500 Ein- und Aussteigern genutzt wird. Damit gehört er zu den eher schwach frequentierten Bahnhöfen, vergleichbar im Regionsbereich mit Holtensen/Linderte. Fahrstühle werden lediglich bei Bahnhöfen mit Mittelbahnsteigen eingebaut, da diese nicht über Rampen erreicht werden können. Poggenhagen hat keinen Mittelbahnsteig. Die Bau- und Planungskosten für 2 Aufzüge betragen laut Auskunft der Deutschen Bahn 2.260.467 Euro.

Aufgrund der hohen Kosten für Planung, Bau und Betrieb, der eher niedrigen Ein- und Aussteigerzahlen, fehlender Referenzbahnhöfe mit identischer Zuwegungslösung und der Tatsache, dass mit den Rampen ein grundsätzlich barrierefreier Zugang zu den Bahnsteigen gegeben ist, fällt die Abwägung zuungunsten der Forderung nach einem Einbau von Aufzügen aus. Um aber im Falle von zukünftig auftretenden, derzeit aber nicht voraussehbaren Problemen bei der Benutzung reagieren zu können, ist dieser Planfeststellungsbeschluss mit einem Vorbehalt ergänzt worden. Die Planung selbst berücksichtigt ausreichende Freiflächen für einen potentiellen Einbau von Aufzügen, so dass aufgrund dieser Planung errichtete Anlagen nicht erst wieder abgebrochen werden müssen, bzw. die Planung selbst nicht geändert oder ergänzt werden muss, um Fahrstuhleinbauten zu ermöglichen.

## **6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt A Ziffer 4**

### **6.1. (zu 4.1.) Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Fuhrberg, Schreiben vom 07.06.2021**

Das Forstamt bemängelt, dass die Waldbelange in der Planung nicht angemessen berücksichtigt worden seien. Die Variantenauswahl sei aus Waldsicht sehr unbefriedigend, weil die Vorzugslösung erheblich mehr Waldfläche beanspruche als die Alternativen. Betroffen sind sowohl die Nutz- als auch die Schutz- und Erholungsfunktion des innerörtlichen Waldes in Poggenhagen. Im Einzelnen begründet das Forstamt seine Bedenken wie folgt:

*Der Variantenvergleich hat zu dem Ergebnis geführt, dass die unter Umweltaspekten schlechteste Variante gewählt wurde. Das liegt daran, dass die gewählte Variante bei den Kriterien Verkehr und Kosten besonders gut abschneidet. Dieses Ergebnis ist auch aus Waldsicht sehr unbefriedigend, weil diese Lösung erheblich mehr Waldfläche beansprucht als die Alternativen. Gegen diese Variante spricht aus Waldsicht:*

- *Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für den Naturhaushalt.*
- *Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz.*
- *Die betroffenen Waldflächen haben besondere Bedeutung für das Klima und das Landschaftsbild.*

*Dies ist in den Unterlagen zutreffend dargelegt und wird hier daher nicht näher ausgeführt.*

*- Im gültigen RROP Hannover sind die betroffenen Waldbereiche als Vorbehaltsgebiete für Wald, für Natur und Landschaft und (im Osten) für Erholung dargestellt. Auch diese Festlegungen stehen einem Straßenbau in diesen Wäldern entgegen und müssen in der Abwägung mit besonderem Gewicht berücksichtigt werden.*

- Ebenso ist im LROP Niedersachsen vorgegeben, dass Wälder nicht zerschnitten werden sollen:

„Der Aus- und Neubau von Verkehrswegen sowie von Leitungen zur Ver-/Entsorgung soll nicht zu Lasten des Waldes erfolgen. Eine Zerschneidung durch Verkehrs- und Leitungstrassen kann insgesamt Einschränkungen der verschiedenen Funktionen des Waldes zur Folge haben, z. B. durch die Isolierung und Verinselung von Lebensräumen, Beeinträchtigungen der Erholungseignung oder durch Nachteile für eine rationelle Bewirtschaftung des Waldes.“

Die vorliegende Planung führt jedoch zu einer ausgeprägten Zerschneidung der im Westen betroffenen Waldbereiche. Es entstehen dadurch für die wenig mobilen Arten isolierte Lebensräume (nordwestlich der Straße Kiefernhein), die Erholungseignung der bereits heute relativ kleinen, aber wegen der Ortsnähe intensiv für die Naherholung genutzten Waldfläche wird deutlich beeinträchtigt und eine rationelle Bewirtschaftung der entstehenden kleinen Restwaldparzellen südöstlich der neuen Straße wird erheblich erschwert. Für die Realgemeinde Klein Heidorn entsteht südöstlich der künftigen Straßentrasse ein Waldstück von wenigen 1000 m<sup>2</sup> Größe, davon soll ein Teil als Waldrand gestaltet werden, was die Produktionsfläche weiter reduziert. Eine derart kleine Parzelle ist für sich allein nicht mehr rationell zu bewirtschaften, der Aufwand für Erschließung und Maschineneinsatz ist nicht mehr wirtschaftlich, weil die Fixkosten auf eine so geringe Fläche umgelegt werden müssen. Bei Fällungen entsteht zudem für rund die Hälfte der Fläche ein erhöhter Aufwand wegen der Nähe zur neuen Straße (z. B. Genehmigung einer Straßensperrung, Auf- und Abbau sowie Beaufsichtigung der Sperrung), das ist ebenfalls ein im Vergleich zu sonstigen Einschlagsmaßnahmen überproportional hoher Aufwand.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass und ggf. wie diese entgegenstehenden Gründe berücksichtigt wurden.

- Laut NWaldLG dient der Wald u. a. der Produktion des Rohstoffs Holz (Nutzfunktion). In gleicher Weise äußert sich das RROP Hannover:

„Wald ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und Holz ein nachwachsender Roh- bzw. Baustoff und Energieträger. Daher kommt den Forstbetrieben insbesondere in den ländlich strukturierten Bereichen eine erhebliche Einkommensfunktion zu, die zu erhalten und zu fördern ist. Dies gilt sowohl für die Holzerzeugung als auch das holzbearbeitende und –verarbeitende Gewerbe sowie die energetische Verwertung. Die Belange der Forstwirtschaft sind zur Stärkung der Leistungsfähigkeit forstwirtschaftlicher Betriebe sowie zur Sicherung der Holzverarbeitenden Industrie und des Rohstoffbedarfs der Gesellschaft bei allen den Wald betreffenden Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.“

Daher sind bei der Planung der Bahnübergänge auch die Auswirkungen auf die Bewirtschaftung der verbleibenden Waldflächen zu berücksichtigen. Eine Zerschneidung von Waldflächen darf nicht zur Bildung unwirtschaftlicher oder nicht erschlossener Waldrestflächen führen. Ebenso gehört die Minderung des Jagdpachtwerts dazu, weil sich die Bejagbarkeit der Restflächen verschlechtert. Schließlich müssen auch Bewirtschaftungserschwernisse beachtet werden, die bei forstlichen Maßnahmen in Straßennähe erhöhte Vorsorgemaßnahmen erforderlich machen.

Der Vorhabenträger hat darauf erwidert:

Die Bedenken bezüglich der Wahl der Variante mit den schlechtesten Umweltaspekten und dem nicht ausreichend berücksichtigten Waldverlust werden zur Kenntnis genommen.

In einer detaillierten Variantenuntersuchung wurden die einzelnen Varianten gegenübergestellt und in Bezug auf verschiedene Punkte verglichen und bewertet. Für die zu erwartenden Umweltauswirkungen wurde eine detaillierte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Die Vorzugsvariante hat sich aus der Bewertung aller Kriterien aus den jeweiligen Zielfeldern ergeben. Die Umwelt geht mit einer Bewertung von 35% in die Gesamtbewertung ein, während die verkehrlichen Aspekte mit 30%, die Kosten nur mit 25% und die restlichen Kriterien (Raumstrukturelle Wirkung, Sonstiges) mit 10% einfließen. Die Berücksichtigung von umweltrelevanten Kriterien orientiert sich an den Schutzgütern des UVPg. Der Wald ist darin nicht als eigenes Schutzgut bzw. als separates Kriterium aufgeführt. Die ökologischen Funktionen und die Erholungsfunktion des Waldes werden jedoch insbesondere in folgenden Schutzgütern mit bewertet:

Schutzgut Boden, Schutzgut Wasser, Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Schutzgut Klima / Luft (hier explizit: Kriterium „Verlust klimatisch, lufthygienisch bedeutsamer Gehölzflächen“), Schutzgut Landschaft, Schutzgut Kulturgüter / sonstige Sachgüter (hier explizit: Kriterium „Verlust historischer Waldstandorte“).  
Wirtschaftliche Kriterien sind kein Bewertungsgegenstand einer Umweltverträglichkeitsstudie und somit im Zielfeld Umweltverträglichkeit nicht berücksichtigt. Hier erfolgte eine anteilige Berücksichtigung im Zielfeld Kosten.

Im Erörterungstermin konnte keine Annäherung erreicht werden:

Das Forstamt blieb dabei, dass das Vorhaben unter Umweltgesichtspunkten die schlechteste der geprüften Varianten sei. Sie zerschneide den Wald in Poggenhagen und beeinträchtige Lebensräume und sei auch im Hinblick auf den Klimawandel besonders ungünstig. Die Auswahl der Variante erfolge wegen der besseren Einstufung bei den Kriterien Verkehr und Kosten. Die Sensitivitätsanalyse zeige, dass erst bei einer Gewichtung der Umwelt mit 70 % die aus Sicht des Forstamts bessere Variante Süd 1 erfolgreich sei. Ihres Erachtens werde in der Matrix die raumstrukturelle Wirkung (Zerschneidung eines geschlossenen Waldgebiets) mit 5 % zu gering gewichtet. Sie regt an, die Methodik der Variantenauswahl noch einmal zu überdenken und die Umweltbelange stärker zu gewichten.

Der Vorhabenträger erläuterte den Variantenvergleich der Bewertungsmatrix. Die Umweltbelange seien dort mit dem höchsten Gewicht, nämlich mit 35 %, eingestuft worden, Verkehr nur mit 30 % und die Kosten nur mit 25 %. Die Umweltbelange seien dann nach den Umweltschutzgütern aufgeschlüsselt und diese mit Noten bewertet worden. Die Einzelnoten flossen abschließend in eine Gesamtnote für die Umweltbelange ein. In der Zusammenrechnung bei Betrachtung aller Belange ergab sich für die Variante Süd 2 die beste Benotung. Eine Überprüfung durch die Sensitivitätsanalyse, in der den drei Bewertungsfeldern Verkehr, Kosten und Umwelt mit jeweils 70 % eine höhere Gewichtung gegeben wurde, um zu sehen, ob sich dadurch Auswirkungen auf die Vorzugsvariante ergeben, führte zu dem Ergebnis, dass die Variante Süd 2 auch dort in zwei von drei Fällen die beste Variante war. Lediglich im Umweltbereich schnitt sie schlechter ab. Dies belegte für den Vorhabenträger, dass die Variante Süd 2 auch einer Sensitivitätsanalyse standhielt.

Die Planfeststellungsbehörde merkte an, dass der Variantenvergleich nur ein Bestandteil oder Schritt im Planungsverfahren sei. Er diene einzig und allein der Ermittlung der Vorzugsvariante. Dort müsse nicht jedes Details berücksichtigt werden, ansonsten würde die Matrix zu unübersichtlich. Eine Beschränkung auf entscheidungserhebliche Bewertungsfelder reiche aus. Für die Gewichtung mit Prozentsätzen gebe es kein festes Schema, diese müssten einzelfallbezogen definiert werden. Der Wald sei hier in verschiedenen Einzelaspekten in die Matrix eingeflossen, würde man ihn als Ganzes gesondert einbeziehen, würde man bestimmte Funktionen doppelt in die Wertung einstellen. Der Prozentsatz, mit dem man „Wald“ einbeziehen würde, würde vielleicht bei 5 % liegen, dies würde das Ergebnis des Vergleichs nur geringfügig beeinflussen. Die Methodik des Variantenvergleichs, die hier angewandt wurde, sei grundsätzlich nicht zu beanstanden. Allerdings sind die Belange des Waldes mit dieser Variantenprüfung nicht erschöpft. In einem späteren Stadium des Verfahrens, nämlich in der Gesamtabwägung, sei zu prüfen, ob die Gründe, die die Vorzugsvariante rechtfertigen, so gewichtig sind, dass sie entgegenstehende Belange, z.B. die des Waldes, überwinden können. Z.B. stehe das Verbot der Zerschneidung von Wäldern im Landesraumordnungsprogramm. Dort unterscheide man zwischen Zielen und Grundsätzen. Ziele seien abweichungsfest und können grundsätzlich nicht überwunden werden. Grundsätze dagegen stellen keine ausschließenden Regelungen dar, sondern sind der Abwägung zugänglich. Bei dem Zerschneidungsverbot handele es sich um einen Grundsatz, so dass darüber abwägend zu entscheiden sei.

Das Forstamt erwiderte, dass die einzelnen Belange des Waldes im Vergleich ganz gut berücksichtigt seien. Was sie moniere, sei, dass die aus Umweltsicht beste Variante in der Gesamtschau durchfällt und sich auch bei höherer Gewichtung nicht durchsetzen könne. Dies sei ihrer Ansicht nach ein Zeichen, dass die Methode insgesamt nicht stimme. In der Gesamtabwägung solle dem Wald das Gewicht zukommen, dass ihm zustehe.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung und Abwägung der einzustellenden öffentlichen und privaten Belange zu folgendem Ergebnis:

Die Darstellung der Waldbelange durch das Forstamt Fuhrberg stimmt mit dem vom Vorhabenträger vorgelegten Waldgutachten überein. Vom Flurstück 42/1 der Flur 8 der Gemarkung Poggenhagen werden von knapp 200.000 m<sup>2</sup> ca. 28.000 m<sup>2</sup> für den Straßenbau in Anspruch genommen, wobei sich die Fläche durch die Verbreiterung des Sicherheitsstreifens beidseits der Straße auf 25 m nochmals erhöhen wird. Somit gehen mindestens 14 % der Waldfläche für den Straßenbau verloren. Der quantitative Verlust wird als erheblich eingestuft. Der Gutachter stuft die Nutz- und Schutzfunktion überwiegend als durchschnittlich ein, die Erholungsfunktion als überdurchschnittlich. Alle Funktionen werden durch die straßenbauliche Beanspruchung beeinträchtigt. Zudem wird durch die Trassenführung der Wald durchschnittlich durchschnitten. Im südöstlichen Bereich entsteht eine kleine Restwaldparzelle, deren Bewirtschaftung erheblich erschwert wird und die sowohl als Lebensraum für Arten wie auch als Erholungsfläche kaum noch geeignet erscheint.

Im Variantenvergleich hat sich die Variante Süd 2 gegenüber den anderen Varianten durchgesetzt. Die nach dem Erörterungstermin zusätzlich untersuchte Variante 3 hat an dem Befund nichts geändert. Da auch die Sensitivitätsanalyse den Vorzug von Süd 2 bestätigt hat, ergibt sich im Ergebnis, dass diese Variante vom Vorhabenträger begründet ausgewählt und dieser Planung zugrunde gelegt wurde.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie sich allein deshalb gegenüber den Belangen des Waldes durchsetzen kann. Daher hat eine Abwägung zwischen den die Planung tragenden Gründen und den Belangen des Waldes stattzufinden.

Grundsätzlich unterliegen die Vorbehaltsgebiete für Wald sowie für Natur und Landschaft und Erholung der Abwägung. In diesem Gebiet ist bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen der Sicherung und Entwicklung des Waldes besonderes Gewicht beizumessen. Es handelt sich nicht um ein Vorranggebiet mit einer entsprechend strikten Ausschlusswirkung gegenüber konkurrierenden Nutzungen. Allerdings kann eine Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes nur dann zugelassen werden, wenn diese sich im Rahmen der Abwägung als höherrangig erweist und somit die für das Vorhaben streitenden Belange im Einzelfall überwiegen und sich gegenüber den Waldbelangen durchsetzen. Die Konformität mit dem Erfordernis der Raumordnung ist somit herstellbar. Einschränkend ist jedoch eine weitere Voraussetzung in der Grundsatzformulierung zu nennen, wonach die Inanspruchnahme des Vorbehaltsgebietes nur zulässig ist, wenn das Vorhaben außerhalb des Vorbehaltsgebietes Wald und Forstwirtschaft nicht realisierbar ist. Nicht realisierbar heißt hier nicht, dass die neue Straße unter keinen Umständen nicht außerhalb des Vorbehaltsgebiets gebaut werden kann, sondern nur, dass nach der Prüfung aller in Betracht kommenden Varianten die überzeugendsten Gründe für die Variante sprechen, die im Vorbehaltsgebiet liegt. So liegt es hier.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das RROP auch dem Straßenneubau den Rang eines Vorbehaltsgebiets zugesteht. Gerichtlich geklärt ist, dass sich Vorbehaltsgebiete im Gegensatz zu Vorranggebieten überlagern können. Die Planfeststellungsbehörde erkennt daher eine grundsätzliche Gleichrangigkeit beider raumordnerischen Belange. Der Wald wird nicht gänzlich gerodet, somit kann er vor Ort auch weiterhin seine Funktion erfüllen, wenn auch in etwas eingeschränkter Weise. Die Restwaldparzelle im südöstlichen Bereich wird allerdings ihre Funktionalität aufgrund der verbleibenden Waldgröße weitgehend einbüßen. Der unzerschnittene Bereich ist wie gesagt zu kleinräumig. Der nordwestliche Bereich ist groß genug, um weiterhin zusammenhängend genutzt werden zu können.

Bei der Gewichtung der Belange des Waldes folgt die Planfeststellungsbehörde den Waldgutachten. Folglich wird die Nutz- und die Schutzfunktion, deren Bedeutung das Gutachten als durchschnittlich einstuft, mit einem mittleren Gewicht in die Abwägung eingestellt, die Erholungsfunktion (überdurchschnittliche Bedeutung) mit einem hohen Gewicht. Allerdings wird die Erholungseignung durch Verlärmung schon im jetzigen Zustand beeinträchtigt. Die Verlärmung resultiert aus dem Betrieb des Fliegerhorstes, der Eisenbahnstrecke und dem aus der Umgebung resultierenden Lärm. Mit dem im Westen angrenzenden Neustädter und Wunstorfer Moor sowie dem Niederholz östlich von Poggenhagen stehen örtliche Alternativen zur Verfügung, so dass der partielle Verlust von Erholungsflächen in Poggenhagen als hinnehmbar erscheint.

Würde man die Belange des Waldes insgesamt höher einstufen als die Belange der Straßenplanung und zu dem Schluss kommen, die die Belange des Waldes stärker schonende Variante Süd 1 sei vorzugswürdig, würde dies die Bedeutung der Parameter Verkehr und Kosten über Gebühr schmälern und eine einseitige Auswahl aus Sicht der Umweltbelange favorisieren, die mit den Geboten der Abwägung nicht im Einklang stünde, da diese eine ausgewogene, verschiedene Belange, u.a. auch die des Haushaltsrechts, gleichermaßen berücksichtigende Entscheidung fordern.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher zu dem Ergebnis gekommen, dass die Belange des Waldes hinter den Belangen, die die Planung tragen, zurückstehen müssen. Zu den Gründen s. die Ausführungen in 4.7.2.2.2

Der Stellungnahme wird daher nicht gefolgt.

## **6.2 (zu 4.2) Einwendungsnummern 174 und 175, Schreiben vom 07.06.2021**

Die *Einwender* kritisieren die Inanspruchnahme von Ackerflächen auf den Flurstücken 12/8, 12/10. Sie schlagen vor, den Flächenverbrauch einzuschränken und den Verlauf der Trasse etwa 100 m weiter nach Norden zu verlegen, weil dies den Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen auf beiden Seiten der Bahntrasse stark vermindern würde. Sie fordern zudem den Bau einer Lärmschutzwand im Bereich des neu geplanten Kreisels.

Der *Vorhabenträger* hat die Anregung einer Trassenverschiebung überprüfen lassen. Im Ergebnis stellten sich die Verschiebungen nach Norden und Süden als nachteilig gegenüber der Vorzugsvariante dar. Eine Verschiebung nach Norden sei aus trassierungstechnischen Gründen nicht möglich, da die notwendigen Entwicklungslängen für die Höhe nicht ausreichen, um die Bahnlinie in der von der DB Netz AG vorgeschriebenen Höhe zu kreuzen. Der Abstand zwischen der K 333 und der Bahnstrecke nehme aufgrund der dreieckigen Form der Fläche bei einer Verschiebung nach Norden hin ab.

Weiterhin werde bei einer nördlichen Verschiebung zusätzlicher Waldbereich in Anspruch genommen, der für den Biotopverbund von großer Bedeutung sei. Der Eingriff in die Waldfläche westlich der Dewitz-von-Woyna-Straße werde ebenfalls größer.

Eine Verlegung nach Süden sei aus bahntechnischen Gründen nicht machbar. Das Brückenbauwerk verschiebe sich infolge der Verlegung in den Bereich des Gleisabzweigs zum Fliegerhorst Wunstorf. Zusätzlich werde in den Bahnsteigbereich in Fahrtrichtung Norden (Neustadt) eingegriffen. Weiterhin werde die Linienführung zwischen dem Brückenbauwerk und der Dewitz-von-Woyna-Straße deutlich kurviger. Durch die längere Linienführung erhöht sich außerdem der Eingriff in den Waldbereich westlich der Dewitz-von-Woyna-Straße. In der Stellungnahme des Vorhabenträgers sind diese Trassenalternativen demnach nicht vorzugswürdig.

Aufgrund der deutlichen Vorteile der Vorzugsvariante hält die *Planfeststellungsbehörde* die Flächeninanspruchnahme bei den o.g. Ackerflächen für gerechtfertigt. Die verschobenen Trassen beeinträchtigen öffentliche und private Belange stärker bzw. sind technisch nicht umsetzbar. Aufgrund der mittigen Durchschneidung entstehen auch keine unwirtschaftlichen Restflächen.

Der *Vorhabenträger* hat zur Forderung nach einer Lärmschutzwand Folgendes entgegnet: *Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zum Neubau der K 336n ergibt sich im Nahbereich der Poggenhagener Straße von der Bahnhofstraße bis zur K 336n im Prognosefall (mit K 336n) gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne K 336n) eine geringfügige Pegelerhöhung um 1,2 dB(A). Jedoch werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für gemischte Bauflächen im Prognosefall (nach Realisierung der K 336n) im Bereich der auf dem [Grundstück] vorhandenen schutzwürdigen Gebäude bzw. Außenwohnbereiche (z.B. Terrassen, Balkone) sowohl am Tage (6-22 Uhr) als auch in der Nachtzeit (22-6 Uhr) eingehalten. Somit lässt sich der Bau einer Lärmschutzwand im Bereich des neuen Kreisverkehrsplatzes aus schalltechnischer Sicht nicht begründen. Dem Einwand kann nicht gefolgt werden.*

Die *Planfeststellungsbehörde* stellt nach Überprüfung des Schalltechnischen Gutachtens fest, dass die ermittelten Beurteilungspegel bei 44/45 dB(A) tags und bei 37 dB(A) nachts liegen.

Damit werden die Immissionsgrenzwerte (IGW) für gemischte Bauflächen von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bei Weitem nicht erreicht. Da die Pegel sogar noch unterhalb der IGW für Wohngebiete liegen, ist ein Anspruch auf Lärmschutz nicht begründet.

Die Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht für erledigt erklärt wurden oder denen nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, wurden daher als unbegründet zurückgewiesen.

### **6.3 (zu 4.3) Einwendungsnummer 181, Schreiben vom 26.05.2021 / 03.06.2021 sowie 22.08.2022**

Der *Einwender* erhebt aus verschiedenen Gründen Einwendungen gegen die Planung und lehnt diese in der vorliegenden Form ab. Insbesondere rügt er, dass anstelle eines Neubaus nicht die vorhandene Infrastruktur genutzt werde, dass der Neubau der Strecke Unmengen an CO<sub>2</sub> erzeuge und dass eine maßnahmenbezogene CO<sub>2</sub>-Bilanzierung, die die Nachteile des Neubaus aufdecken würde, in der Variantenbetrachtung fehle. Er weist auf eine ungesicherte Haus- und Industriemülldeponie an der K 333 hin und befürchtet, dass durch Grundwasserbeeinflussungen oder Erschütterungen Schadstoffe mobilisiert werden könnten. Seiner Einschätzung zufolge sind die Kostenschätzungen für die Varianten unvollständig und fehlerhaft. Die Bahnüberführung sollte aus Umweltgesichtspunkten im Zuge der jetzigen B 442 gebaut werden, wobei dort auch der Radverkehr berücksichtigt werden könne. Der *Einwender* erwartet in Zukunft aufgrund der Entfernung der neuen Straße zu seinem Wohnhaus, dass unzumutbare Lärmbelastungen auf sein Grundstück einwirken.

Er fordert, ein vergleichendes Gutachten der Lärm-, Feinstaub- und Schadstoffemissionen vor Baubeginn und nach der Fertigstellung der geplanten Baumaßnahme erstellen zu lassen. Außerdem fordert er passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen der geplanten Trassenführung und sowie einen Ausgleich für den Wertverlust der betroffenen Häuser. Bezüglich der nachträglich ausgelegten Verkehrstechnischen Untersuchung hat er ebenfalls einen nicht weiter erläuterten Einwand eingelegt.

Im *Erörterungstermin* hat er einen neuen Variantenvorschlag unterbreitet, der bis zu dem Zeitpunkt nicht Gegenstand der Überlegungen des Vorhabenträgers war. Diese Variante ist vom Vorhabenträger nachträglich als Variante 3 untersucht und bewertet worden. Zu der überarbeiteten Variantenprüfung hat der *Einwender* vorgetragen, dass die Variante 3 durch die Nutzung vorhandener Infrastruktur vorteilhaft sei, technische Gegenargumente verfangen nicht, die Kosten für Brücken- oder Trogbauwerke seien vergleichbar. Auch werde der Wald und damit der Lebensraum der Fledermauspopulation weniger beeinträchtigt.

Der *Vorhabenträger* hat dem widersprochen. Es seien nicht nur nur die Kosten für die Bauwerke verglichen worden. In die überschlägige Kostenschätzung seien eingeflossen: Grunderwerb, Fahrbahnausbau, kreuzende Straßen, Erdbau, Bodenmassen, Bauwerke, Rückbau Bahnübergänge, Verlegung Harzwasserleitung, Entschädigungen, Altlasten und Ausstattung (Lichtsignalanlage).

Ein Bauwerk im Bereich des vorhandenen Bahnübergangs der bestehenden B 442 lasse sich nicht realisieren. Die Varianten seien aufgrund der ungünstigen bzw. nicht lösbaren Trassierung für den motorisierten Individualverkehr, der großen Umwegigkeit bei Sperrung des südlichen Bahnüberganges von der K 333 zur B 442 in Richtung Flughafen, der dadurch entstehenden zusätzlichen Belastung der Bevölkerung im Zuge der B 442 und des notwendigen Grunderwerbs von bebauten Grundstücken verworfen worden.

Die schalltechnische Untersuchung habe ergeben, dass im Bereich des Wohngrundstücks [...] der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für Wohngebiete im Prognosefall sowohl am Tage als auch in der Nachtzeit eingehalten wird (vgl. hierzu Unterlage 7.2, Blatt 1 und Unterlage 17.1.2, Teil 1c, Seite 2). Demnach seien gemäß den gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung für das Wohngrundstück keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Feinstaub- und Schadstoffemissionen:

Bei einer verkehrstechnischen Belastung im Planzustand von 7.200 Kfz/24h und einem Abstand von mehr als 150 m von der geplanten Straßenführung sind unzulässige Schadstoffkonzentrationen im Bereich des Wohngrundstücks nicht zu befürchten. Der Vorhabenträger sieht den Immissionsbeitrag als irrelevant an. Messungen zur Vorbelastung seien daher nicht durchzuführen.

Feinstaubprobleme können lediglich bei einem schlechten Straßenzustand (sehr rissige oder löchrige Fahrbahnoberflächen) relevant sein.

Aufgrund einer Stellungnahme der Fachbehörde Region Hannover (Team Bodenschutz West und Abfall) werden Probleme im Zusammenhang mit der bekannten Altlast nicht gesehen. Für eine Grundwasserabsenkung gebe es in dem Querungsbereich keinen Grund. Eine solche Absenkung sei aber technisch auch kein Problem, da entsprechende Grundwasserreinigungsanlagen auf Baustellen durchaus zum Stand der Technik gehören. Auch der Einfluss von Erschütterungen auf das Grundwasser sei vernachlässigbar. Im Gegensatz zu offenen Gewässern, bei denen Erschütterungen durchaus größere Wellen verursachen können, liegt das Grundwasser in Porenräumen der Sedimente vor. Die Grundwasseroberfläche ist als nicht frei anzusehen, sondern bewege sich in sehr feinen Hohlräumen (Poren). Dies lasse Wellenbewegungen nicht entstehen oder führe zu ihrer sehr schnellen Dämpfung.

Zu der Einwendung zur Variante 3 hat der *Vorhabenträger* erwidert, dass diese vor allem wegen der erheblich längeren Streckenführung (+ 48 %) und der Lärmbelästigung wegen der gewählten Linienführung keine vertretbare Alternative sei.

Die *Planfeststellungsbehörde* kommt nach Prüfung der Einwendungen und Gegenäußerungen zu folgendem Ergebnis:

Grundsätzlich ist dem Einwender Recht zu geben, wenn er den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur aus Umwelt- und Klimaschutzgründen als vorzugswürdig erachtet. Ein Neubau greift in jedem Fall stärker in Natur und Umwelt ein, verbraucht mehr Ressourcen und Energie und ist klimaschädlicher. Bei einem technisch möglichen Ausbau der Infrastruktur wäre dies nach Lage der Dinge in der Regel die zu wählende Variante. Allerdings hat hier der Vorhabenträger durch Gutachten nachgewiesen, dass die Über- und Unterführung der Straße im Zuge der jetzigen B 442 im Bereich des bestehenden Bahnübergangs entweder trassierungstechnisch nicht möglich ist oder aber zu anderen erheblichen Nachteilen führt. Die ebenfalls vorhandene Infrastruktur nutzende Variante 3 konnte wegen der erheblich längeren Streckenführung und der schalltechnischen Immissionen in der Ortsmitte mit Recht zurückgestellt werden. Bei allen Vorbehalten gegen die aus Umweltsicht schlechteste Variante Süd 2 kann die Auswahl hier als gerechtfertigt angesehen werden.

Aufgrund der fachbehördlichen Stellungnahme sieht auch die Planfeststellungsbehörde keine Gefährdungen der Altlast und der Öffentlichkeit aufgrund der geplanten Bauarbeiten.

Ansprüche auf Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, sind in diesem Fall nicht begründet, weil die Lärm-, Feinstaub- und Schadstoffimmissionen, wie der Vorhabenträger überzeugend nachgewiesen hat, unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen.

Der Einwand gegen die Verkehrstechnische Untersuchung wird als unzulässig zurückgewiesen, da er nicht begründet wurde und damit nicht die Mindestanforderungen an eine Einwendung erfüllt.

Die Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht für erledigt erklärt wurden oder denen nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, wurden daher als unbegründet zurückgewiesen.

#### **6.4 (zu 4.4) Einwendungsnummer 183, Schreiben vom 07.06.2022**

Die *Einwender* haben Einwand gegen die Planung erhoben, ohne während der Einwendungsfrist diesen zu begründen. Eine Begründung erfolgte erst mündlich im Erörterungstermin. Der Auffassung der *Planfeststellungsbehörde* zufolge liegt im Hinblick auf den Zweck des Beteiligungsverfahrens keine wirksame Einwendung vor, da die bloße Ablehnung eines Vorhabens nicht erkennen lässt, welche rechtlich schützenswerten Interessen berührt sind und worauf sich der Einwand stützt.

Die geltend gemachten Belange, auf die erst im Zuge der Einladung zum Erörterungstermin hingewiesen wurde, wie Lärmbelästigung, Wertverlust des Eigentums, Zerstörung der Natur etc., sind aufgrund der bis dahin eingetretenen Verfristung in diesem Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Gleichwohl kann dazu gesagt werden, dass sie nicht ausreichen, die Planung des Vorhabenträgers in Frage zu stellen. Die vom Vorhabenträger in der Schalltechnischen Unter-

suchung ermittelten Beurteilungspegel (s. Unterlage 17.1.2 Teil 1c) für das Wohngrundstück haben gezeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und Ansprüche auf Lärmschutz daher nicht begründet sind. Die Pegel liegen weit unterhalb der IGW für Wohngebiete. Ein bezifferbarer Wertverlust des Eigentums aufgrund des Straßenneubaus ist für die Planfeststellungsbehörde wegen fehlender entschädigungsrechtlich erheblicher Eingriffe nicht nachvollziehbar. Die Zerstörung der Natur, in Gestalt des Waldes, ist ein öffentlicher Belang, den enteignungsrechtlich nicht Betroffene nicht erfolgreich für sich in Anspruch nehmen können.

Die Einwendungen, sofern sie überhaupt förmlich zulässig sind, wurden daher auch als unbegründet zurückgewiesen.

#### **6.5 (zu 4.5) Einwendungsnummer 184, Schreiben vom 07.06.2021**

Die *Einwenderin* wendet sich gegen die Planung der neuen Straße insbesondere wegen der Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter Fläche, Boden, Flora und Fauna, Landschaft und wegen der Beeinträchtigungen von Biotopen und Arten. Sie schlägt eine Bahnüberführung im Zuge der jetzigen Trasse der B 442 vor. Sie führt u.a. folgende Argumente an:

*Durch den Neubau der Bundesstraße von ca. 1,5 km Länge ergeben sich folgende Auswirkungen auf Fauna und Flora:*

*Wald und Ackerflächen werden unwiederbringlich zerstört. Zerschneidung von Landschaftsräumen. Naherholungsraum wird zerstückelt. Verlust biologischer Vielfalt: ca. 70 nachgewiesene Vogelarten sind betroffen, ca. 10 Fledermausarten, Blindschleiche, Eidechsen, Ringelnatter, Frösche, Kröten, Molche, Dachs und Fuchs, ungezählte Ameisen, Würmer und Krabbeltiere. Die neue Bundesstraße zerschneidet die kürzeste Biotopverbindung zwischen dem Steinhuder Meer und der Leineau. Dieser Raum gehört zum Streifgebiet des vor kurzem wieder angesiedelten europäischen Nerzes.*

Der *Vorhabenträger* hat Folgendes erwidert:

*„Das Vorhaben liegt in einem Biotopverbundkorridor, dessen Funktionalität insbesondere durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in Nord-Süd-Ausrichtung eingeschränkt ist. Der Landschaftsrahmenplan der Region Hannover stellt hier einen hohen Entwicklungsbedarf dar. Das Planvorhaben schränkt einerseits diese Entwicklung durch die Festlegung zusätzlicher Verkehrsflächen weiter ein, andererseits können im Zuge der Planung Flächen im Verbundkorridor für eine Durchgängigkeit in Ost-West-Richtung zwischen Steinhuder Meer und Leineau aufgewertet werden (Maßnahmenkomplex 5 und Maßnahme 2.1 A).*

*Zusätzlich konnte eine wichtige Fläche für einen Verbundkorridor in West-Ost-Ausrichtung weiter nördlich in Richtung Neustadt gesichert und entwickelt werden (Maßnahme 6 A). Siehe auch Unterlage 19.1.1, Kap. 5.1.5, Seite 60.*

*Das Projekt für die Wiederansiedelung des Europäischen Nerzes wird von der Ökologischen Station Steinhuder Meer (ÖSSM) wissenschaftlich begleitet. Nach Aussage der ÖSSM [...] stellt das Vorhaben kein Hindernis bzw. besonderes Risiko für den Nerz dar. Diese Art ist bezüglich ihrer Bewegungsmöglichkeiten in der Landschaft vergleichsweise flexibel und kann sogar Straßen relativ schnell queren.“*

Er hat auch widersprochen, dass eine neue Straßenüber- oder -unterführung im Bereich des Bahnübergangs Moordorfer Straße möglich wäre:

*„Diese Möglichkeiten wurden in der Variantenuntersuchung mit den Varianten Nord 1 und Nord 2 untersucht (s. S.21 Erläuterungsbericht).*

*Variante Nord 1:*

*Die Variante Nord 1 schwenkt westlich des Bahnüberganges von der B 442 in Richtung Norden aus, verläuft dann ca. 250 m parallel zur DB-Strecke und quert dann die Gleise mit einem schleifenden Schnitt, um an die K 333 anzuschließen. Im Bereich der neuen Bahnüberführung beträgt die Längsneigung der Gradienten infolge der Überführung in ca. 10m Höhe beidseitig 8,0%. Die Steigung reicht bis in den Knotenpunktbereich der K 333 hinein, so dass ein wartender LKW mit seinem Heck bereits in der Steigung steht. Die Höchstlängsneigung von max s= 8,0% wird erreicht, die Wannens- und Kuppenhalbmesser sind mit Minimalwerten (minHk =900m, min Hw =*

500m) trassiert. Diese Situation ist nur durch eine Verlängerung der Rampe und durch Eingriff in die vorhandene Bebauung vermeidbar.

Für die Fahrbeziehungen zwischen der K 333 zur B 442 in Richtung Flughafen entstehen durch Sperrung des südlichen Bahnübergangs Umweglängen von ca. 4,6 km. Durch die Sperrung wird lediglich die Bebauung entlang der K 336 entlastet, während die Anwohner an der B 442 zusätzlich belastet werden.

Das geplante Brückenbauwerk ist zu steil, um den Fußgänger- und Radverkehr mit überführen zu können. Die Radfahrer und Fußgänger unterqueren die Bahn an der vorhandenen Unterführung „Am Schiffgraben“. Am Bahnhof Poggenhagen ist zusätzlich ein Bauwerk für die Fußgänger und Radfahrer zum Queren der Bahnlinie notwendig. Die Variante Nord 1 wird aus den genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

Variante Nord 2:

Die Variante Nord 2 quert die Gleise der DB-Strecke in ca. 10 m Höhe (über Schienenoberkante) etwa 30 m nördlich des vorhandenen Bahnübergangs. Die Längsneigung der Gradienten beträgt im Bereich der Bahnüberführung beidseitig 8,0%. Die Steigung beginnt ca. 100 m vor der letzten Bebauung der B 442. Die Höchstlängsneigung von max  $s=8,0\%$  wird erreicht, die Wannens- und Kuppenhalbmesser sind mit Minimalwerten (min  $H_k=900$  m, min  $H_w=500$  m) trassiert.

Der geplante Brückenquerschnitt ist durch die Kappenbereiche ca. 4,0 m breiter als der bestehende Straßenquerschnitt der B442. Dadurch werden die Zuwegungen zu den letzten Grundstücken überbaut und müssen neu hergestellt werden. Eine Anbindung der letzten drei Grundstücke vor dem Bahnübergang ist nur möglich, wenn die Böschungen über Stützwände abgefangen werden. Die Erschließung der an der Rampe zur Brücke liegenden Grundstücke erfolgt neu in Parallellage, wodurch ein Eingriff in die bebauten Grundstücke erforderlich ist.

Für die Fahrbeziehungen zwischen der K 333 zur B 442 in Richtung Flughafen entstehen durch Sperrung des südlichen Bahnübergangs Umweglängen von ca. 4,6 km. Durch die Sperrung wird auch nur die Bebauung entlang der K 336 entlastet, während die Anwohner an der B 442 zusätzlich belastet werden.

Die Radfahrenden und zu Fuß gehenden unterqueren die Bahn an der vorhandenen Unterführung „Am Schiffgraben“. Das Brückenbauwerk ist zu steil, um diese Verkehre mit überführen zu können. Am Bahnhof Poggenhagen ist zusätzlich ein Bauwerk für die Fußgänger und Radfahrer zum Queren der Bahnlinie notwendig.

Diese Variante kann auch mit einem Trogbauwerk realisiert werden, die Breite des Bauwerks vergrößert sich infolge der Stützwände nochmals. Die Nachteile in Bezug auf das Trogbauwerk sind identisch mit dem Brückenbauwerk. Zusätzlich ist mit einer deutlichen Kostensteigerung zu rechnen.

Die Varianten sind aufgrund der ungünstigen bzw. nicht lösbaren Trassierung für den motorisierten Individualverkehr, der großen Umwegigkeit, der dadurch entstehenden zusätzlichen Belastung der Bevölkerung und des notwendigen Grunderwerbs von bebauten Grundstücken verworfen worden.“

Die Planfeststellungsbehörde stellt zunächst fest, dass die Einwenderin hier keine eigenen, ihr persönlich zustehenden Belange geltend macht, sondern solche der Öffentlichkeit, namentlich Belange von Natur und Umwelt. Gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben. Die Einwendungsberechtigung hängt davon ab, dass (eigene) Belange von dem Vorhaben berührt werden. Zu diesen Belangen gehören bspw. eigene Rechte oder schutzwürdige Interessen. Nicht zu Einwendungen berechtigt ist, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht (s. Kopp/Ramsauer – VwVfG, zu § 73 Randnummer 71ff.). Zu den Rechten gehören z.B. die Rechte von Grundstückseigentümern, aber auch Mietern oder Pächtern, zu den Interessen etwa die Abwendung von Nachteilen für Leib, Leben und Gesundheit oder die private Lebensgestaltung. Dies ist bei allen Einwendungen wenigstens in Grundzügen plausibel darzulegen. Daran fehlt es hier. Da die Einwenderin aber zur Nachbarschaft im weiteren Sinne gehört, wird eine Betroffenheit zumindest als möglich erachtet.

In der Sache ist ihr insofern Recht zu geben, dass die Auswahl der aus Sicht der Umwelt schlechtesten Variante als Vorzugsvariante wenigstens bedauerlich, bei fortschreitender Entwicklung in Richtung Klimakatastrophe bedenklich, aber immer noch nicht rechtlich unzulässig ist. Es mag begründet sein zu fordern, dass zukünftig eine Bevorzugung des Umweltaspekts bei der Auswahl von Varianten im Sinne einer Abwägungsprärogative gesetzlich implementiert werden

sollte. Zzt. ist das aber nicht in die Fachgesetzgebung eingeflossen. In diesem Verfahren ist der Umweltaspekt mit 35%-Gewichtung in die Variantenauswahl eingegangen und damit höher gewichtet worden als z.B. Verkehrsaspekte und Kosten. Dennoch hat sich die Variante Süd 2 gegenüber der weniger umweltschädlichen Variante Süd 1 oder 3 am Ende durchsetzen können. Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen auf Tierarten, insbesondere die besonders und streng geschützten Arten, durch ein Fachgutachten (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Unterlage 19.2) untersuchen lassen und prognostisch bewertet. In die Prognose wurden projektbezogene Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG einbezogen, die dazu dienen, die Funktion der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der jeweiligen Art im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu erhalten.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen wird das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für die Fledermaus-, Reptilien und Vogelarten seiner Einschätzung nach verhindert. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass für das Vorhaben keine Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 erforderlich ist. Ein Verlust biologischer Vielfalt aufgrund dieses Projektes ist somit wenig wahrscheinlich. Im übergeordneten Sinn ist der Verlust real und vielfach wissenschaftlich nachgewiesen, aber auch auf andere Faktoren wie intensive Landnutzung zurückzuführen.

Der Ausschluss der beiden Nord-Varianten aus der ausführlichen Variantenprüfung ist wegen ihrer technischen Realisierungsschwierigkeiten, die auf mangelnde räumliche Ressourcen wegen des spitzwinkligen Zusammentreffens der B 442 und der K 333, die vorhandene Bebauung sowie die enge Parallelführung von Bahntrasse und Straße in Richtung Neustadt zurückzuführen sind, begründet. Eine solche Lösung wäre zwar zur Schonung der Ressource Umwelt wünschenswert, erscheint aber auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kaum durchführbar.

Die Einwendung wird als zulässig, ist aber letztlich unbegründet und wurde daher zurückgewiesen.

**6.6 (zu 4.6) Einwendungsnummern 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190**, Schreiben vom 07.06.2021

s. 4.5

## **Abschnitt C: Hinweise**

### **1. Allgemeiner Hinweis**

Durch diesen Beschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten **öffentlichen** Belange festgestellt. Alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen werden durch die Planfeststellung geregelt.

**Privatrechtliche** Rechtspositionen, z.B. bestehende Eigentumsverhältnisse, werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder Zustimmungen, nicht erforderlich (sog. Konzentrationswirkung - § 75 Abs. 1 VwVfG). Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Soweit in den Planunterlagen oder in den vorstehenden Ausführungen auf den Abschluss von Vereinbarungen hingewiesen oder zunächst auf eine einvernehmliche Regelung verwiesen wird, kann für den Fall, dass diese nicht zustande kommen, eine gesonderte Entscheidung bei der Region Hannover, Team Baurecht und Fachaufsicht als Planfeststellungsbehörde beantragt werden.

Soweit textliche Planänderungen und -ergänzungen sowie Nebenbestimmungen weder zeichnerisch im Plan berücksichtigt noch durch Grüneintragungen gekennzeichnet sind, sind die textlichen Regelungen zu beachten.

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

## **2. Bekanntmachungshinweis**

Der Planfeststellungsbeschluss sowie die planfestgestellten Pläne und Verzeichnisse werden nach ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen bei der Stadt Neustadt a. Rbge. und der Stadt Wunstorf während der Dienststunden zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Der Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung und der Beschluss sowie die planfestgestellten Pläne und Verzeichnisse werden außerdem gem. § 27a Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 VwVfG im Internet unter [www.hannover.de/Bekanntmachungen](http://www.hannover.de/Bekanntmachungen) veröffentlicht. Sie können außerdem und auch danach bei der Region Hannover - Team Baurecht und Fachaufsicht - Höltystr. 17, 30171 Hannover, als Planfeststellungsbehörde eingesehen werden. Gem. § 27 UVPG i.V.m. § 20 UVPG wird die Veröffentlichung der gen. Dokumente auch im Niedersächsischen UVP-Portal erfolgen.

## **3. Nicht festgestellte Unterlagen**

<b>Anlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Blatt/ Anzahl</b>	<b>Datum</b>
1	<i><u>Erläuterungsbericht und UVP-Bericht:</u></i>		
	Erläuterungsbericht (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)	96	24.02.2021
1.1	UVP-Bericht nach § 16 UVPG (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis), 50 Seiten	29	12.02.2021
14	<i><u>Straßenquerschnitt:</u></i>		
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse und der Dicke des frost-sicheren Oberbaus	4	24.02.2021
17	<i><u>Immissionstechnische Untersuchung:</u></i>		
17.1	<i>Schalltechnische Untersuchung zum Neubau der K 336n, P+R-Anlage und der Eisenbahnbrücke:</i>		
17.1.1	Erläuterungsbericht (einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)	34	24.02.2021
17.1.2	Teil 1a: Emissionspegel	5	
17.1.2	Teil 1b: Emissionspegel	2	
17.2	<i>Schalltechnische Untersuchung zur Mehrbelastung des bestehenden Straßennetzes aus geänderten Verkehrsströmen:</i>		
17.2.1	Erläuterungsbericht (mit Inhaltsverzeichnis)	18	29.01.2021
17.2.2	Teil 1a und 1b: Emissionspegel	5	
17.3	<i>Schalltechnische Untersuchung zu bauzeitlichen Immissionen:</i>		
17.3.1	Erläuterungsbericht (mit Inhaltsverzeichnis)	23	29.01.2021
17.3.2	Emissionsansätze	5	29.01.2021
17.4	<i><u>Gutachtliche Stellungnahme Luftreinhaltung:</u></i>		
17.4.1	Erläuterungsbericht mit Anhang	21	24.02.2021
17.4.2			

17.5	Erschütterungstechnische Prognoseeinschätzung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen	32	24.02.2021
18	Wassertechnische Untersuchungen: Erläuterungsbericht Wassertechnik mit Berechnungen	48	24.02.2021
19	<u><i>Umweltfachliche Untersuchungen:</i></u>		
19.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)</i>		
19.1.1	LBP-Bericht (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis) – 69 Seiten	38	12.02.2021
19.1.2	Bestands- und Konfliktpläne (mit Artenschutzplan)	1	24.02.2021
19.2	<i>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag:</i>		
19.2.1	Erläuterungsbericht (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis) – 87 Seiten	43	12.02.2021
19.3	<i>FFH-Verträglichkeitsvorprüfung:</i>		
19.3.1	FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zur Aufhebung und zum Ersatz der Bahnübergänge im Zuge der B 442 und K 336 für das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker [DE 3021-331 / FFH-90]“ – 32 Seiten	18	12.02.2021
19.3.2	FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zur Aufhebung und zum Ersatz der Bahnübergänge im Zuge der B 442 und K 336 für das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Steinhuder Meer mit Randbereichen“ und das Vogelschutzgebiet „Steinhuder Meer“ – 43 Seiten	31	12.02.2021
19.4	<i>Sonstige Gutachten</i>		
19.4.1	Untersuchung der Fauna im Rahmen der UVS (mit Vorblatt und 3 Karten)	17	19.12.2017
19.4.2	Gutachten zur Bewertung von Waldflächen (3 Stück)	20	12.06.2020

#### **4. Hinweis auf behördliche Entscheidungen, die durch diese Planfeststellung ersetzt werden**

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt gem. § 75 Abs. 1 VwVfG u.a. folgende ansonsten erforderliche behördliche Entscheidungen:

##### **4.1 Naturschutzrechtliche Regelungen**

Ein kleiner Teil des Vorhabens reicht randlich bis in das Landschaftsschutzgebiet „Mittlere Leine“ (LSG-HS 00027) hinein, somit sind durch das Vorhaben Flächen des LSG in geringem Maß betroffen. Dies betrifft die Anlage des Kreisverkehrsplatzes an der K 333. Die K 333 stellt in dem Bereich die Grenze des LSG dar. Sofern die Umgestaltung der Straße gem. § 3 Abs. 1 a) der LSG-VO erlaubnispflichtig wäre, entfällt die Erlaubnis aufgrund der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses.

##### **4.2 Denkmalschutzrechtliche Regelungen**

Denkmalschutzrechtliche Genehmigung gemäß § 13 Abs. 1 NDSchG i.V.m. § 12 NDSchG für Erdarbeiten in Bereichen, in denen nicht ausgeschlossen ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden.

##### **4.3 Waldrechtliche Regelungen**

Waldrechtliche Genehmigung gemäß § 8 Abs. 1 NWaldLG für die Umwandlung von Wald im Sinne von § 2 NWaldLG.

## Abschnitt D: Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Hannover, Leonhardtstraße 15, 30175 Hannover, erhoben werden. Die Klage wäre gegen die Region Hannover, vertreten durch den Regionspräsidenten, Hildesheimer Straße 20, 30169 Hannover zu richten.

### Fundstellen: (Stand 6.9.2021)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
<b>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</b>	vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
<b>Baugesetzbuch (BauGB)</b>	in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 8. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1726)
<b>Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG)</b>	vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
<b>Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)</b>	vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
<b>Bundesfernstraßengesetz (FStrG)</b>	vom 28. Juni 2007 (BGBl. I, S. 1206), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juni 2022 (BGBl. I, S. 922)
<b>Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)</b>	vom 17. Mai 2013 (BGBl. I, S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. Oktober 2022 (BGBl. I, S. 1726)
<b>DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen</b>	Juli 2014
<b>Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch Rundschreiben Straßenbau vom 29.07.2015, StB 13/7143.2/05-04/2077594
<b>Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)</b>	vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
<b>Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)</b>	vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
<b>Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)</b>	vom 29. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1362, 1436)
<b>Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG)</b>	vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353)
<b>Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)</b>	vom 31. Juli 2009 (BGBl. I, S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1237)
<b>Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)</b>	in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540)
<b>Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)</b>	vom 18. März 2021 (BGBl. I, S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. September 2021 (BGBl. I, S. 4147)
<b>Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG)</b>	in der Fassung vom 23. August 2017 (BGBl. I S. 3290), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
<b>Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG)</b>	vom 27. März 2014 (Nds.GVBl. S.79), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309)
<b>Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)</b>	vom 23. Mai 1949 (BGBl. I, S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juni 2022 (BGBl. I, S. 968)
<b>Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS-02, geänderte Fassung 2005)</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2002, geändert durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 (VkBli. 2005, S. 394)
<b>Niedersächsisches Abfallgesetz (NAbfG)</b>	vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl., S. 273), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. März 2022 (Nds. GVBl., S. 206)
<b>Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)</b>	vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl., S. 517), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 578)
<b>Niedersächsisches Enteignungsgesetz (NEG)</b>	vom 06. April 1981 (Nds. GVBl. S. 83), zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 394)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
<b>Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz)</b>	vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl. Nr.25/ 2011 S.367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. November 2015 (Nds. GVBl. S. 335)
<b>Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)</b>	vom 6. Dezember 2017 (Nds. GVBl., S. 456), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 582)
<b>Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)</b>	vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl., S. 576), zuletzt geändert Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 588)
<b>Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatSchG)</b>	vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl., S. 104), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 578)
<b>Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)</b>	vom 24. September 1980 (Nds. GVBl., S. 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2022 (Nds. GVBl., S. 420)
<b>Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)</b>	vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl., S. 311), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 589)
<b>Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG)</b>	vom 21. März 2002 (Nds. GVBl., S. 112), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Mai 2022 (Nds. GVBl., S. 315)
<b>Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)</b>	vom 18. Dezember 2019 (Nds. GVBl., S. 437), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. 578)
<b>Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)</b>	vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl., S. 64), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2022 (Nds. GVBl., S. 578)
<b>Raumordnungsgesetz (ROG)</b>	vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2986), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1353)
<b>Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999 vom 20. September 1999, letzte Korrektur 1/2003
<b>Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) - Ausgabe 2012</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2013 vom 16. Mai 2013 – StB 11/7122.3/4-RAL-1739728a)
<b>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 – (RLS-19)</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 (VkBli. 2019)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
<b>Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012)</b>	S. 698), letzte Korrektur 02/2020 durch Rundschreiben vom 24.11.2020  eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2012 vom 02. Oktober 2012 - StB 14/7131.3/060/1707887
<b>Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)</b>	eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 (VkBl. 1997, S. 258), zuletzt geändert durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2006 - S 13/7144.2/02-11/521247
<b>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</b>	vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)
<b>Telekommunikationsgesetz (TKG)</b>	vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1166)
<b>Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO)</b>	in der Fassung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl., S. 378)
<b>Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)</b>	vom 19. März 1991 (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I, S. 1325)
<b>Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)</b>	in der Fassung durch Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I, S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154)
<b>Verwaltungszustellungsgesetz (VwZG)</b>	vom 12. August 2005 (BGBl. I S. 2354), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
<b>Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung - DepV)</b>	vom 27. April 2009 (BGBl. I S. 900), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598)
<b>16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)</b>	vom 12. Juni 1990 (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)
<b>24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)</b>	vom 04. Februar 1997 (BGBl. I, S. 172), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)

Rechtsvorschrift	Veröffentlichung
<b>39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)</b>	vom 2. August 2010 (BGBl. I, S. 1065), zuletzt geändert durch Artikel 112 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

Abkürzungen:

BGBl. = Bundesgesetzblatt

Nds.GVBl. = Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt