**Region Hannover**
**Der Regionspräsident**
**- Team Baurecht und Fachaufsicht -**
**Höltystr. 17, 30171 Hannover**
**AZ: 63.01/B3-21/9-21/8**

**Hannover, 22.09.2021**

# PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS
**für**
## die B 3 Südschnellweg Hannover

**Vorhabenträger:**
Bundesrepublik Deutschland
*vertreten durch*:
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Zentraler Geschäftsbereich 3
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

**_____. Ausfertigung**

Die Fotokopie stimmt mit der Urschrift
des Planfeststellungsbeschlusses
vom 22.09.2021 vollständig überein.
Hannover, den 05.10.21
Region Hannover
Der Regionspräsident
Im Auftrage

**Der Plan ist festgestellt am 22. September 2021.**

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

**Im Auftrage**

**(Helmsen)**

# GLIEDERUNG


Abschnitt A: Verfügender Teil ..... 7
1. Planfeststellung ..... 7
1.1 Feststellung ..... 7
1.2 Planunterlagen ..... 7
1.3 Planänderungen und -ergänzungen (Grüneintragungen) ..... 8
1.3.1 Deckblätter ..... 8
1.4 Nebenbestimmungen ..... 10
1.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Bauausführung ..... 10
1.4.2 Unterrichtungspflichten ..... 10
1.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege ..... 11
1.4.4 Belange der Ver- und Entsorgungsträger sowie Telekommunikation ..... 12
1.4.5 Wasserwirtschaftliche Belange ..... 13
1.4.6 Abfall/Bodenschutz ..... 18
1.4.7 Belange des ÖPNV ..... 21
1.4.8 Militärische Belange ..... 21
1.4.9 Brandschutz ..... 21
1.4.10 Immissionsschutz ..... 21
1.4.11 Kampfmittelbeseitigung ..... 24
1.4.12 Archäologie/Bodendenkmalpflege ..... 24
1.4.13 Räumliche Begrenzung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme ..... 26
1.4.14 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung ..... 26
1.4.15 Duldung und Entschädigung der Bodenanker ..... 26
2. Wasserrechtliche Entscheidungen ..... 26
2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse ..... 26
2.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen im Endzustand (Benutzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG) ..... 27
2.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen vom Provisorium (Benutzungen gem. § 9 Abs. Nr. 4 Var. 2 WHG) ..... 31
2.1.3. Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Grundwasserentlastungsdränage und -einleitung in die Leine Ost im Endzustand ..... 31
2.1.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die temporäre Entnahme von Grundwasser innerhalb der Baugrube und die Einleitung des geförderten Grundwassers ..... 36
2.1.5 Wasserrechtliche Erlaubnisse für das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser ..... 41
2.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ..... 46
3. Einvernehmliche Regelungen ..... 47
3.1 Vereinbarungen ..... 47
3.2 Allgemeine Zusagen des Vorhabenträgers ..... 47
3.3 Einzelne einvernehmliche Regelungen ..... 47
4. Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen ..... 54

4.1. Landeshauptstadt Hannover, Schreiben vom 29.05.2020 ..... 54
4.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen, BI Umweltschutz e.V. (BiU), Schreiben vom 17.05.2020 ..... 57
4.3 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Schreiben vom 22.04.2020 ..... 57
4.4 Einwendungsnummer 265 Verkehrsclub Deutschland (VCD) - KV Region Hannover e.V. c/o Umweltzentrum, Schreiben vom 18.05.2020 s.a. ADFC und Nr. 251 ..... 57
4.5 Einwendungsnummer 179, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 57
4.6 Einwendungsnummer 222, Schreiben vom (?) ..... 58
4.7 Einwendungsnummer 229, Schreiben vom 28.04.2020 ..... 58
4.8 Einwendungsnummer 241, Schreiben vom 19.03.2020 ..... 58
4.9.1 Einwendungsnummer 242, Schreiben vom 31.03.2020, 17.04.2020, 02.05.2020, 20.05.2020 ..... 58
Einwendungsnummer 243, Schreiben vom 06.04.2020 ..... 58
Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020 ..... 58
4.9.2 Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020 ..... 58
4.10 Einwendungsnummer 244, Schreiben vom 06.04.2020 ..... 58
4.11 Einwendungsnummer 245, Schreiben vom 17.04.2020 ..... 59
4.12 Einwendungsnummer 248, Schreiben vom 14.05.2020 ..... 59
4.13 Einwendungsnummer 249, Schreiben vom 15.05.2020 ..... 59
4.14 Einwendungsnummer 250, Schreiben vom 15.05.2020 ..... 59
4.15 Einwendungsnummer 251, Schreiben vom 17.05.2020 und 30.11.2020 ..... 59
4.16 Einwendungsnummer 252, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 60
4.17 Einwendungsnummer 253, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 61
4.18 Einwendungsnummer 254, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 61
4.19 Einwendungsnummer 255, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 61
4.20 Einwendungsnummer 256, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 61
4.21 Einwendungsnummer 257, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 62
4.22 Einwendungsnummer 258, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 62
4.23 Einwendungsnummer 260, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 62
4.24 Einwendungsnummer 261, Schreiben vom 13.05.2020 ..... 62
Einwendungsnummer 262, Schreiben vom 13.05.2020 ..... 62
4.25 Einwendungsnummer 263, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 63
4.26 Einwendungsnummer 264, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 63
Einwendungsnummer 271, Schreiben vom ? (undatiert) ..... 63
4.27 Einwendungsnummer 266, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 63
4.28 Einwendungsnummer 267, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 63
4.29 Einwendungsnummer 268, Schreiben vom 16.05.2020, 10.06.2020, 10.07.2020 u.a. ..... 63
4.30 Einwendungsnummer 269, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 64
4.31 Einwendungsnummer 270, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 64
4.32 Einwendungsnummer 281, Schreiben vom 13.04.2021 ..... 64
5. Vorbehalt der ergänzenden Planfeststellung ..... 64

Abschnitt B: Begründung ..... 65
1. Rechtsgrundlagen ..... 65
2. Verfahrensrechtliche Fragen ..... 65
3. Umweltverträglichkeitsprüfung ..... 68
3.1 Allgemeines ..... 68
3.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 24 UVPG ..... 68
3.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt ..... 68
3.2.2 Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen ..... 68
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 ..71
3.2.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens ..... 76
3.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung ..... 88
3.3.1 Auswirkungen auf den Menschen ..... 89
3.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ..... 90
3.3.3 Auswirkungen auf den Boden ..... 90
3.3.4 Auswirkungen auf das Wasser ..... 91
3.3.5 Auswirkungen auf Klima/Luft ..... 91
3.3.6 Auswirkungen auf die Landschaft ..... 92
3.3.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter ..... 92
3.3.8 Auswirkungen auf die Fläche ..... 93
3.3.9 Medienübergreifende Gesamtbewertung ..... 93
4. Materiell-rechtliche Würdigung ..... 94
4.1 Planrechtfertigung ..... 94
4.2 Vorgaben der Raumordnung ..... 97
4.3 Vereinbarkeit mit Immissionsschutzrecht ..... 99
4.3.1 Lärmschutz ..... 99
4.3.2 Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe ..... 106
4.4 Vereinbarkeit mit Wasserrecht ..... 106
4.4.1 Gewässerausbau ..... 107
4.4.2 Schutz des Überschwemmungsgebietes und Hochwasserschutz ..... 108
4.4.3 Schutz von Wasserschutzgebieten ..... 108
4.4.4 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27, 47 WHG ..... 108
4.5 Vereinbarkeit mit Naturschutzrecht ..... 112
4.5.1 Natura 2000-Gebiete ..... 112
4.5.2 Sonstige Schutzgebeite nach BNatSchG und NAGBNatSchG ..... 113
4.5.3 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ..... 115

4.5.4 Gesetzlicher Biotopschutz ..... 118
4.5.5 Artenschutz ..... 119
4.5.6 Ergebnis ..... 121
4.6 Vereinbarkeit mit anderen Belangen ..... 121
4.6.1 Keine negativen Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz ..... 121
4.6.2 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten ..... 121
4.6.3 Auswirkungen auf das Radwegenetz ..... 122
4.6.4 Baugrund/Erdarbeiten ..... 122
4.6.5 Ingenieurbauwerke ..... 123
4.6.6 Abfall, Boden ..... 125
4.6.7 Denkmalschutz ..... 125
4.6.8 Weitere öffentliche Belange ..... 125
4.6.9 Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum ..... 126
4.6.10 Vereinbarkeit mit dem Klimaschutzgesetz ..... 128
4.7 Gesamtabwägung ..... 128
4.7.1 Variantenvergleich ..... 128
4.7.2. Überwiegen des öffentlichen Interesses am Vorhaben ..... 137
5. Besondere Begründungen ..... 141
5.1 Begründung der Planänderungen ..... 141
5.2 Begründung für die zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen ..... 142
5.3 Wasserrechtliche Erlaubnis ..... 142
5.4 Begründung des Vorbehalts der ergänzenden Planfeststellung ..... 143
6. Begründung der Entscheidungen über Einwendungen und Stellungnahmen gemäß Abschnitt A Ziffer 4 ..... 143
6.4.1 Landeshauptstadt Hannover, Schreiben vom 29.05.2020 ..... 143
6.4.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen, BI Umweltschutz e.V. (BiU), Schreiben vom 17.05.2020 ..... 149
6.4.3 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Schreiben vom 22.04.2020 ..... 151
6.4.4 Einwendungsnummer 265 Verkehrsclub Deutschland (VCD) - KV Region Hannover e.V. c/o Umweltzentrum, Schreiben vom 18.05.2020 s.a. ADFC und Nr. 251 ..... 152
6.4.5 Einwendungsnummer 179, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 153
6.4.6 Einwendungsnummer 222, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 157
6.4.7 Einwendungsnummer 229, Schreiben vom 28.04.2020 ..... 157
6.4.8 Einwendungsnummer 241, Schreiben vom 19.03.2020 ..... 158
6.4.9 Einwendungsnummer 242, Schreiben vom 31.03.2020, 17.04.2020, ..... 159
02.05.2020, 20.05.2020 ..... 159
Einwendungsnummer 243, Schreiben vom 06.04.2020 ..... 159
Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020 ..... 159
6.4.10 Einwendungsnummer 244, Schreiben vom 06.04.2020 ..... 162
6.4.11 Einwendungsnummer 245, Schreiben vom 17.04.2020 ..... 163

6.4.12 Einwendungsnummer 248, Schreiben vom 14.05.2020 ..... 164
6.4.13 Einwendungsnummer 249, Schreiben vom 15.05.2020 ..... 164
6.4.14 Einwendungsnummer 250, Schreiben vom 15.05.2020 ..... 164
6.4.15 Einwendungsnummer 251, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 167
6.4.16 Einwendungsnummer 252, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 173
6.4.17 Einwendungsnummer 253, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 174
6.4.18 Einwendungsnummer 254, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 174
6.4.19 Einwendungsnummer 255, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 176
6.4.20 Einwendungsnummer 256, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 176
6.4.21 Einwendungsnummer 257, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 179
6.4.22 Einwendungsnummer 258, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 180
6.4.23 Einwendungsnummer 260, Schreiben vom 17.05.2020 ..... 181
6.4.24 Einwendungsnummer 261, Schreiben vom 13.05.2020 ..... 185
Einwendungsnummer 262, Schreiben vom 13.05.2020 ..... 185
6.4.25 Einwendungsnummer 263, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 185
6.4.26 Einwendungsnummer 264, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 186
Einwendungsnummer 271, Schreiben vom ? (undatiert) ..... 186
6.4.27 Einwendungsnummer 266, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 186
6.4.28 Einwendungsnummer 267, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 187
6.4.29 Einwendungsnummer 268, Schreiben vom 16.05.2020, 10.06.2020, 10.07.2020 u.a. ..... 188
6.4.30 Einwendungsnummer 269, Schreiben vom 18.05.2020 ..... 189
6.4.31 Einwendungsnummer 270, Schreiben vom 16.05.2020 ..... 189
6.4.32 Einwendungsnummer 281, Schreiben vom 13.04.2021 ..... 190

Abschnitt C: Hinweise ..... 191
1. Allgemeiner Hinweis ..... 191
2. Bekanntmachungshinweis ..... 192
3. Nicht festgestellte Unterlagen ..... 192
4. Hinweis auf behördliche Entscheidungen, die durch diese Planfeststellung ersetzt werden 194
4.1 Wasserrechtliche Regelungen ..... 194
4.2 Naturschutzrechtliche Regelungen ..... 194
4.3 Denkmalschutzrechtliche Regelungen ..... 194
4.4 Waldrechtliche Regelungen ..... 195

Abschnitt D: Rechtsbehelfsbelehrung ..... 195

## Abschnitt A: Verfügender Teil

### 1. Planfeststellung

#### 1.1 Feststellung

Der von der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, aufgestellte Plan *für die B 3 Südschnellweg Hannover*, vom Landwehr-Kreisel im Westen (Bau km 0+037) bis zum Trog der DB-Brücken (BW-Nr. 3624023) im Osten (Bau km 3+862,7), wird mit den Änderungen und Ergänzungen, die sich im Laufe des Verfahrens ergeben haben, sowie den unter Ziffern 1.3, 1.4 und 2 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 beigefügt.

| Anlage | Bezeichnung | Blatt/ Anzahl | Datum |
|---|---|---|---|
| 2 | Übersichtskarte M=1:50.000 | 1 | 14.01.2020 |
| 3 | Übersichtslageplan M=1:2.500 | 1 | 14.01.2020 |
| 4 | Übersichtshöhenplan M=1:5000/500 | 2 | 14.01.2020 |
| 5 | Lageplan M=1:1.000: Blatt, 1, 3 und 5<br>Deckblatt 2 D und 4 D ersetzen Blatt 2 und 4 (s. 1.3) | 3<br>2 | 14.01.2020<br>19.02.2021 |
| 6 | *Höhenplan*: | | |
| 6.1 | Höhenplan Fahrtrichtung Ost M=1:1000/100 | 5 | 14.01.2020 |
| 6.2 | Höhenplan Fahrtrichtung West M=1:1000/100 | 5 | 14.01.2020 |
| 6.3 | Rampen M=1:1000/100 | 4 | 14.01.2020 |
| 7 | Lageplan Immissionsschutzmaßnahmen | 5 | 14.01.2020 |
| 9 | *Landschaftspflegerische Maßnahmen*: | | |
| 9.1 | Maßnahmenübersichtsplan M=1:5.000: Blatt 2<br>Deckblatt 9.1/0 (Legende) D, 1 D und 3 D ersetzen Blatt 9.1/0, 1 und 3 | 1<br>3 | 14.01.2020<br>19.02.2021 |
| 9.2 | Maßnahmenplan M=1:1.000: Blatt 3, 4 und 5<br>Deckblatt 9.2/0 (Legende) D, 1 D, 2 D, 6 D und 7 D ersetzen Blatt 9.2/0, 1, 2, 6 und 7. | 3<br>5 | 14.01.2020<br>19.02.2021 |
| 9.3 | Maßnahmenblätter (einschl. Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)<br>Die Blätter vom 14.01.2020 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 19.02.2021 (s. 1.3) | 163 | 19.02.2021 |
| 9.4 | Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation<br>Die Blätter vom 14.01.2020 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 19.02.2021 (s. 1.3). | 24 | 19.02.2021 |
| 10 | *Grunderwerb*: | | |
| 10.1 | Grunderwerbsplan: Blatt 6<br>Die Deckblätter 1 D, 2 D, 3 D, 4 D, 5 D und 7 D ersetzen die Blätter 1, 2, 3, 4, 5, 7. 8 D wird neu hinzugefügt (s. 1.3) | 1<br>7 | 14.01.2020<br>19.02.2021 |
| 10.2 | Grunderwerbsverzeichnis<br>Die Blätter vom 14.01.2020 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 12.02.2020 (s. 1.3). | 53 | 12.02.2021 |
| 11 | Regelungsverzeichnis (einschl. Vorblatt und Vorbemerkungen) | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Die Blätter vom 14.01.2020 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 12.02.2020 (s. 1.3). | 43 | 12.02.2021 |
| 14.2 | Straßenquerschnitte | 6 | 14.01.2020 |
| 16 | *Sonstige Pläne:* | | |
| 16.2.1 | Provisorium Lageplan (Deckblatt) | 2 | 19.02.2021 |
| 16.2.2 | Provisorium Höhenplan (Deckblatt) | 2 | 19.02.2021 |
| 17 | *Immissionstechnische Untersuchung*: | | |
| 17.1 | *Schalltechnische Untersuchung* | | |
| 17.1.2 | Berechnungsunterlagen zur schalltechnischen Untersuchung, Teil 2: Zusammenstellung der Beurteilungspegel S. 57, S. 87, S. 89 geändert durch Deckblatt (s. 1.3) | 90 | 11.12.2019 |
| 17.1.4 | *Baulärm:* | | |
| 17.1.4 | Erläuterungsbereicht zur schalltechnischen Untersuchung Baulärm | 18 | 07.02.2020 |
| 17.1.4 | Baulärm, Anhang 1 Gerätelisten für Baulärmbeurteilung | 18 | 07.02.2020 |
| 17.1.4/ 2.1 | • Lageplan Baulärm Bereich Mühlenholzweg<br>• Lageplan Baulärm Bereich Ost | 1<br>1 | 14.01.2020<br>14.01.2020 |
| 18 | *Wassertechnische Untersuchungen:* | | |
| 18.1 | *Oberflächenentwässerung* | | |
| 18.1.1 | Erläuterungsbericht, Anlage 1 Lageplan Einzugsgebiete Entwässerung | 5 | 14.01.2020 |
| 18.1.1 | Erläuterungsbericht, Anlage 6.1 Lageplan Einleitstelle Leine | 1 | 14.01.2020 |
| 18.1.1 | Erläuterungsbericht, Anlage 11.2 Längsschnitt Brückenentwässerung Provisorium | 1 | 14.01.2020 |

### 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=1:1.000 | Die Deckblätter 2 D und 4 D ersetzen die Blätter 2 und 4 | 2 | 19.02.2021 |
| 9 | *Landschaftspflegerische Maßnahmen*: | | | |
| 9.1 | Maßnahmenübersichtsplan M=1:5.000 | Deckblatt 9.1/0 (Legende) D, 1 D und 3 D ersetzen Blatt 9.1/0, 1 und 3 | 3 | 19.02.2021 |
| 9.2 | Maßnahmenplan M=1:1.000 | Deckblatt 9.2/0 (Legende) D, 1 D, 2 D, und 6 D ersetzen Blatt 9.2/0, 1, 2, und 6. 7 D wird neu hinzugefügt. | 5 | 19.02.2021 |
| 9.3 | Maßnahmenblätter | Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 163 | 19.02.2021 |
| 9.4 | Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation | Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 24 | 19.02.2021 |
| 10 | *Grunderwerb*: | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 10.1 | Grunderwerbspläne | Die Deckblätter 1 D, 2 D, 4 D, 5 D, und 7 D ersetzen die Blätter 1, 2, 4, 5, 7. 8 D wird neu hinzugefügt. | 6 | 19.02.2021 |
| 10.2 | Grunderwerbsverzeichnis | Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 53 | 19.02.2021 |
| 11 | Regelungsverzeichnis | Die Blätter vom 14.01.2020 werden ersetzt durch die Deckblätter vom 19.02.2020 (s. 1.3). | 43 | 19.02.2021 |
| 16.2.1 | Provisorium Lageplan | Blatt 1 und 2 werden neu hinzugefügt. | 2 | 19.02.2021 |
| 16.2.2 | Provisorium Höhenplan | Blatt 1 und 2 werden neu hinzugefügt. | 2 | 19.02.2021 |
| 17.1.2 | Schalltechnische Untersuchung: Berechnungsunterlagen | Die Seiten 57, 87 und 89 werden durch Deckblätter ersetzt. | 3 | |

Im Zuge des Anhörungsverfahren wurden Hinweise vorgetragen, so dass vereinzelt Plananpassungen vorgenommen wurden.

Die Änderungen finden sich je Unterlage in einer textlichen Zusammenfassung in einem Dokument mit dem Titel „Unterlage „XY“ Vorbemerkung“. Dies gilt für Änderungen an Berichten, Gutachten und Plänen gleichermaßen.

In Berichten werden diejenigen Kapitel teilweise mit Seitenzahl aufgeführt, in denen Änderungen erfolgt sind, so dass schnell und einfach die individuelle Änderung nachvollzogen werden kann. Die schriftlichen Ergänzungen werden in blauer Schrift dargestellt, etwaige Löschungen durch durchgestrichenen Text.

1.3.2

Zur Sicherung der Rückzugsgebiete für Tiere und als Überflughilfe insbesondere der Gattung Weißstorch ist an der südlichen Dammböschung eine technische Schutzeinrichtung (4 m hoch), auf Kosten des Vorhabenträgers, im Bereich der Ricklinger Kiesteiche und der Leine auf einer Länge von rd. 300 m, ergo zwischen Leineflutbrücke und dem Widerlager des Bauwerks Leinebrücke (zwischen Bau-km 1+520 bis ca. 1+800) erforderlich. Diese Einrichtung dient auch dem Sichtschutz der angrenzenden Freizeitnutzung. Sie ist, spätestens nach Abschluss der Bauarbeiten, als technische (Schutz-) Maßnahme mit einer Höhe von 4,00 m über Gradiente sowie einer blickdichten Ausführung zu erstellen, bis mit den geplanten Ausgleichspflanzungen eine Gehölzkulisse entstanden ist, die den Kollisionsschutz und die Abschirmung gewährleisten kann. Eine zeichnerische Darstellung ist vor Beginn der Bauausführung des Sicht-/ Kollisionsschutzes der Unteren Naturschutzbehörde und dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün der LHH zwecks Benehmensherstellung vorzulegen.

1.3.3

Fischbergung, Maßnahmenblatt 1.7 V: Sollte der zu verlegende Abschnitt der Ihme aktuell geeignete Habitatstrukturen für die Groppe aufweisen (Gewässersohle mit Kies und Steinen), so ist der neu anzulegende Gewässerabschnitt ebenfalls mit diesen Habitatstrukturen auszustatten, da es sonst zu einem Lebensraumverlust kommen würde. In diesem Fall ist das Verfüllen der alten Gewässerabschnitte bzw. sind die Abrissarbeiten außerhalb der Laichzeit der Groppe bei günstigen Bedingungen von Februar bis Juni durchzuführen. Von diesen Anforderungen kann der Vorhabenträger absehen, wenn sie vor Beginn der Maßnahmen zur Verlegung der Ihme gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde den Nachweis führt, dass keine geeigneten Habitatstrukturen für die Groppe vorliegen, und die Naturschutzbehörde dieser Einschätzung folgt. Vor Beginn von Eingriffen in die Gewässersohle ist zusätzlich unter Hinzuziehung einschlägig befähigten Personals zu prüfen, ob eine fachgerechte Fischbergung erforderlich ist.

1.3.4

Planänderung hinsichtlich der Lärmschutzwand Unterlage 5 D, Blatt Nr. 5: Auf der nördlichen Seite des SSW zwischen Bau-km 3+425 bis ca. 3+454 (Grundstücksgrenze zwischen Flurstück 150/45 und 150/47, jeweils Flur 5 Gemarkung Döhren) entfällt die Lärmschutzwand. Anschließend wird die verbleibende Lärmschutzwand LA O-01 in den Bau-km 3+454 bis 3+530 um einen 1,50 m hohen Vorschrim ergänzt. Die Änderung wird zeichnerisch in Deckblatt U5 Blatt 5 und U 7 Blatt 5 dargestellt.

## 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.

### 1.4.2 Unterrichtungspflichten

*(kursiv gesetzte Textbestandteile sind Zitate)*

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

- Vodafone Kabel Deutschland GmbH: *„Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRA-N.Hannover@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.“*
- enercity Netzgesellschaft mbH
- PLEdoc - Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH: *„Alle Details zur Umverlegungsmaßnahme der LWL-KSR-Anlage sind zwingend mit dem technischen Verwalter der GasLINE GmbH im Vorfeld abzustimmen. Hierzu bitten wir um frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem eingangs genannten Ansprechpartner. Der reibungslose Betrieb der LWL-KSR-Anlage muss zu jeder Zeit gewährleistet sein.“*
- Avacon AG - Prozesssteuerung DGP
- Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine (UHV 52)
- Gascade Gastransport GmbH Abteilung GNL
- Polizeiinspektion Hannover: *„Hier sollte eine detaillierte, regelmäßige und rechtzeitige Abstimmung zwischen den an dem Bauvorhaben beteiligten Institutionen Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Region Hannover, Landeshauptstadt Hannover, Polizeidirektion Hannover, Baufirmen u.s.w. stattfinden, um Verkehrsmaßnahmen, wie Sperrungen, Umleitungen u.s.w., zeitgerecht bekanntzugeben und somit zu einer Verminderung von Verkehrsbeeinträchtigungen und -gefahren beizutragen.“*
- ÜSTRA - Hannoversche Verkehrsbetriebe AG: *„Wir bitten darum, Betriebsunterbrechungen für den Stadtbahnbetrieb frühzeitig mit der ÜSTRA und der infra Infrastrukturgesellschaft Regidn Hannover GmbH (infra) abzustimmen, da die konkrete Terminvergabe für Sperrpausen bereits im September des jeweiligen Vorjahres erfolgt. Später genannte Betriebsunterbrechungen können in der Regel oft nicht berücksichtigt werden. Ein Fahrweg für Ersatzverkehre mit Bussen ist ebenfalls einvernehmlich mit der ÜSTRA, der infra und der Landeshauptstadt Hannover abzustimmen. Betriebsunterbrechungen können ausschließlich an Wochenenden in einem Zeitfenster von 48 Stunden durchgeführt werden. Zu beachten ist, dass in der Sperrpause Zeit für die*

*Abschaltung und Wiedereinschaltung des Fahrstroms zu berücksichtigen ist, so dass die genannten 48 Stunden nicht vollumfänglich für die Arbeiten an der Trogbaumaßnahme zur Verfügung stehen."*

- Infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH: s. ÜSTRA
- Stadt Langenhagen
- Stadt Hemmingen
- Landeshauptstadt Hannover:
    - Untere Denkmalschutzbehörde
    - OE 19, Fachbereich Gebäudemanagement
    - OE 23, Fachbereich Wirtschaft
    - OE 37, Fachbereich Feuerwehr
    - OE 52, Fachbereich Sport und Bäder
    - OE 61, Fachbereich Planen und Stadtentwicklung
    - OE 66, Fachbereich Tiefbau
    - OE 67, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün
    - OE 68, Stadtentwässerung
- Region Hannover:
    - Team Infrastruktur ÖPNV
    - Team Naturschutz Ost
    - Team Gewässerschutz Ost
    - Team Abfall
    - Team Bodenschutz Ost
- Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (LAVES), Dezernat für Binnenfischerei: *„Ausnahmegenehmigungen zur Durchführung der Elektrofischerei (gem. 44 Abs. 3 Nds.FischG i.V.m. § 10 Binnenfischereiordnung) und Ausnahmegenehmigungen nach § 6 der Binnenfischereiordnung sind rechtzeitig vorher beim Fischereikundlichen Dienst — Dezernat Binnenfischerei zu beantragen. Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vor Umsetzung der beantragten Baumaßnahmen in Kenntnis zu setzen."*

### 1.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

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 ist 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. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen werden in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die zur Eintragung erforderlichen Angaben sind hinsichtlich Inhalt, Qualität und Umfang mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde nach Durchführung der Maßnahmen vorzulegen; sie werden danach an die für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständige Stelle weitergeleitet (§ 17 Abs. 6 BNatSchG). 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.

Die Freimachung des Baufeldes soll außerhalb der Vegetationsperiode (d.h. vom 1. Oktober bis 28. Februar) erfolgen. 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.

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

Die Stellungnahmen der Ver- und Entsorgungsträger (Leitungsunternehmen) enthalten Auflagen und Hinweise. Diese werden, soweit erforderlich, zum Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses gemacht und sind demgemäß zu beachten.
Dies gilt insbesondere für:

- **Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Vahrenwalder Str. 236, 30179 Hannover (Schreiben vom 25.03.2020): *„Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.“*
- **enercity Netzgesellschaft mbH**, Auf der Papenburg 18, 30459 Hannover (Schreiben vom 15.05.2020). Hinweis: Regelungen zur Kostentragung für Umlegungsmaßnahmen oder den Neubau von Anlagen der öffentlichen Versorgung können im Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen werden. Die Kostentragung regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach etwaigen bestehenden Vereinbarungen.
- **PLEdoc - Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH**, Gladbecker Str. 404, 45326 Essen (Schreiben vom 15.05.2020): *„Die LWL-KSR-Anlage GLT/600/104 quert den Südschnellweg im Bereich der Schützenallee, die LWL-KSR-Anlage WP-32 verläuft entlang der südwestlichen Grenze des Kompensationspools "Tiefes Bruch".*
  Hinweis: Infolge der Ersetzung des Überflurbauwerks durch einen Tunnel wird die Trasse der LWL-KSR-Anlage im Bereich der Schützenallee unterbrochen. Eine Umlegung wird damit erforderlich. Dies ist im Regelungsverzeichnis laufende Nummer 4.25 geregelt. Regelungen zur Kostentragung für Umlegungsmaßnahmen oder den Neubau von Anlagen der öffentlichen Versorgung können im Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen werden. Die Kostentragung regelt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach etwaigen bestehenden Vereinbarungen.
- **Avacon AG - Prozesssteuerung DGP**, Watenstedter Weg 75, 38229 Salzgitter bzw. **Avacon Netz GmbH**, Lindenstr. 45, 21335 Lüneburg (Schreiben vom 10.03.2020)
- **Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine (GLV 52)**, Marktstr. 33, 30890 Barsinghausen (Schreiben vom 28.05.2020): Der GLV ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.
- **Gascade Gastransport GmbH Abteilung GNL**, Kölnische Str. 108-112, 34119 Kassel (Schreiben vom 24.03.2020): Sofern Belange von Gascade bei der Durchführung von externen Kompensationsmaßnahmen berührt sind, sind diese in angemessener Weise zu berücksichtigen.

### 1.4.5 Wasserwirtschaftliche Belange

#### 1.4.5.1 Gewässerausbauten

Die Verlegungen der Gewässerverläufe

1. der Ihme bei km 0+400 und
2. des Hemminger Maschgrabens bei km 1+000

stellen Gewässerausbauten im Sinne des § 68 Abs. 2 WHG dar und bedürfen nach § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung. Aufgrund der Konzentrationswirkung des § 17c FStrG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG kann diese Planfeststellung im Planfeststellungsverfahren für den Neubau des Südschnellwegs mit erteilt werden, da es sich jeweils um notwendige Folgemaßnahmen zum fernstraßenrechtlichen Vorhaben handelt.

1.4.5.1.1

Nebenbestimmungen

Die beiden vorhabenbedingten Gewässerverlegungen werden unter Beachtung der nachfolgenden Nebenbestimmungen und Hinweise zugelassen:

1.4.5.1.1.1

Das Vorhaben ist entsprechend der Planunterlagen auszuführen, soweit nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.

1.4.5.1.1.2

Der gesamte Arbeitsbereich für die Maßnahmen zum Gewässerausbau ist auf das unbedingt notwendige Maß zur Durchführung der Maßnahme zu begrenzen.

1.4.5.1.1.3

Der Beginn und die Fertigstellung der Maßnahme zum Gewässerausbau ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover anzuzeigen. Nach Fertigstellung ist ein Abnahmetermin zu vereinbaren.

1.4.5.1.1.4

Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vom Beginn der Maßnahme zum Gewässerausbau in Kenntnis zu setzen.

1.4.5.1.1.5

Die Durchführung der Baumaßnahmen hat funktional so zu erfolgen, dass der ordnungsgemäße Abfluss der Gewässer jederzeit gewährleistet ist bzw. bei Erfordernis kurzfristig hergestellt werden kann.

1.4.5.1.1.6

Es ist sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (z. B. Beton, Zement, 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.

1.4.5.1.1.7

Boden- und wassergefährdende Stoffe, die beim Maschineneinsatz während der Baumaßnahmen anfallen, sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Ist trotz aller Vorsorge eine Verunreinigung des Untergrundes bzw. des Wassers eingetreten, so ist unverzüglich die Untere Wasserbehörde der Region Hannover zu unterrichten und mit der Beseitigung des Schadens zu beginnen. Ansprechpartner sind die Region Hannover (Telefon: 0511/616-22764) und nach Dienstschluss die Feuerwehreinsatzzentrale (Telefon: 0511/912-1211).

1.4.5.1.1.8

Baubedingte Beeinträchtigungen der Fischfauna in Leine und Ihme sind zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Die Gewässerausbaumaßnahmen müssen so schonend wie möglich erfolgen.

1.4.5.1.1.9.

Beeinträchtigungen der Gewässer als wertvoller Lebensraum für die Fischfauna, als Reproduktions- und Aufwuchsstätte sowie die ökologische Durchgängigkeit dürfen grundsätzlich nicht verschlechtert werden. Aufgrund der veranschlagten Gesamtbauzeit sollten daher die Gewässerausbaumaßnahmen zeitlich so gesteuert werden, dass sie möglichst außerhalb der Hauptlaich- und Jungfischentwicklungsphasen sowie außerhalb der Hauptwanderzeiten insbesondere der diadromen Arten erfolgen.

1.4.5.1.1.10

Die in den Maßnahmenblättern 1.6 $V_{CEF}$ und 1.7 V, auch für die Fischfauna relevanten, vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind vollständig umzusetzen.

1.4.5.1.1.11

Vor dem Beginn der Gewässeraushub- und -Verfüllungsmaßnahmen sind vorkommende Fische in den betreffenden Bereichen zu vergrämen und ggf. zu bergen. Insbesondere sind ggf. im Sediment verborgene Querder (Bachneunaugen, Flussneunaugen) bestmöglich zu schonen.

1.4.5.1.1.12.

Die Einhaltung der in den Maßnahmenblättern 1.6 $V_{CEF}$ und 1.7 V genannten Schutzmaßnahmen für Fische sind bei den Brückenabriss- und Rammarbeiten unbedingt sicherzustellen. Da der Zeitraum geringster Beeinträchtigung von Gewässerausbaumaßnahmen in die Monate August bis September fällt, sollte versucht werden, in diesen Zeitraum gravierende Arbeiten, wie das Rammen, zu legen. Grundsätzlich sollten zudem Ramm- und Abrissarbeiten nicht gleichzeitig durchgeführt werden, so dass möglichst noch beruhigte Gewässerbereiche verbleiben. Das Rammen sollte täglich auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

1.4.5.1.1.13.

Eine Versiegelung der Sohle im Bereich der Brückenbauwerke soll auf ein Mindestmaß reduziert werden. Auf eine Verklammerung (Teilverguss) der Steinschüttungen sollte soweit wie möglich verzichtet werden, um Rückzugsmöglichkeiten für Fische zu erhalten. Wo ein Teilverguss unverzichtbar sein sollte, sollte mehr als 50 % an Hohlräumen im Deckwerk erhalten bleiben.

1.4.5.1.1.14.

Die Erreichbarkeit der neuen Unterführung Ihme (BW02) für Unterhaltungsarbeiten am Gewässer muss gewährleistet sein, hierfür ist auf der Nordseite des SSW der Randstreifen zwischen Deich und Ihme frei zu halten. Die westliche Berme muss, wenn die Höhenlage dies erfordert, vom Randstreifen aus per Treppe erreichbar sein, ein Geländer ist nicht erforderlich. Auf der Südseite vom

SSW, vom Sportplatz kommend, ist ein unbefestigter Weg oder Trampelpfad zur Südwestecke der Unterführung anzulegen und von Baumpflanzungen frei zu halten. Die vorhandene Treppe ist zwischen Böschungskante und der westlichen Berme durch eine neue Treppe zu ersetzen. Ein Geländer ist nicht erforderlich.

1.4.5.1.1.15.

Die Erreichbarkeit der neuen Unterführung Hemminger Maschgraben (BW04) für Unterhaltungsarbeiten am Gewässer muss gewährleistet sein. Hierfür ist auf der Ostseite des Grabens von Süden kommend ein von Gehölzen freizuhaltender Bereich in 3,00 m Breite vorzusehen.

1.4.5.1.1.16.

Der Vorhabenträger hat etwaige vorhabenbedingte Kosten der Gewässerunterhaltung, die während der Bautätigkeiten entstehen, dem Unterhaltungspflichtigen zu erstatten.

1.4.5.1.1.17.

Alle baulichen Tätigkeiten an Gewässern, an denen der Stadtentwässerung der Landeshauptstadt Hannover die Unterhaltungspflicht obliegt, sind im Vorfeld mit dieser abzustimmen.

1.4.5.1.2 Hinweise

1.4.5.1.2.1

Die zuständige Wasserbehörde oder deren Beauftragte sind berechtigt, die Einhaltung der gestellten Auflagen nach § 101 WHG in Verbindung mit § 126 NWG auf Kosten des Vorhabenträgers zu überwachen.

1.4.5.1.2.2

Eventuelle Beschädigungen am Gewässer oder seiner Ufer sind auf Kosten des Vorhabenträgers / des Erlaubnisnehmers zu beseitigen.

1.4.5.1.2.3

Im Hinblick auf die bestmögliche Minimierung der Beeinträchtigungen der Fischfauna sollten die Ausbauarbeiten an Ihme und Leine in den Monaten August und September erfolgen, soweit dies mit den Anforderungen gemäß Ziffer 1.3.3 kompatibel ist.

1.4.5.1.2.4

Flutungen von neu angelegten Gewässerabschnitten sollten ab März eines Jahres erfolgen. Zur Vermeidung von Aufwirbelungen des Sediments und Abdrift sollten die Flutungen nicht abrupt, sondern langsam und gleichmäßig erfolgen.

1.4.5.1.2.5

Der Umweltbaubegleitung müssen auch die Aufgaben einer sog. Ökologischen Baubegleitung (DWA-Merkblatt M619, 2015) obliegen.

1.4.5.1.2.6

Bauausführung und Gestaltung der neuen Gewässerabschnitte sollte durch eine „ökologische Baubegleitung" sichergestellt werden. Die Empfehlungen zur ökologisch/biologischen Baubegleitung zielen ab

- ausschließlich auf den Schutz der Fischfauna unmittelbar vor und beim Gewässerausbau, d.h. zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen, sowie

- auf eine korrekte bauliche Umsetzung der Maßnahmen aus gewässer- und fischökologischer Sicht.

1.4.5.1.2.7

Die „ökologische Baubegleitung" (öB) muss aus fischbiologischer Sicht insbesondere auf Folgendes achten:

- Die öB hat zu beurteilen, ob vor und während der Verfüllung von Gewässerabschnitten der Fischbestand in den von der Maßnahme betroffenen Gewässerabschnitten zu bergen und schonend in nicht hiervon betroffene Gewässerabschnitte umzusetzen ist. Sofern eine Bergung vor oder/und während der Verfüllung erforderlich ist, ist rechtzeitig vorher beim Fischereikundlichen Dienst eine Ausnahmegenehmigung zur Elektrofischerei zu beantragen.
- Die Verfüllungen sollten zudem sukzessive so erfolgen, dass Fische stromab in den Vorfluter abwandern können. Ein sogenannter „Fischfalleneffekt" muss vermieden werden.
- Die öB hat auf die Einhaltung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Maßnahmenblätter 1.6 VCEF und 1.7 V) zum Schutz der Fische zu achten. Beim Auftreten von Pessimalsituationen und Gefährdungen der Fische (z. B. notatmend an der Wasseroberfläche) muss Sorge dafür getragen werden, dass kurzfristig weitere geeignete Schutzmaßnahmen umgesetzt werden.

1.4.5.1.2.8

Ausnahmegenehmigungen zur Durchführung der Elektrofischerei (gem. § 44 Abs. 3 Nds. FischG i. V. m. § 10 Binnenfischereiordnung) und Ausnahmegenehmigungen nach § 6 der Binnenfischereiordnung sind rechtzeitig vorher beim Niedersächsischen Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Dezernat für Binnenfischerei (LAVES), Fischereikundlichen Dienst zu beantragen.

1.4.5.2 Überschwemmungsgebiet

1.4.5.2.1 Nebenbestimmungen

1.4.5.2.1.1

Für den Vorhabenbereich, insbesondere für die örtlich verlegten und naturnah ausgebauten Fließgewässer und Durchlassbauwerke sind maßnahmenbezogene Unterhaltungspläne aufzustellen, in denen die mindestens erforderlichen Pflege- und Unterhaltungsarbeiten unter Berücksichtigung der Standortcharakteristik und der Belange des Hochwasserschutzes aufgeführt sind. Die Unterhaltungspläne sind der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover zur fachtechnischen Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.

1.4.5.2.1.2

Die Ausführungsplanung und Umsetzung des Vorhabens hat betreffend der Gestaltung der Dammbreite des Straßenkörpers, der Durchlass- und Brückenbauwerke, der Gewässer- und Geländemorphologie, der Anpflanzungen, etc. dem Umfang der Entwurfsplanung zu entsprechen. Insbesondere Planabweichungen, die negativen Einfluss auf den Retentionsraum und auf das Hochwasserabflussregime haben können, sind unzulässig.

1.4.5.2.1.3

Sämtliche Baumaßnahmen sind unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes fachgutachterlich zu begleiten. Generell sind abflusshemmende Maßnahmen und Abflusshindernisse zu minimieren bzw. zu vermeiden, um einen schadlosen Hochwasserabfluss sicherzustellen.

1.4.5.2.1.4

Ist während der Umsetzung der Planungen ein Hochwasserereignis zu besorgen, so ist der Baubetrieb im möglichen Gefahrenbereich unverzüglich einzustellen. Die Baustelle ist entsprechend zu räumen und zu sichern, sodass keine Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses und kein Abdriften von Geräten, Anlagen, Materialien, etc. möglich sind.

1.4.5.2.1.5

Baustelleneinrichtungsflächen, Baucontainer, Behelfskonstruktionen, Baumaterialien etc. sind möglichst außerhalb des Überschwemmungsgebietes der Leine bzw. außerhalb des Wirkbereiches eines Hochwassers anzuordnen. Sofern unter Berücksichtigung von z. B. logistischen und funktionalen Gesichtspunkten keine Alternativstandorte in Betracht kommen, sind die Anlagen so anzulegen und zu betreiben, dass kein Abtreiben und/oder Verdriften der Anlagen und insbesondere kein Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächengewässer und in das Grundwasser zu besorgen sind. Bei der Gefahr eines auflaufenden Hochwassers sind alle ungesicherten und beweglichen Gerätschaften, Anlagen, Materialien, etc. aus dem möglichen Wirkbereich des Hochwassers unverzüglich zu entfernen.

1.4.5.2.1.6

Unter Berücksichtigung des Baufortschritts und der jeweiligen Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebietes der Leine ist zur Kompensation sukzessiv jeweils der Retentionsraum zeitgleich plankonform auszugleichen. Spätestens 6 Monate nach der Beendigung der Arbeiten im Überschwemmungsgebiet der Leine ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover der Nachweis für den gesamten Retentionsraumausgleich vorzulegen.

1.4.5.2.1.7

Im Wirkbereich eines möglichen Hochwassers vorgesehene bauliche Anlagen und Anlagenteile sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden Strömungsverhältnisse statisch zu bemessen und gegen Auf- und Abtrieb zu sichern.

1.4.5.2.1.8

Nach der Umsetzung der Planungen ist unter Beteiligung der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover eine Abnahme durchzuführen.

1.4.5.2.2 Hinweis

1.4.5.2.2.1

Der bauzeitliche Zustand innerhalb des gesetzlichen und vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes der Leine / Ihme wird als temporär angesehen, so dass keine gesonderte wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 78 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes für die Aufstellung von baulichen Anlagen (Hilfsgerüste, Container, etc.) und für die Lagerung von Baustoffen erforderlich wird.

1.4.5.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Für alle wasserrechtlichen Tatbestände gilt, dass die in den entsprechenden Maßnahmenblättern beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen - auch die für die Fischfauna vorgesehenen relevanten Schutzmaßnahmen - über eine zusätzliche Nebenbestimmung bei allen zukünftigen Erlaubnissen und Genehmigungen für verbindlich zu erklären sind. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des LAVES vom 24.04.2020 wird verwiesen.

### 1.4.6 Abfall/Bodenschutz

1.4.6.1 Hinweise und Nebenbestimmungen (LBEG):

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 > 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. Überfahrungsverbotszonen, 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.

1.4.6.1.4 Für Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen.

1.4.6.1.5 Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben

1.4.6.2 Nebenbestimmungen und Hinweise (Untere Abfallbehörde)

Hinweise:

- In Vorbereitung der Baumaßnahme wurden Bodenuntersuchungen ausgeführt. Hinsichtlich der abfallrechtlichen Einstufung von anfallenden Aushubböden können die Ergebnisse lediglich eine orientierende Einschätzung geben. Im Falle einer geplanten externen Entsorgung von Aushubböden ist es daher zwingend notwendig, eine abfallrechtliche Deklaration entsprechend den nachfolgenden Auflagen durchzuführen.
- Ansprechpartner bei der Region Hannover ist die Untere Abfallbehörde (UAB), 0511 / 616-25714.

Auflagen:

- Die im Rahmen des Bauvorhabens anfallenden Abfälle (z.B. Boden, Bauschutt, ggf. Straßenaufbruch) sind gem. § 7 KrWG ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten, bzw. zu beseitigen.
- Vier Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ist ein qualifiziertes Verwertungs- und Entsorgungskonzept aufzustellen und der UAB vorzulegen. Im Konzept ist sowohl die externe Entsorgung von Ausbaustoffen als auch die Vor-Ort-Verwertung von Liefer- und Recyclingmaterialien aufzuführen. Die entsprechenden Nachweise und Dokumentationen über die Verwertung / Entsorgung sind der UAB zu übermitteln.
- Mineralische Ausbaustoffe, die nicht am Standort wiederverwertet werden können, sind in Haufwerken bereitzustellen. Als maximale Haufwerksgrößen sind 300 m³ für Auffüllungsmaterial und 1.000 m³ für gewachsenen (geogenen) Boden anzusetzen. Die in Haufwerken bereitgestellten Materialien sind unabhängig von ihrer Belastung so zu sichern, dass keine Beeinträchtigungen für die Schutzgüter, z.B. die belebte Umwelt sowie Boden und Grundwasser, auftreten. Sofern Schadstoffgehalte oder Konsistenz der aufgehaldeten Materialien eine Gefährdung für Schutzgüter, z.B. Boden und Gewässer, besorgen lassen, sind zur Vermeidung einer möglichen Schadstoffverfrachtung bzw. Verwehung entsprechende Untergrund- und/ oder Oberflächenabdichtungen (Folie o. Ä.) erforderlich. Die Haufwerke sind nach den einschlägigen Regeln (LAGA PN 98) durch einen qualifizierten Sachverständigen zu beproben und gemäß der LAGA M20 zu untersuchen. Erst diese Deklaration ermöglicht die weitere Verwertung. Der Umfang der Deklarationsanalytik richtet sich u.a. nach der LAGA M20 bzw. Deponieverordnung sowie den Annahmekriterien des Entsorgers. Die Untersuchungen sind durch ein für diese Aufgabenstellung akkreditiertes Labor durchzuführen.
- Der Baubeginn ist rechtzeitig (mind. 2 Wochen vorher) bei der UAB anzuzeigen.
- Der UAB ist die Teilnahme an Baubesprechungen zu ermöglichen.
- Abweichnungen sind nur im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde zulässig.

1.4.6.3 Nebenbestimmungen und Hinweise (Untere Bodenschutzbehörde)

Hinweise:

- Zwischen den beiden Brücken Leinebrücke und Leineflutbrücke befindet sich eine Altablagerung. Hierbei handelt es sich um eine ehemalige Tongrube, die im Zuge des Baus des Südschnellweges mit Bauschutt und Trümmerschutt verfüllt wurde. Die Mächtigkeit der Altablagerung beträgt etwa 4 m. Im Zuge der Erweiterung des SSW ist in diesem Bereich vermehrt mit Trümmerschutt zu rechnen.
- 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.

Allgemeine Auflagen:

- Um die Belange des Bodenschutzes zu wahren und schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden, ist eine in der Baupraxis bewährte bodenkundliche Baubegleitung einzubeziehen. Rechtzeitig vor Baubeginn – mindestens acht Wochen – ist der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) eine Ansprechpartnerin oder ein Ansprechpartner für die Durchführung der bodenkundlichen Baubegleitung zu benennen.
- Vier Wochen vor Baubeginn ist der UBB ein Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzept vorzulegen.
- Spätestens 12 Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Umsetzung des Bodenschutz- und Bodenmanagementkonzeptes durch die bodenkundliche Baubegleitung in einem Abschlussbericht zu dokumentieren. Der erfolgreiche Schutz der Bodenfunktion und die maßnahmenangepasste Wiederherstellung der Bodenfunktionserfüllung ist im Abschlussbericht zu bestätigen.
- 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 bodenkundliche Baubegleitung zu bescheinigen.
- Sollten bei den Erdarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen, Altlasten oder sonstige Auffälligkeiten im Boden (Geruch, Farbe, Fremdbestandteile in größeren Mengen) angetroffen werden, ist die Untere Bodenschutzbehörde der Region Hannover zu informieren.

Auflagen zum Aus- und Wiedereinbau von Böden:

- 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, sofern kein Nassaushub wie im Tunnelbereich durchgeführt wird, getrennt voneinander zu entnehmen und in Mieten / Haufwerken oder Wällen bis zu einer fachgerechten Wiederverwertung gegen Verdichtung und Vernässung geschützt zu lagern.
- Die Miethöhen für Oberböden sind auf 2 m Höhe zu begrenzen. Sofern keine direkte Verwertung vorgesehen ist, sind die Oberbodenmieten in einem kulturfähigen und damit biologisch aktiven Zustand zu erhalten. Bei einer geplanten Lagerungsdauer von länger als 6 Monaten sind die Bodenmieten unmittelbar nach Aufschüttung mit tiefwurzelnden, winterharten und stark wasserzehrenden Pflanzen zu begrünen.
- Das Befahren von Bodenmieten ist grundsätzlich nicht zulässig.
- Bei Rekultivierungsmaßnahmen sind die Vorgaben der DIN 19731 und der DIN 18915 in aktuellster Fassung zu beachten. Der Wiedereinbau von vor Ort entnommenem mineralischen Bodenmaterial hat, sofern bodenmechanisch und abfallrechtlich möglich, in Anlehnung an die natürliche ursprüngliche Bodenhorizontierung zu erfolgen.

Auflagen zu temporär genutzten Flächen:

- 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. bei Baustraßen, BE-Flächen). 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 anzunehmen.
- 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.
- Wird eine temporäre Fläche auf einem Acker angelegt, so ist der Ackerboden abzuschieben 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 zu planieren. Der ursprüngliche Zustand der Ackerfläche ist wiederherzustellen.

- Abweichnungen sind nur im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde zulässig.

### 1.4.7 Belange des ÖPNV

Der Bauablauf im Kreuzungsbereich der Hildesheimer Straße und die konkrete Ausgestaltung der Gleisanlage ist detailliert mit der ÜSTRA und der Infra im weiteren Verlauf der Planung abzustimmen. Bauzeitliche und endgültige Veränderungen der Stadtbahnanlagen sind der Region Hannover - Team 86.05 anzuzeigen.

Betriebsunterbrechungen für den Stadtbahnverkehr sind im Einvernehmen mit der ÜSTRA und der infra festzulegen. Die konkrete Terminvergabe hat im September des jeweiligen Vorjahres zu erfolgen.

Ein Fahrweg für den Ersatzverkehr mit Bussen ist im Einvernehmen mit der ÜSTRA, der infra und der Landeshauptstadt Hannover (LHH) abzustimmen.

### 1.4.8 Militärische Belange

Die Bestimmungen der RABS (Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge) sind einzuhalten. Außerdem hat eine Einstufung der Brückenbauwerke nach MLC (Militärische Lastenklasse) zu erfolgen.

### 1.4.9 Brandschutz

Im Zuge der Ausführungsplanung ist das Gesamtsicherheitskonzept kontinuierlich fortzuschreiben und weiterhin mit dem Fachbereich Feuerwehr abzustimmen. Die Festlegungen des Sicherheitskonzeptes sind bei der Planung, der Errichtung und dem Betrieb des Straßentunnels zu berücksichtigen.

Müssen Verkehrsbeziehungen während des Projektzeitraumes signifikant verändert werden (Straßensperrungen, Umleitungen u.s.w.), ist dies mit dem Fachbereich Feuerwehr abzustimmen. Dies trifft insbesondere den in Kapitel 9.4 des Erläuterungsberichtes beschriebenen temporären Wegfall der Fahrbeziehung zwischen dem Südschnellweg in Fahrtrichtung West und der Hildesheimer Straße.

Hinweis: Die Koordinierung der im Zuge der weiteren Planung und Bauausführung notwendigen Absprachen erfolgt durch die LHH, Fachbereich Feuerwehr, Sachgebiet 37.10.

### 1.4.10 Immissionsschutz

1.4.10.1 Lärmschutz

- Der Vorhabenträger hat am Immissionsobjekt 195, auch über den Zeitpunkt eines aus anderen Gründen möglichen Rückbaus der schallabsorbierenden Irritationsschutzwand hinaus, den notwendigen Lärmschutz sicherzustellen bzw. dann eine Entschädigung zu leisten. Gleiches gilt für vergleichbare Immissionsobjekte, bei denen der Anspruch auf zu leistenden Lärmschutz zunächst nicht durch eine Lärmschutzwand, sondern durch eine schallabsorbierende Irritations- oder Kollisionsschutzwand sichergestellt wird.

1.4.10.2 Baulärm

1.4.10.2.1

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).

1.4.10.2.2

Im Rahmen des Baustellenbetriebs sind lärmintensive Arbeiten (Baumaschineneinsatz, Lkw-Bewegungen) auf den Tageszeitraum (7:00 bis 20:00) zu beschränken. Dieses gilt nicht für Tätigkeiten, die terminlichen Restriktionen Dritter (bspw. Sperrpausen der ÜSTRA) unterliegen, oder bei bautechnologischen Zwangspunkten (z.B. zur Aufrechterhaltung von Betonierabschnitten).

1.4.10.2.3

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

1.4.10.2.4

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 Geräuschentwicklung zu mindern. Soweit realisierbar, sind lärmintensive Arbeiten zusammenzulegen, um den Verdeckungseffekt zu nutzen.

1.4.10.2.5

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. Es sind die lärmintensiven Bauphasen in den Bereichen gemäß Ziffer 1.4.10.2.6 und an repräsentativen Immissionsorten für andere Baugebiete im Einwirkungsbereich zu erfassen und mit der Baulärmprognose zu vergleichen.

1.4.10.2.6

Die grundsätzlich einzuhaltenden Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden dort, wo sie auch aufgrund hoher Vorbelastung nicht eingehalten werden können, durch die nachstehend festgesetzten projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen ersetzt:

- Bereich 1 ost (grün) – Mischgebiet nördlich und südlich des Südschnellwegs westlich der Landwehrstraße / Heuerstraße (entsprechend der Abbildung auf S. 7 der Unterlage 17.1.4):

  70 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 2 ost (rot) – Wohngebiet südlich des SSW östlich der Landwehrstraße bis östlich der Hildesheimer Straße Haus-Nr. 221, 223, 225, 227 und 229 (entsprechend der Abbildung auf S. 7 der Unterlage 17.1.4):

  73 dB(A) am Tag und 68 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 3 ost (gelb) Wohngebiet südlich und nördlich des SSW im Bereich Helmstedter Straße, Klinkerfuesstraße, Im Bruche, Mädlerstraße, Heveliusstraße und der Dietrich-Bonhoeffer-Schule, sowie Abbestraße, Zeißstraße und Hans-Eyl-Straße (entsprechend der Abbildung auf S. 7 der Unterlage 17.1.4):

  68 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 4 ost (grau) – Gewerbegebiete nördlich des SSW und südlich der DB-Strecken zwischen Abbestraße und der Schützenallee (ohne Mischgebiet im Bereich Heuerstraße; entsprechend der Abbildung auf S. 7 der Unterlage 17.1.4):

  75 dB(A) am Tag und 75 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 1 west (gelb) – unterschiedliche Wohngebiete und Seniorenwohnanlage in Ricklingen (entsprechend der Abbildung auf S. 8 der Unterlage 17.1.4):

  55 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 2 west (grün) - Wohnbebauung „An der Bauerwiese“ im Außenbereich (entsprechend der Abbildung auf S. 8 der Unterlage 17.1.4):

  61 dB(A) und 58 dB(A) in der Nacht,

- Bereich 3 west (rot) – Wohngebäude Mühlenholzweg 4 südlich SSW (entsprechend der Abbildung auf S. 8 der Unterlage 17.1.4):

  69 dB(A) am Tag und 66 dB(A) in der Nacht.

Im Übrigen behalten die Bestimmungen der AVV Baulärm ihre Gültigkeit.

Sofern die vorstehend festgesetzten projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen oder die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm aus technischen Gründen nicht eingehalten werden können, besteht ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Bemessungsgrundlage für die Höhe der Entschädigungen ist die Anzahl der Tage bzw. Stunden, in denen Überschreitungen der projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen aufgrund des Lärmmonitorings festgestellt wurden. Weiterhin ist bei der Bemessung der Entschädigungshöhe die Höhe der Überschreitung der projektspezifschen Zumutbarkeitsschwellen bzw. der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm zu berücksichtigen.

#### 1.4.10.3 Passiver Schallschutz

- Die Eigentümer der nachfolgend genannten Objekte (vgl. Unterlage 17.1.2, S. 8 ff.), 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:
  - Klinkerfuesstr. 23 (Objekt Nr. 716), 2. Obergeschoss

- Mühlenholzweg 4 (Objekt-Nr. 184), Nordostfassade, Dachgeschoss

### 1.4.11 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.

### 1.4.12 Archäologie/Bodendenkmalpflege

Stadt Langenhagen:

Hinsichtlich der vorhabenbedingten Maßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Langenhagen gelten die nachstehenden Regelungen:

1.4.12.1

Der Beginn der Erdarbeiten (Oberbodenabtrag und alle in den Unterboden reichenden Erdarbeiten) ist vom Träger der Maßnahme sobald wie möglich, mindestens aber vier Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige ist an die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Langenhagen zu richten. Die Anzeigepflicht bezieht sich auf evtl. Rodungsarbeiten, den Oberbodenabtrag und auf alle in den Unterboden reichenden Erdarbeiten.

1.4.12.2

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

1.4.12.3

Die o. g. Erdarbeiten sind von einer qualifizierten Fachkraft (mind. Grabungstechniker/in) zu begleiten, damit ggf. auftretende Bodenfunde sofort erkannt sowie unter Hinzuziehung weiteren Fachpersonals (Grabungshelfer) 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) und die Dokumentationsrichtlinien der Region Hannover/Archäologische Denkmalpflege (Stand 11/2014).

1.4.12.4

Die Beauftragung der qualifizierten Fachkraft ist im Vorfeld der Maßnahme mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Langenhagen abzustimmen.

1.4.12.5

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

1.4.12.6

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.

1.4.12.7

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

1.4.12.8

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.

Ungeachtet der vorstehenden Bedingungen/Auflagen gelten für alle Erdarbeiten die Bestimmungen des NDSchG hinsichtlich unerwarteter Funde (Melde- und Anzeigepflicht bei Bodenfunden gem. § 14 NDSchG).

<u>Landeshauptstadt Hannover:</u>

Aus archäologischer Sicht ist bei den geplanten Erdarbeiten für den Ausbau des Südschnellweges auf der gesamten Streckenführung mit archäologischen Befunden und Funden zu rechnen, die bei den Erdarbeiten für die Verbreiterung des Fahrbahndammes, der Anlage der provisorischen Fahrbahnen an der Willmerstraße und dem Bodenaushub für die Unterführung der Hildesheimer Straße zerstört werden würden.

Es wird eine facharchäologische Begleitung des Oberbodenabzugs bis ca. 40 cm Tiefe unter heutiger GOK angeordnet. Der Oberboden muss im Beisein einer qualifizierten Fachkraft und mit Hilfe eines Hydraulikbaggers mit zahnloser schwenkbarer Grabenschaufel abgezogen werden. Sollten sich im so hergestellten Planum konkrete Hinweise auf archäologische Funde und Befunde ergeben, die durch die Erdeingriffe für die Baumaßnahmen zerstört werden würden, so sind dort gemäß § 6 Abs. 3 NDSchG facharchäologische Untersuchungen (Bergung + Dokumentation) nach den Grabungsrichtlinien des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege durch eine Grabungsfirma durchzuführen, die die Ausdehnung des Bauvorhabens abdecken. Der Grabungsfirma ist für die zu erstellende Dokumentation und Bergung hinreichend Zeit zur Verfügung zu stellen. Die Kosten hierfür sind gemäß § 6 Abs. 3 NDSchG vom Veranlasser zu tragen. Die Beauftragung der Grabungsfirma und die Grabungskonzeption ist mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Hannover und dem NLD, Referat Archäologie, abzustimmen. Diese archäologischen Untersuchungen sollten möglichst zeitnah mit genügend zeitlichem Vorlauf vor den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden.

Falls keine Bodenfunde-/ Befunde auftreten, werden die entsprechenden Flächen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege zur sofortigen Baufortführung freigegeben.
Die Dokumentation und die Funde verbleiben beim NLD.

Hinweis: Bei dem Bodendenkmal bei Bau-km 0+630 handelt es sich um den Zufallsfund einer mittelsteinzeitlichen Geröllkeule, deren genauer Fundort nicht mehr sicher zu ermitteln ist. Weder bei der Unteren Denkmalschutzbehörde der LHH noch beim NLD bestehen Bedenken aufgrund der mutmaßlichen Nähe zum Baufeld, da eine facharchäologische Begleitung der Erdarbeiten stattfindet.

### 1.4.13 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.

### 1.4.14 Räumliche Begrenzung der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme und anschließende Wiederherrichtung

Die geplante vorübergehende Flächeninanspruchnahme (s. hierzu die Unterlagen 10.1 D und 10.2 D) darf nur innerhalb der in den Planunterlagen hierfür vorgesehenen Bereiche erfolgen und soll so kurz wie möglich dauern. 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.

Nach vollständiger Beendigung der Baumaßnahmen sind die lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen und baulichen Anlagen mindestens dem vorherigen Zustand entsprechend wiederherzustellen, wenn und soweit in diesem Beschluss nichts Abweichendes geregelt ist. Soweit dies nicht möglich ist, ist eine Entschädigung fällig. Gestaltende Elemente, insbesondere auch der Aufwuchs, sind von der Wiederherstellung grundsätzlich ausgenommen und werden in Geld entschädigt. Auf ausdrücklichen Wunsch des Betroffenen ist der Aufwuchs jedoch durch den Vorhabenträger wiederherzustellen.

### 1.4.15 Duldung und Entschädigung der Bodenanker

Die Bodenanker, mit denen die Baugrubenwand während der Bauphase rückverankert wird, sind nach Fertigstellung des Vorhabens und dem hiermit begründeten Entfall ihrer statischen Notwendigkeit zu durchtrennen und wirksam zu entkoppeln. Danach sind die Bodenanker von den betroffenen Grundeigentümern dennoch als funktionslos im Boden verbleibend grundsätzlich zu dulden. Die Duldungspflicht des Grundeigentümers endet, sobald und soweit Arbeiten auf dem betroffenen Grundstück anstehen, denen die Anker im Wege sind. Soweit die Duldungspflicht dinglich gesichert wurde, haben die Betroffenen zu diesem Zeitpunkt einen Anspruch auf Löschung der Sicherung. Die Duldung der Bodenanker ist zu entschädigen.

Sollte es durch die Anker zu Schäden am Grundstück kommen, z. B. durch hochquellenden Beton oder Setzungen, hat der Vorhabensträger geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Verbleibende Schäden durch die Bodenanker sind ebenfalls zu entschädigen.

## 2. Wasserrechtliche Entscheidungen

### 2.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Vorbemerkungen

Das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (oberirdische Gewässer und Grundwasser) stellen Benutzungen nach § 9 WHG dar und bedürfen gem. §§ 8, 10 WHG der wasserrechtlichen Erlaubnis. Das gleiche gilt für das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser.

### 2.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen im Endzustand (Benutzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG)

Gem. §§ 8, 10 WHG wird die wasserrechtliche Erlaubnis, d. h. die widerrufliche Befugnis für folgende Gewässerbenutzungen im Zusammenhang mit der Niederschlagswasserentwässerung erteilt:

2.1.1.1

Einleitung von Niederschlagswasser über die Einleitstelle Ihme von der südlichen Fahrbahn im Entwässerungsabschnitt 2 über die Retentionsbodenfilteranlage 1 in einer Menge bis zu

| UTM-Koordinaten der Einleitstelle | Einleitmengen | | |
|---|---|---|---|
| | l/s* | $m^3/d$ | $m^3/_a$ |
| X= 32549537,476<br>Y= 5798725,344 | 0,97 | 129,6 | 2.106 |

2.1.1.2

Einleitung von Niederschlagswasser über die Einleitstelle Leine West von den Brückenbauwerken und Leineflutmulde über die Retentionsbodenfilteranlage 2 in einer Menge bis zu

| UTM-Koordinaten der Einleitstelle | Einleitmengen | | |
|---|---|---|---|
| | l/s* | $m^3/d$ | $m^3/a$ |
| X= 32550852,997<br>Y= 5799032,149 | 2,78 | 370,8 | 6.025 |

2.1.1.3

Einleitung von Niederschlagswasser über die Einleitstelle Graben XXIX (Pänner-Schuster-Weg) von der nördlichen Rampe (Einfahrt) im Entwässerungsabschnitt 8 über eine Sedimentationsanlage mit integrierter Filtration in einer Menge bis zu

| UTM-Koordinaten der Einleitstelle | Einleitmengen | | |
|---|---|---|---|
| | l/s* | $m^3/d$ | $m^3/a$ |
| X= 32551464,229<br>Y= 5799231,428 | 1,76 | 57,6 | 936 |

Vorbehalt einer erneuten wasserrechtlichen Entscheidung:

Bei Abweichungen (Überschreitungen) von hier genehmigten Einleitmengen bedarf es einer erneuten wasserrechtlichen Erlaubnis.

2.1.1.4 Befristung

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter Ziffer 2.1.1.1 bis 2.1.1.3 werden unbefristet erteilt.

2.2.1.5 Nebenbestimmungen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter Ziffer 2.1.1.1 bis 2.1.1.3 ergehen unter folgenden Nebenbestimmungen:

2.1.1.5.1

Das Vorhaben ist entsprechend den vorgelegten Planunterlagen des Planfeststellungsentwurfs und der als Vorentwurf – Stand 13.09.2019 – eingereichten Detailpläne der Retentionsbodenfilter (Planindex: SSW-VE-QS0900-16.01-001-V-01 und SSW-VE-QS0900-16.01-002-V-01) durchzuführen, soweit nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.

Hinsichtlich der Einleitstelle in den Graben XXIX (Pänner-Schuster-Weg) sind die Detailpläne zu Lage und Ausführung der Regenwasserrückhaltung und -behandlung der Unteren Wasserbehörde noch nachzureichen.

2.1.1.5.2

Es darf nur Niederschlagswasser von den in den Planunterlagen näher bezeichneten Flächen eingeleitet werden. Wasser, das durch häuslichen, gewerblichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändert wurde oder ölhaltige oder sonstige wassergefährdende Stoffe enthält, darf nicht eingeleitet werden. Im Fall eines Ölunfalls oder der Ableitung anderer wassergefährdender Stoffe aus dem Einzugsgebiet, ist die Einleitung ins Gewässer zu verhindern. Im Schadensfall ist die Untere Wasserbehörde der Region Hannover (Rufbereitschaft, Tel.: 0171/6415938) zu informieren.

2.1.1.5.3

Während der Bauarbeiten darf kein wassergefährdender Stoff – insbesondere Baumaterialien wie z. B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt etc. – sowie Öle, Fette oder sonstige Stoffe in für Fische und andere aquatische Organismen schädlichen Mengen in das Gewässer gelangen. Bei Unfällen ist sofort die Untere Wasserbehörde der Region Hannover zu benachrichtigen.

2.1.1.5.4

Es ist sicher zu stellen, dass vor Aufnahme der Niederschlagswassereinleitung die in den Planunterlagen aufgeführten Regenwasserbehandlungsanlagen fertiggestellt sind.

2.1.1.5.5

Die Einleitstellen/Rohrausläufe sind grundsätzlich bündig mit der Böschung über Mittelwasserlinie und in 45° zur Fließrichtung auszuführen. Der Einleitungsbereich ist in Abstimmung mit dem Eigentümer/Unterhaltungspflichtigen herzustellen.

Bei der Einleitstelle Graben XXIX (Pänner-Schuster-Weg) ist die Einleitstelle so herzurichten, dass ein ausreichender Abstand zur Grabensohle eingehalten wird, so dass eine Beprobung möglich ist (mindestens 50 cm).

2.1.1.5.6

Änderungen von Art und Menge des einzuleitenden Niederschlagswassers, der baulichen Anlagen und der Eigentumsverhältnisse sind der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover anzuzeigen.

2.1.1.5.7

Die Vorreinigungsanlagen (Retentionsbodenfilter) sind nach den Vorgaben des Arbeitsblattes DWA-A-178 zu betreiben (Ausgabe 6/2019). Es ist eine Betriebsanweisung zu erstellen, in der die erforderlichen Betriebs-, Unterhaltungs- und Überwachungsmaßnahmen aufzuführen sind. Die Betriebsanweisung ist vor Inbetriebnahme der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover vorzulegen.

2.1.1.5.8

Vor der Einleitung des Niederschlagswassers in den Graben XXIX (Pänner-Schuster-Weg) ist eine Vorreinigungsanlage mit Sedimentation und Filtrationsstufe vorzusehen, mit der ein Durchgangswert von 0,25 eingehalten werden kann. Die Auswahl der Vorreinigungsanlage ist mit der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover abzustimmen und die Unterlagen zur Vorreinigungsanlage sind vorzulegen.

Die Vorreinigungsanlage ist nach Herstellerangaben zu betreiben und zu warten. Hierzu ist mit der Herstellerfirma ein Wartungskonzept abzustimmen und der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover vorzulegen. Sofern eine Eigenwartung durchgeführt werden soll, ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover die Einweisungsbestätigung des Herstellers vorzulegen und eine verantwortliche Stelle/Person zu benennen. Die erforderliche Ausrüstung ist vorzuhalten.

2.1.1.5.9

Alle Reinigungs- und Wartungsarbeiten an den Vorreinigungsanlagen sind in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren. Das gleiche gilt für besondere Vorkommnisse, die Einfluss auf die Niederschlagswassereinleitungen und die damit verbundenen Anlagen haben können (z.B. Havarien).

Das Betriebstagebuch ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover auf Verlangen vorzulegen.

2.1.1.5.10

Die Niederschlagswassereinleitung unterliegt grundsätzlich der staatlichen Überwachung nach §§ 100 f. WHG. Zur Durchführung der amtlichen Überwachung ist jeweils eine Probenahmestelle nach der jeweiligen Regenwasserbehandlungsanlage einzurichten. Die Probenahmestellen sind zu kennzeichnen und der Unteren Wasserbehörde ist zum Abnahmetermin ein entsprechend aktueller Lageplan vorzulegen. Die Probenahmestellen sind entsprechend den Vorgaben der DIN 38 402-11: 2009-02 A 11 (Abschnitt 6.2) herzurichten. Die genaue Ausführung der Probenahmestelle ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die ggf. zu nehmenden Proben werden durch das Labor der Region Hannover oder ein von der Region beauftragtes Drittlabor entnommen. Diesen Institutionen ist die jederzeitige unangemeldete Überprüfung der Gewässerbenutzung zu ermöglichen. Der Erlaubnisinhaber hat sicherzustellen, dass der Zutritt auf das Betriebsgelände und zur Probenahmestelle ermöglicht wird sowie – soweit erforderlich – Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung gestellt werden.

2.1.1.5.11

Der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover ist ein Havariekonzept vorzulegen, aus dem u. a. die Absperrmöglichkeiten und die Meldekette hervorgehen und in dem ein Lageplan mit Darstellung der Einzugsgebiete und der jeweiligen Absperrmöglichkeiten enthalten ist.

2.1.1.5.12

Die Fertigstellung der Maßnahme ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover anzuzeigen und ein Abnahmetermin zu vereinbaren.

2.1.1.5.13

Für die Reinigungsanlagen, über die Niederschlagswasser direkt an Gewässer angeschlossen wird, ist der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover eine verantwortliche Stelle / Person zu benennen.

2.1.1.5.14

Detailpläne zu den Entwässerungseinrichtungen (Retentionsbodenfilteranlagen, Sedimentations- und Filtrationsanlage, Regenwasserrückhaltung, Probenahmestelle) sind der UWB im Rahmen der Ausführungsplanung nachzureichen.

2.1.1.6 Hinweise

Folgende Hinweise sind zu beachten:

2.1.1.6.1

Die Erlaubnisse stehen unter dem Vorbehalt des § 13 WHG, wonach zur Vermeidung oder zum Ausgleich nachteiliger Wirkungen für andere nachträglich weitere Anforderungen gestellt und Maßnahmen angeordnet werden können.

2.1.1.6.2

Die Erlaubnisnehmer haben nach § 101 WHG die behördliche Überwachung zu dulden und gem. § 126 NWG evtl. dafür anfallende Kosten zu tragen.

2.1.1.6.3

Soweit durch die Niederschlagswassereinleitungen nachweislich Mehrkosten bei der Unterhaltung des Gewässers entstehen, haben die Erlaubnisnehmer diese zu erstatten (§ 75 NWG).

2.1.1.6.4

Die Erlaubnisse ergehen unbeschadet der Rechte Dritter und umfassen keine nach anderen Rechtsvorschriften evtl. erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse o.ä.

2.1.1.6.5

Die Beseitigung von Schäden, die nachweislich auf die Niederschlagswassereinleitungen zurückzuführen sind, geht zu Lasten der Erlaubnisnehmer.

2.1.1.6.6

Die Erlaubnisse sind gem. 18 WHG widerruflich.

### 2.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitungen vom Provisorium (Benutzungen gem. § 9 Abs. Nr. 4 Var. 2 WHG)

Gem. §§ 8, 10 WHG wird die wasserrechtliche Erlaubnis, d. h. die widerrufliche Befugnis für folgende Gewässerbenutzungen im Zusammenhang mit der Niederschlagswasserentwässerung erteilt:

2.1.2.1

Einleitung von Niederschlagswasser über die Einleitstelle Graben XXIX (Pänner-Schuster-Weg) über eine Sedimentationsanlage vom östlichen Fangedamm und vom provisorischen Brückenbauwerk in einer Menge bis zu

| UTM-Koordinaten der Einleitstelle | Einleitmengen | | |
|---|---|---|---|
| | l/s* | $m^3$/d | $m^3$/a |
| X= 32551464,229<br>Y= 5799231,428 | 23,4 | 129,6 | 2106 |

Vorbehalt einer erneuten wasserrechtlichen Entscheidung:
Bei Abweichungen (Überschreitungen) von hier genehmigten Einleitmengen bedarf es einer erneuten wasserrechtlichen Erlaubnis.

2.1.2.2 Befristung

Die wasserrechtliche Erlaubnis unter 2.1.2 wird für die Dauer des Provisoriums erteilt.

2.1.2.3 Nebenbestimmungen

Die wasserrechtliche Erlaubnis unter 2.1.2 ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen:

2.1.2.3.1

Es gelten die Nebenbestimmungen unter 2.1.1.5.1 bis 2.1.1.5.14 mit Ausnahme der Regelung zum Durchgangswert in Nebenbestimmung 2.1.1.5.8. Hier gilt bei der Vorreinigung mit Sedimentationsstufe ein einzuhaltender Durchgangswert von 0,55.

2.1.2.4 Hinweise

Folgende Hinweise sind zu beachten:
Es gelten die Hinweise unter 2.1.1.6.

### 2.1.3. Wasserrechtliche Erlaubnisse für die Grundwasserentlastungsdränage und -einleitung in die Leine Ost im Endzustand

Gem. §§ 8, 10 WHG wird die wasserrechtliche Erlaubnis, d. h. die widerrufliche Befugnis für folgende Gewässerbenutzungen im Zusammenhang mit der dauerhaften Grundwasserentlastungsdränage erteilt:

2.1.3.1

Zutagefördern von Grundwasser über eine temporäre Grundwasser-Entlastungsdränage im Bauzustand (Benutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 Var. 2 WHG) in einer Menge bis zu

65.000 $m^3$/a

2.1.3.2

Zutagefördern von Grundwasser über eine dauerhafte Grundwasser-Entlastungsdränage (Benutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 Var. 2 WHG) in einer Menge bis zu

65.000 $m^3$/a

2.1.3.3

Einleitung des Grundwassers aus der dauerhaften Grundwasserentlastungsdränage über die Einleitstelle Leine Ost (Benutzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG) in einer Menge bis zu

| UTM-Koordinaten der Einleitstelle | Einleitmengen | | |
|---|---|---|---|
| | l/s | $m^3$/d | $m^3$/a |
| X= 32550869,760<br>Y= 5799066,137 | 10 | | 65.000 |

Vorbehalt einer erneuten wasserrechtlichen Entscheidung:
Bei Abweichungen (Überschreitungen) von hier genehmigten Entnahme- und Einleitmengen bedarf es einer erneuten wasserrechtlichen Erlaubnis.

2.1.3.4 Nebenbestimmungen

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse unter Ziffer 2.1.3.1 bis 2.1.3.3 ergehen unter folgenden Nebenbestimmungen:

2.1.3.4.1

Die Höhenlage der Grundwasserentlastungsdrainage ist zu dokumentieren und der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, nach Errichtung mitzuteilen.

2.1.3.4.2

Die im Antrag dokumentierten Konzepte zum Grundwassermonitoring sind umzusetzen. Es wird der Einsatz von Datenloggern empfohlen. Das Monitoring sollte zur Verifizierung der Aufstau- und Sunkprognose über den Zeitraum von mindestens einem Jahr nach dem Bauende betrieben werden.

2.1.3.4.3

Die zur Grundwasserförderung und -absenkung benutzten Anlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen und zu betreiben. Insbesondere ist darauf zu achten, dass durch diese keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer gelangen können. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der unteren Wasserbehörde der Region Hannover unverzüglich anzuzeigen.

2.1.3.4.4

Die geförderten Mengen sind über Wasseruhren zu messen.

2.1.3.4.5

Die Zählerstände der Wasseruhren sind monatlich abzulesen, sofern sie nicht elektronisch dokumentiert werden. Die Ergebnisse und sonstige Kontrollen sowie Beginn und Ende der jeweiligen Grundwasserförderung sind in einem Betriebstagebuch festzuhalten, welches der unteren Wasserbehörde der Region Hannover jährlich vorzulegen ist.

2.1.3.4.6

Es darf nur Grundwasser aus der Grundwasserentlastungsdrainage eingeleitet werden.

2.1.3.4.7

Bis zur nachgewiesenen Einhaltung der Grenzwerte aus Anhang III (Gewässerkategorie I) der Abwassersatzung der LHH ist das Grundwasser nicht in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

2.1.3.4.8

Für den Endzustand der Grundwasserentlastungsdrainage sind Mischproben des geförderten Grundwassers vor Einleitung am Einleitort (BW 06) zu entnehmen und auf die Parameter aus Anhang III der Abwassersatzung der LHH von einem akkreditierten Labor analysieren zu lassen. Vor der ersten Einleitung von Grundwasser aus der Entlastungsdrainage in die Leine ist eine Beprobung durchzuführen, die Ergebnisse sind der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover vorzulegen. Anschließend sind noch zwei Analysen bei Anspringen der Grundwasserentlastungsdrainage durchzuführen. Diese Ergebnisse sind ebenfalls der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover vorzulegen. Danach kann in Rücksprache mit der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover und in Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen die weitere Beprobung reduziert werden. Sollte die Grundwasserentlastungsdrainage höhere Grundwassermengen fördern als beantragt wurden, sind ggf. erneut Mischproben am Einleitort (BW 06) zu entnehmen.

2.1.3.4.9

Bei einer erhöhten Eisenkonzentration (> 2 mg/l) sind vor der Einleitung Enteisenungsanlagen vorzusehen.

2.1.3.4.10

Nach Beendigung der Grundwasserabsenkung sind die Brunnenschächte mit unverschmutztem Bodenmaterial aufzufüllen und zu verdichten. Alle Bauwerkteile der Grundwasserabsenkungsanlage sind zu beseitigen.

2.1.3.4.11

Die Einleitung in die Leine ist entsprechend dem Stand der Technik so vorzunehmen, dass keine Auskolkungen oder Abbrüche durch die hydraulische Belastung erfolgen können. Sofern dennoch einleitungsbedingte Auskolkungen im Gewässer entstehen, sind diese zu beseitigen.

2.1.3.4.12

Die Verschlammung des Gewässers ist durch die Vorschaltung eines ausreichend dimensionierten Sandfangs zu verhindern. Sollte es dennoch zu übermäßigem Sedimenteintrag und damit zur Verschlammung des Gewässers kommen, ist das Gewässer zu entschlammen.

2.1.3.4.13

Sollten bei der Einleitung des geförderten Grundwassers erkennbare Beeinträchtigungen von Fischen auftreten (Bsp.: notatmend an der Wasseroberfläche), ist die Einleitung zu stoppen, die Ursache zu klären und es sind geeignete Schutzmaßnahmen (Havarieplan) einzuleiten.

2.1.3.4.14

Die Einhaltung und regelmäßige Überprüfung des Entwässerungskonzepts (Seite 39 des UVP-Berichts) sind sicherzustellen.

2.1.3.4.15

Durch die Einleitung beschädigte Böschungen sind wiederherzustellen.

2.1.3.4.16

Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

2.1.3.4.17

Sollte sich nach Beginn der Grundwasserförderung herausstellen, dass es aufgrund dieser Maßnahmen entgegen der im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Gutachten zu einer Grundwasserabsenkung und zu einer Austrocknung der umliegenden Waldflächen kommt, sind Bewässerungsmaßnahmen für die umliegenden Bäume und Waldflächen im Bereich des Absenktrichters nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 durchzuführen; dies ist nach den Vorgaben der DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 sicherzustellen und zu dokumentieren.

2.1.3.4.18

Ein Beweissicherungsverfahren für Bestandsgebäude innerhalb des Absenktrichters ist durchzuführen, um mögliche Risiken und Schadensersatzansprüche beurteilen zu können.

2.1.3.5 Hinweise

Folgende Hinweise sind zu beachten:

2.1.3.5.1

Diese wasserrechtlichen Erlaubnisse sind gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

2.1.3.5.2

Die Überwachung der Rechtsausübung unterliegt gemäß §§ 100, 101 WHG in Verbindung mit §§ 128, 129 NWG der Gewässeraufsicht durch die untere Wasserbehörde. Demnach ist bzw. sind den Beauftragten der Wasserbehörde unter anderem Zutritt zu den entsprechenden Anlagen zu gestatten, Auskünfte zu erteilen und Prüfungen zu ermöglichen.

2.1.3.5.3

Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gemäß § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich sowie auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

2.1.3.5.4

Die Grundwasserförderung ist gemäß des Minimierungsgebots aus § 5 Abs. 1 Nr. 2 WHG so zu betreiben, dass lediglich die Wassermenge entnommen wird, die unbedingt erforderlich ist, um das Absenkziel zu erreichen. Die Absenktiefe und Pumpenleistung sollten somit dem Baufortschritt angepasst werden.

2.1.3.5.5

Erhöhungen des Absenkziels oder der Wassermengen und Verlängerungen des Absenkzeitraums bedürfen einer Änderung der Erlaubnis bzw. einer Erlaubnis, welche frühzeitig bei der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover zu beantragen ist. Sonstige Abweichungen der Ausführung von den Antragsunterlagen oder wesentliche Änderungen des Vorhabens sind der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

2.1.3.5.6

Die Erlaubnisse werden unbeschadet der Rechte Dritter erteilt. Sie ersetzen keine nach anderen Rechtsvorschriften evtl. erforderlichen Genehmigungen (z. B. Baugenehmigungen) sowie die Zustimmungen der Eigentümer der in Anspruch genommenen Grundstücke. Für die Einleitung des geförderten Grundwassers in die städtische Kanalisation ist die Zustimmung der Stadtentwässerung der Landeshauptstadt Hannover einzuholen.

2.1.3.5.7

Eine Erlaubnis zur Einleitung des unter Punkt 2.1.3.1 geförderten Grundwassers wird von der Unteren Wasserbehörde nicht erteilt, da das geförderte Grundwasser, wie in Teil C - Unterlage 18.1.1 beschrieben, in den Schmutz- bzw. Regenwasserkanal der Landeshauptstadt Hannover eingeleitet werden soll.

2.1.3.5.8

Von der Grundwasserhaltung ausgehende Umweltimmissionen (Lärm, Staub, Gerüche etc.) sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird hingewiesen. Darüber hinaus sind ggf. Vorgaben der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu beachten. Es wird empfohlen, frühzeitig eine Abstimmung mit dem Team Immissionsschutz -36.23- der Region Hannover herbeizuführen (immissionsschutz@region-hannover.de).

2.1.3.5.9

Ausgeschlossen von der Beurteilung der Vorhaben durch die Untere Wasserbehörde sind die Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche (z. B. Gebäudefundamente, Straßen, Sach- und Kulturgüter, Vegetation). Hierzu liegen weder bodenmechanische Kenngrößen noch Informationen zur Beschaffenheit von angrenzenden baulichen Anlagen vor. Sämtliche aus der vorhabenbedingten Veränderung des Grundwasserregimes resultierenden Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Im Rahmen dieses Vorhabens wird insbesondere auf folgende Auswirkungen hingewiesen:

- Setzungsgefährdung benachbarter Gebäude
- Schäden (z. B. Risse und Versackungen) an bzw. in umliegenden Straßen oder ihren Nebenanlagen
- Einfluss grundwasserstandsabhängiger Vegetation
- Entwässerung organischer oder schutzwürdiger Böden
- Einfluss auf Kulturdenkmäler
- Wasserspiegelstandsänderungen in Brunnen anderer Nutzer

Eine entsprechende hydrogeologische Beweissicherung über die Beobachtung und Auswertung von Grundwasserstandsänderungen wird demnach empfohlen.

2.1.3.5.10

Nach dem Bericht „Grundwassermonitoring Stadt Hannover – Untersuchungskampagne 2017 – vom Mai 2018“ können die Eisenkonzentrationen im Bereich der geplanten Baumaßnahme um die 2,60 mg/L betragen. Im Durchschnitt sind 1,00 mg/L bis 5,00 mg/L zu erwarten.

2.1.3.5.11

Beeinträchtigungen der Gewässer als wertvoller Lebensraum für die Fischfauna, als Reproduktions- und Aufwuchsstätte, sowie die ökologische Durchgängigkeit dürfen nach § 27 WHG grundsätzlich nicht verschlechtert werden.

2.1.3.5.12

Es darf gemäß § 27 WHG nur gefördertes Grundwasser in die Leine oder Ihme eingeleitet werden, das nicht zur Verschlechterung der Wasserqualität des Vorfluters führt. Gefördertes Grundwasser darf daher nur in ein Oberflächengewässer oder den Regenwasserkanal eingeleitet werden, wenn es die Parameter der Abwassersatzung der Landeshauptstadt Hannover nicht überschreitet.

2.1.3.5.13

Es ist nach §§ 27, 32 WHG sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (Bsp.: Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt, Schwermetalle etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in für Fische und andere aquatische Organismen schädlichen Mengen von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder auf Vorratsbehältern in die Gewässer gelangen können.

2.1.3.5.14

Vor einer Entschlammung ist die Frage einer ggf. erforderlichen Bergung von Fischen einschließlich Bachneunaugen und Querdern sowie die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung zur Durchführung der Elektrofischerei sowie zum Fang geschützter Arten gemäß § 44 Abs. 3 Nds. FischG in Verbindung mit § 10 BiFVO bzw. § 6 BiFVO zu klären. Hierfür ist das LAVES – Dezernat Binnenfischerei/Fischereikundlicher Dienst vorher rechtzeitig zu beteiligen.

2.1.3.5.15

Die Beseitigung von Schäden, die nachweislich auf die Einleitung des geförderten Grundwassers zurückzuführen sind, gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

### 2.1.4 Wasserrechtliche Erlaubnisse für die temporäre Entnahme von Grundwasser innerhalb der Baugrube und die Einleitung des geförderten Grundwassers

2.1.4.1

Entnahme von 617.000 $m^3$ Grundwasser aus den Baudocks 1, 2, 4, 6 und 8 vom 01.11.2024 bis zum 30.11.2025 (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG)

2.1.4.2

Einleitung von 617.000 $m^3$ Grundwasser aus den Baudocks 1, 2, 4, 6 und 8 in die Leine vom 01.11.2024 bis zum 30.11.2025 (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG)

2.1.4.3

Entnahme von 608.000 $m^3$ Grundwasser aus den Baudocks 3, 5, 7, 9 und 10 vom 01.12.2025 bis zum 30.09.2026 (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG)

2.1.4.4

Einleitung von 608.000 $m^3$ Grundwasser aus den Baudocks 3, 5, 7, 9 und 10 in die Leine vom 01.12.2025 bis zum 30.09.2026 (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG)

2.1.4.5

Entnahme von 77.000 $m^3$ Grundwasser für die Anpassung des Troges unter den DB-Brücken vom 01.11.2024 bis zum 30.09.2026 (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG)

2.1.4.6

Einleitung von 77.000 $m^3$ Grundwasser für die Anpassung des Troges unter den DB-Brücken in das Pumpwerk des Troges unter den DB-Brücken vom 01.11.2024 bis zum 30.09.2026 (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2 WHG).

<u>Vorbehalt einer erneuten wasserrechtlichen Entscheidung:</u>

Bei Abweichungen (Überschreitungen) von hier genehmigten Entnahme- und Einleitungsmengen sowie Zeiträumen (Verschiebungen aufgrund von Bauverzögerung) bedarf es einer erneuten wasserrechtlichen Erlaubnis.

2.1.4.7 Nebenbestimmungen

2.1.4.7.1

Beginn und Ende der Grundwasserförderung sind in einem Bautagebuch zu dokumentieren und der Unteren Wasserbehörde der Region Hannover mitzuteilen.

2.1.4.7.2

Die im Antrag dokumentierten Konzepte zum Grundwassermonitoring sind umzusetzen. Es wird der Einsatz von Datenloggern empfohlen. Das Monitoring sollte zur Verifizierung der Aufstau- und Sunkprognose über den Zeitraum von mindestens einem Jahr nach dem Bauende betrieben werden.

2.1.4.7.3

Die zur Grundwasserförderung und –absenkung benutzten Anlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen und zu bearbeiten. Insbesondere ist darauf zu achten, dass durch diese keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser oder in Oberflächengewässer gelangen können. Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen sind der unteren Wasserbehörde der Region Hannover unverzüglich anzuzeigen.

2.1.4.7.4

Es sind ab Beginn der Maßnahme im wöchentlichen Turnus Grundwasserproben zu entnehmen und auf die Parameter aus Anhang III der zurzeit gültigen Abwassersatzung der Landeshauptstadt Hannover zu untersuchen. Dies gilt insbesondere für den Parameter LCKW. Das Probenahme-Intervall kann in Absprache mit der Region Hannover angepasst werden. Die Ergebnisse sind der Unteren Bodenschutzbehörde, der Region Hannover, vorzulegen.

2.1.4.7.5

Die geförderten Mengen sind über Wasseruhren zu messen.

2.1.4.7.6

Die Zählerstände der Wasseruhren sind monatlich abzulesen, sofern sie nicht elektronisch dokumentiert werden. Die Ergebnisse und sonstige Kontrollen sind in einem Betriebstagebuch festzuhalten, welches auf der Baustelle zur Einsichtnahme und für Eintragungen ausliegen muss. Dieses Wasserbuch ist der Region Hannover wöchentlich vorzulegen.

2.1.4.7.7

Die Grundwasserhaltung ist so zu betreiben, dass eine Ausspülung von Feinmaterial (Suffosion) während der Wasserhaltung verhindert wird.

2.1.4.7.8

Die Grundwasserförderung und –absenkung ist so zu betreiben, dass eine Verschleppung von Schadstoffen verhindert wird.

2.1.4.7.9

Nach Beendigung der Grundwasserabsenkung sind die Brunnenschächte mit unverschmutztem Bodenmaterial aufzufüllen und zu verdichten. Alle Bauwerkteile der Grundwasserabsenkungsanlage sind zu beseitigen.

2.1.4.7.10

Die Einleitung in die Leine und das Pumpwerk sind entsprechend dem Stand der Technik so vorzunehmen, dass keine Auskolkungen oder Abbrüche durch die hydraulische Belastung erfolgen können. Sofern dennoch einleitungsbedingte Auskolkungen im Gewässer entstehen, sind diese zu beseitigen.

2.1.4.7.11

Bis zur nachgewiesenen Einhaltung der Grenzwerte aus Anhang III (Gewässerkategorie I) der Abwassersatzung der LHH ist das Grundwasser nicht in ein Oberflächengewässer einzuleiten.

2.1.4.7.12

Bei Überschreitung von Grenzwerten zur Einleitung in die städtische Kanalisation (inkl. LCKW) sind die Ergebnisse der Unteren Bodenschutzbehörde der Region Hannover mitzuteilen.

2.1.4.7.13

Eine Enteisenungsanlage ist vorzuhalten und zu verwenden, sobald die Eisenwerte im geförderten Grundwasser tendenziell einen Wert von 2,0 mg/l zu überschreiten drohen. Alternativ kann das geförderte Grundwasser nach Zustimmung der Stadtentwässerung der Landeshauptstadt Hannover in die städtische Kanalisation eingeleitet werden.

2.1.4.7.14

Die Verschlammung des Gewässers ist durch die Vorschaltung eines ausreichend dimensionierten Sandfangs zu verhindern. Sollte es dennoch zu übermäßigem Sedimenteintrag und damit zur Verschlammung des Gewässers kommen, ist das Gewässer zu entschlammen.

2.1.4.7.15

Sollten bei der Einleitung des geförderten Grundwassers erkennbare Beeinträchtigungen von Fischen auftreten (Bsp.: notatmend an der Wasseroberfläche), ist die Einleitung zu stoppen, die Ursache zu klären und es sind geeignete Schutzmaßnahmen (Havarieplan) einzuleiten.
2.1.4.7.16

Die Einhaltung und regelmäßige Überprüfung des Entwässerungskonzepts (Seite 39 des UVP-Berichts) sind sicherzustellen.

2.1.4.7.17

Durch die Einleitung beschädigte Böschungen sind wiederherzustellen.

2.1.4.7.18

Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

2.1.4.7.19

Sollte sich nach Beginn der Grundwasserförderung herausstellen, dass es aufgrund dieser Maßnahmen entgegen der im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Gutachten zu einer Grundwasserabsenkung und zu einer Austrocknung der umliegenden Waldflächen kommt, sind Bewässerungsmaßnahmen für die umliegenden Bäume und Waldflächen im Bereich des Absenktrichters nach DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 durchzuführen; dies ist nach den Vorgaben der DIN 18920 bzw. RAS-LP 4 sicherzustellen und zu dokumentieren.

2.1.4.7.20

Ein Beweissicherungsverfahren für Bestandsgebäude innerhalb des Absenktrichters ist durchzuführen, um mögliche Risiken und Schadenersatzansprüche beurteilen zu können.

2.1.4.8 Hinweise

Folgende Hinweise sind zu beachten:

2.1.4.8.1

Diese wasserrechtlichen Erlaubnisse sind gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

2.1.4.8.2

Die Überwachung der Rechtsausübung unterliegt gemäß §§ 100, 101 WHG in Verbindung mit §§ 128, 129 NWG der Gewässeraufsicht durch die Untere Wasserbehörde. Demnach ist bzw. sind den Beauftragten der Wasserbehörde unter anderem Zutritt zu den entsprechenden Anlagen zu gestatten, Auskünfte zu erteilen und Prüfungen zu ermöglichen.

2.1.4.8.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gemäß § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich sowie auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

2.1.4.8.4

Die Grundwasserförderungen sind gemäß dem Minimierungsgebot aus § 5 Abs. 1 Nr. 2 WHG so zu betreiben, dass lediglich die Wassermenge entnommen wird, die unbedingt erforderlich ist, um das Absenkziel zu erreichen. Die Absenktiefe und Pumpenleistung sollten somit dem Baufortschritt angepasst werden.

2.1.4.8.5

Erhöhungen des Absenkziels oder der Wassermengen und Änderungen des Absenkzeitraums sowie weitere Abweichungen von den Antragsunterlagen bedürfen einer Änderung der Erlaubnis, welche frühzeitig bei der unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, zu beantragen ist.

2.1.4.8.6

Die Erlaubnisse werden unbeschadet der Rechte Dritter erteilt. Sie ersetzen keine nach anderen Rechtsvorschriften evtl. erforderlichen Genehmigungen (z. B. Baugenehmigungen) sowie die Zustimmungen der Eigentümer der in Anspruch genommenen Grundstücke. Für die Einleitung des geförderten Grundwassers in die städtische Kanalisation ist die Zustimmung der Stadtentwässerung der Landeshauptstadt Hannover einzuholen.

2.1.4.8.7

Von den Grundwasserhaltungen ausgehende Umweltimmissionen (Lärm, Staub, Gerüche etc.) sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird hingewiesen. Darüber hinaus sind ggf. Vorgaben der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu beachten. Es wird empfohlen, frühzeitig eine Abstimmung mit dem Team Immissionsschutz -36.23- der Region Hannover herbeizuführen (immissionsschutz@region-hannover.de).

2.1.4.8.8

Ausgeschlossen von der Beurteilung des Vorhabens durch die Untere Wasserbehörde sind die Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche (z. B. Gebäudefundamente, Straßen, Sach- und Kulturgüter, Vegetation). Hierzu liegen weder bodenmechanische Kenngrößen noch Informationen zur Beschaffenheit von angrenzenden baulichen Anlagen vor. Sämtliche aus der Veränderung des Grundwasserregimes resultierenden Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Im Rahmen dieses Vorhabens wird insbesondere auf folgende Auswirkungen hingewiesen:

- Setzungsgefährdung benachbarter Gebäude
- Schäden (z. B. Risse und Versackungen) an bzw. in umliegenden Straßen oder ihren Nebenanlagen.
- Einfluss grundwasserstandsabhängiger Vegetation
- Entwässerung org. oder schutzwürdiger Böden
- Einfluss auf Kulturdenkmäler
- Wasserspiegelstandsänderungen in Brunnen anderer Nutzer

Eine entsprechende hydrogeologische Beweissicherung über die Beobachtung und Auswertung von Grundwasserstandsänderungen wird demnach empfohlen.

2.1.4.8.9

Nach dem Bericht „Grundwassermonitoring Stadt Hannover – Untersuchungskampagne 2017 – vom Mai 2018“ können die Eisenkonzentrationen im Bereich der geplanten Baumaßnahme um die 2,60 mg/L betragen. Im Durchschnitt sind 1,00 mg/L bis 5,00 mg/L zu erwarten.

2.1.4.8.10

Im Umfeld des geplanten Tunnelbauwerks sind im Altlasten- und Verdachtsflächenkataster der Region Hannover zahlreiche Verdachtsflächen und Einzelfälle verzeichnet. Durch unterschiedliche gewerbliche Nutzungen in dem Gebiet sind erhöhte Schadstoffgehalte im Grundwasser nicht auszuschließen.

2.1.4.8.11

Beeinträchtigungen der Gewässer als wertvoller Lebensraum für die Fischfauna, als Reproduktions- und Aufwuchsstätte, sowie die ökologische Durchgängigkeit dürfen nach § 27 WHG grundsätzlich nicht verschlechtert werden.

2.1.4.8.12

Es darf gemäß § 27 WHG nur gefördertes Grundwasser in die Leine eingeleitet werden, das nicht zur Verschlechterung der Wasserqualität des Vorfluters führt. Gefördertes Grundwasser darf daher nur in ein Oberflächengewässer oder den Regenwasserkanal eingeleitet werden, wenn es die Parameter der Abwassersatzung der Landeshauptstadt Hannover nicht überschreitet.

2.1.4.8.13

Es ist nach §§ 27, 32 WHG sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (Bsp.: Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt, Schwermetalle etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in für Fische und andere aquatische Organismen schädlichen Mengen von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder auf Vorratsbehältern in die Gewässer gelangen können.

2.1.4.8.14

Vor einer Entschlammung ist die Frage einer ggf. erforderlichen Bergung von Fischen einschließlich Bachneunaugen und Querdern sowie die Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung zur Durchführung der Elektrofischerei sowie zum Fang geschützter Arten gemäß § 44 Abs. 3 Nds. FischG in Verbindung mit § 10 BiFVO bzw. § 6 BiFVO zu klären. Hierfür ist das LAVES –
Dezernat Binnenfischerei/Fischereikundlicher Dienst vorher rechtzeitig zu beteiligen.

2.1.4.8.15

Die Beseitigung von Schäden, die nachweislich auf die Einleitung des geförderten Grundwassers zurückzuführen sind, gehen zu Lasten des Vorhabenträgers.

### 2.1.5 Wasserrechtliche Erlaubnisse für das Einbringen von Stoffen ins Grundwasser

Gem. §§ 8, 10 WHG wird die wasserrechtliche Erlaubnis, d. h. die widerrufliche Befugnis für folgende Gewässerbenutzungen im Zusammenhang mit dem Einbringen von Stoffen in das Grundwasser erteilt:

2.1.5.1

Dauerhaftes Einbringen einer wasserundurchlässigen Baugrubenumschließung (Tunnel) (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2 WHG) sowie Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers (Benutzung gem. § 9 Abs.2 Nr. 1 WHG)

2.1.5.2

Dauerhaftes Einbringen von Bauteilen des Trog- und Tunnelbauwerkes von km 2+307,71 bis 3+412,71 (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr.4 Var. 1, 49 Abs. 1 S.2 WHG) sowie Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG)

2.1.5.3

Dauerhaftes Einbringen von wasserundurchlässigen Baugrubenumschließungen von km 1+200 bis 1+484 (Leineflutmulde) (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2 WHG) sowie Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG)

2.1.5.4

Dauerhaftes Einbringen von wasserundurchlässigen Baugrubenumschließungen (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2) von km 1+798 bis 1+938 (Leine) sowie Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers (Benutzung gem. § Abs. 2 Nr. 1 WHG)
2.1.5.5

Erstellen von Bauteilen des Brückenprovisoriums und der anschließenden Fangedämme von km 2+248 bis 3+545 (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs.1 S.2 WHG)

2.1.5.6

Einbringen einer wasserundurchlässigen Baugrubenumschließung für den Umbau des Troges unter den DB-Brücken von km 3+782 bis 3+865 (Benutzung gem. §§ 9 Abs.1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2 WHG) sowie Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG)

2.1.5.7

Erstellen von Bauteilen der Brücke über die Leineflutmulde von km 1+219 bis 1,464 (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2 WHG)

2.1.5.8

Erstellen von Bauteilen der Brücke über die Leine von km 1+812 bis 1,922 (Benutzung gem. §§ 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 1, 49 Abs. 1 S. 2 WHG)

2.1.5.9 Nebenbestimmungen

2.1.5.9.1

Der Beginn der Bohrarbeiten ist beim Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) online über http://nibis.lbeg.de/bohranzeige sowie der Unteren Bodenschutzbehörde, der Region Hannover Team -36.27-, mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

2.1.5.9.2

Die Bohrungen dürfen nur von Bohrgeräteführern durchgeführt werden, die Inhaber eines Qualifikationsnachweises als Fachkraft für Bohrungen sind.

2.1.5.9.3

Bei notwendigen Abweichungen vom Bohrprogramm, wesentlichen Abweichungen von der im Antrag angegebenen geologischen Schichtenfolge, Abweichungen von den zu erwartenden Grundwasserverhältnissen sowie während des Arbeitsablaufs auftretenden Störungen ist die Untere Wasserbehörde, die Region Hannover, unverzüglich zu verständigen.

2.1.5.9.4

Sollten während der Bodenarbeiten besondere Auffälligkeiten (Bsp.: Geruch, Farbe, Fremdbestandteile oder kontaminiertes Bodenmaterial) angetroffen werden, ist die Untere Bodenschutzbehörde, die Region Hannover Team - 36.27-, darüber zu informieren.

2.1.5.9.5

Bohrgeräte und sonstige eingesetzte Maschinen sind gegen Tropfverluste oder Auslaufen von Kraftstoffen, Ölen und sonstigen wassergefährdenden Stoffen während des Betriebs, der Wartung, der

Reparatur sowie der Befüllung zu sichern. Ein Auslaufen ist der Unteren Bodenschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.

2.1.5.9.6

Es ist sicherzustellen, dass keine wassergefährdenden Stoffe oder sonstige Schadstoffe in den Boden oder das Grundwasser gelangen können.

2.1.5.9.7

Die Zusammensetzung (Rezeptur) der Stützflüssigkeit (Bentonitsuspension) ist der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, vor Ausführungsbeginn anzuzeigen (BW 07 – Schlitzwände und eingestellte Spundwände).

2.1.5.9.8

Die Zusammensetzung (Rezeptur) des Verpressmaterials (Ankerarbeiten BW 07) ist der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, vor Ausführungsbeginn anzuzeigen (BW 07).

2.1.5.9.9

Die Zusammensetzung (Rezeptur) und die eingesetzte Menge des Verpressmaterials (Ankerarbeiten Spundwände DB-Brücken) sind der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, vor Ausführungsbeginn anzuzeigen. Ferner sind die Anzahl und die Länge der Anker anzugeben.

2.1.5.9.10

Die Zusammensetzung (Rezeptur) der Bohrpfähle (Ankerarbeiten Betonsohle BW 07, Brückenprovisorium BW 05) ist der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, vor Ausführungsbeginn anzuzeigen.

2.1.5.9.11

Die Überprüfung der Dichtigkeit der hergestellten Schlitzwände (BW 07) ist zu dokumentieren und der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, anzuzeigen.

2.1.5.9.12

Es ist sicherzustellen, dass die Baugrubenwände (Schlitzwände und Bohrpfahlwand Bw 07) minimal 2 m bis 3 m in den Grundwasserstauer (Aquiclude) bzw. in den Grundwassergeringleiter (Aquitard) einbinden. Die Dokumentation der Einbautiefen ist der Region Hannover vorzulegen. Eine Abweichung der geplanten Ausführung ist der Unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, rechtzeitig anzuzeigen.

2.1.5.9.13

Im Rahmen der Baugrunderkundung sind die gründungstechnischen Erfordernisse zu prüfen und festzulegen.

2.1.5.9.14

Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und dem nationalen Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten.

2.1.5.9.15

Für den Umfang der geotechnischen Erkundung ist die DIN EN 1997-2:201010 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 4020:2010-12 und dem nationalen Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 zu beachten.

2.1.5.9.16

Die DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ ist zu beachten.

2.1.5.9.17

Baubedingte Beeinträchtigungen der Fischfauna in der Leine und Ihme sind zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten.

2.1.5.9.18

Die Versiegelung der Sohle im Bereich der Brückenbauwerke ist auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

2.1.5.9.19

Die im Maßnahmenblatt 1.6 $V_{CEF}$ und im Maßnahmenblatt 1.7 V auch für die Fischfauna relevanten vorgesehenen Schutzmaßnahmen (Vermeidungs-und Minimierungsmaßnahmen) sind vollständig umzusetzen.

2.1.5.9.20

Vor Gewässeraushub- und Verfüllungsmaßnahmen sind vorkommende Fische in den betreffenden Bereichen zu vergrämen und ggf. zu bergen. Insbesondere im Sediment verborgene Querder (Bachneunaugen, Flussneunaugen) sind zu schonen.

2.1.5.9.21

Auch an den Straßenbrücken sind Quartiere für Fledermäuse vorzusehen.

2.1.5.9.22

Der Fischereiberechtigte ist rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

2.1.5.9.23

Die Vermeidungsmaßnahmen aus den Maßnamenblättern 1.8 $V_{CEF}$, 1.9 $V_{CEF}$ und 1.10 $V_{CEF}$ sind nicht erst bei der Rodung der (potentiellen) Quartierbäume, sondern schon früher durchzuführen. Die Ersatzquartiere müssen bereits deutlich früher zur Verfügung stehen, da es in der Regel mehrere Jahre dauert, bis diese angenommen werden.

2.1.5.9.24

Die vorgesehenen Ersatz- bzw. Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft sind so frühzeitig wie möglich durchzuführen.

2.1.5.9.25

Die erforderlichen Angaben zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den dafür in Anspruch genommenen Flächen sind der Planfeststellungsbehörde unaufgefordert zu übermitteln. Es wird insbesondere auf § 2 der Niedersächsischen Verordnung über das Kompensationsverzeichnis – Niedersachsen – vom 01. Februar 2013 (Nds. GVBl. Nr. 3 vom 15.02.2013 S. 42) hingewiesen.

2.1.5.9.26

Frei zugängliche Böschungsabschnitte sind mit Wildschutzzäunen zu sichern, so dass kein Wild mehr auf die Straße gelangen kann.

2.1.5.9.27

Das hydrogeologische Beweissicherungskonzept ist um die noch ausstehenden Punkte des Protokolls B3-20190507 vom 07.05.2019 zu ergänzen.

2.1.5.9.28

Hinsichtlich der Gleisanlagen im Kreuzungsbereich der Hildesheimer Straße mit dem Südschnellweg vor dem Beginn des Tunnelbaus ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

2.1.5.9.29

Gleise, Unterbau, Kabelanlagen, Fahrleitungen etc. sind während der gesamten Bauzeit zu schützen und notwendige Provisorien (Maße, Statik etc. der Hilfsbrücken) sind vor Baubeginn mit der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) abzustimmen.

2.1.5.9.30

Vor Beginn der Maßnahme ist die grundwasserhygienische Unbedenklichkeit und Umweltverträglichkeit der vorgesehenen Baustoffe bei der unteren Wasserbehörde, der Region Hannover, nachzuweisen.

2.1.5.10 Hinweise

Folgende Hinweise sind zu beachten:

2.1.5.10.1

Diese wasserrechtlichen Erlaubnisse sind gemäß § 18 Abs. 1 WHG widerruflich.

2.1.5.10.2

Die Überwachung der Rechtsausübung unterliegt gemäß §§ 100, 101 WHG in Verbindung mit §§ 128, 129 NWG der Gewässeraufsicht durch die Untere Wasserbehörde. Demnach ist bzw. sind den Beauftragten der Wasserbehörde unter anderem Zutritt zu den entsprechenden Anlagen zu gestatten, Auskünfte zu erteilen und Prüfungen zu ermöglichen.

2.1.5.10.3

Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gemäß § 13 Abs. 1 WHG auch nachträglich sowie auch zu dem Zweck zulässig, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen

2.1.5.10.4

Die Erlaubnisse werden unbeschadet der Rechte Dritter erteilt. Sie ersetzen keine nach anderen Rechtsvorschriften evtl. erforderlichen Genehmigungen sowie die Zustimmungen der Eigentümer der in Anspruch genommenen Grundstücke.

2.1.5.10.5

Von den Vorhaben ausgehende Umweltimmissionen (Lärm, Staub, Gerüche etc.) sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden. Auf die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm wird

hingewiesen. Darüber hinaus sind ggf. Vorgaben der 32. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu beachten. Es wird empfohlen, frühzeitig eine Abstimmung mit dem Team Immissionsschutz -36.23- der Region Hannover herbeizuführen (immissionsschutz@region-hannover.de).

2.1.5.10.6

Ausgeschlossen von der Beurteilung der Vorhaben durch die untere Wasserbehörde sind die Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche (z. B. Gebäudefundamente, Straßen, Sach- und Kulturgüter, Vegetation). Hierzu liegen weder bodenmechanische Kenngrößen noch Informationen zur Beschaffenheit von angrenzenden baulichen Anlagen vor. Sämtliche aus der Veränderung des Grundwasserregimes resultierenden Auswirkungen auf grundwassersensible Bereiche gehen zu Lasten des Vorhabenträgers. Im Rahmen dieses Vorhabens wird insbesondere auf folgende Auswirkungen hingewiesen:

- Setzungsgefährdung benachbarter Gebäude,
- Schäden (z. B. Risse und Versackungen) an bzw. in umliegenden Straßen oder ihren Nebenanlagen,
- Einfluss grundwasserstandsabhängiger Vegetation,
- Entwässerung organischer oder schutzwürdiger Böden,
- Einfluss auf Kulturdenkmäler,
- Wasserspiegelstandsänderungen in Brunnen anderer Nutzer.

Eine entsprechende hydrogeologische Beweissicherung über die Beobachtung und Auswertung von Grundwasserstandsänderungen wird demnach empfohlen.

2.1.5.10.7

Es wird empfohlen, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen, durch welches die bodenschutzrelevanten Faktoren frühzeitig ermittelt und Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt werden. Dieses Konzept sollte unter anderem die Beschreibung des physikalischen, chemischen und biologischen Ausgangszustands der von der Planung betroffenen Böden, die Darlegung konkreter an die Bodeneigenschaften angepassten Schutzmaßnahmen oder eine Beschreibung geeigneter Rekultivierungsmaßnahmen der temporär genutzten Flächen beinhalten. Die DIN 19639 sollte bei der Erstellung beachtet werden.

2.1.5.10.8

Im Bereich der Bewegungs-, Arbeits- und Lagerflächen sollte der Boden durch geeignete Maßnahmen (Bsp.: Überfahrungsverbotszonen, Baggermatten) geschützt werden.

2.1.5.10.9

Beeinträchtigungen der Gewässer als wertvoller Lebensraum für die Fischfauna, als Reproduktions- und Aufwuchsstätte, sowie die ökologische Durchgängigkeit dürfen nach § 27 WHG grundsätzlich nicht verschlechtert werden.

2.1.5.10.10

Es ist nach §§ 27, 32 WHG sicherzustellen, dass während der Baumaßnahmen kein Baumaterial (Bsp.: Zement, Beton, Farbe, Asphalt, Schutt, Schwermetalle etc.) oder Öle, Fette und sonstige Stoffe in für Fische und andere aquatische Organismen schädlichen Mengen von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder auf Vorratsbehältern in die Gewässer gelangen können.

## 2.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Für alle wasserrechtlichen Tatbestände gilt, dass die in den entsprechenden Maßnahmenblättern beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen - auch die für die Fischfauna vorgesehenen relevanten Schutzmaßnahmen - verbindlich sind. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des LAVES vom 24.04.2020 wird verwiesen.

## 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 Erwiderungen 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 Bundesrepublik Deutschland (Straßenbauverwaltung) und der Stadt Hannover 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

- **Stadt Hemmingen**, Schreiben vom 29.05.2020
  Den Anregungen aus dem gen. Schreiben wurde seitens des Vorhabenträgers überwiegend durch Zusagen gefolgt. Die Erläuterungen des Vorhabenträgers zur Vorzugswürdigkeit der Variante W3, zur Nicht-Berücksichtigung eines Umbaus des Rohrdurchlasses unter der Wegeverlängerung „Vor der Kornhast“ und zu einem parallel zur B3 verlaufenden Radweg hat die Stadt für ausreichend befunden und demgemäß die Stellungnahme mit Schreiben vom 06.10.2020 für erledigt erklärt.
- **Stadt Laatzen**, Schreiben vom 20.03.2020
- **Stadt Langenhagen**, Schreiben vom 31.12.2021 und 12.04.2021
  Die Stadt hat aus Sicht des Denkmalschutzes/Archäologische Denkmalpflege darauf aufmerksam gemacht, dass durch die geplanten Maßnahmen im Bereich des Maßnahmenkomplexes Nr. 13 (Gmkg. Krähenwinkel Fl. 9 FlSt. 35, 36) gem. Unterlage 9.1 D / 9.3 D archäologische Belange berührt werden. Aufgrund dessen bedürfen sämtliche mit dem Maßnahmenkomplex Nr. 13 in Verbindung stehende Erdarbeiten einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) in Verbindung mit § 12 NDSchG. Diese Genehmigung entfällt aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Dem Träger der Maßnahme werden Auflagen gemacht und Hinweise gegeben, welche als denkmalrechtliche Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden.
- **Landeshauptstadt Hannover**, Schreiben vom 29.05.2020

- FB 19, Gebäudemanagement (OE 19.30): Mit Beginn der Straßenbaumaßnahme hat der Vorhabenträger den FB 19 rechtzeitig in die weiteren Abstimmungen, insb. zur Thematik des Lärmschutzes, einzubinden.
  Seitens des Vorhabenträgers wurde die Entschädigung für Anpassungsarbeiten auf dem Grundstück der Dietrich-Bonhoeffer-Realschule (Flur 5 Flurstück 152/36) dem Grunde nach zugesagt. Dort werden im Bereich der Außenanlagen sowohl Maßnahmen für den Bauzeitraum als Interimsmaßnahmen als auch Wiederherstellungsmaßnahmen nach Fertigstellung des SSW-Ausbaus notwendig. Die Zusage wird durch den Planfeststellungsbeschluss verbindlich. Die konkrete Ermittlung der anfallenden Kosten sowie der jeweiligen Kostenanteile erfolgt auf Grundlage der Umplanung seitens der LHH. Der Vorhabenträger hat auch eine Zustimmung zu zukünftig erforderlich werdenden, der Sicherung des Schulstandorts dienlichen baulichen Erweiterungsabsichten, wie sie in der Machbarkeitsstudie Stand Juli 2020 dargestellt sind, in Aussicht gestellt, damit diese nicht aufgrund der Verbote und Beschränkungen in der sich nach Süden verschiebenden Anbauverbotszone bzw. Baubeschränkungszone gem. § 9 Abs. 1 und 2 FStrG unrealisierbar werden. Störungen des Schulbetriebs werden im Rahmen des bauzeitlichen Lärmmanagements so weit wie möglich minimiert (s.a. Unterlage 17.1.4), wobei der Vorhabenträger nur die Einhaltung der aus der AVV Baulärm und der dazu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts abgeleiteten projektbezogenen Immissionsrichtwerte schuldet, welche die bestehenden Geräuschvorbelastungen berücksichtigen. Bezüglich der Baudurchführung, des Grunderwerbs bzw. der dauerhaften Belastung von Flächen des Schulgeländes und der Wiederanlage einer Gehölzreihe (zur visuellen Abschirmung der Lärmschutzwand) wird sich der Vorhabenträger rechtzeitig mit der LHH ins Benehmen setzen, um auf dem Vereinbarungsweg eine finale Regelung zu treffen.
- FB 23, Wirtschaft: Informationen zur Flächenverfügbarkeit der von der LHH verwalteten Grundstücke werden mit dem Vorhabenträger ausgetauscht.
- FB 37, Feuerwehr: Im Zuge der Ausführungsplanung wird das Gesamtsicherheitskonzept kontinuierlich fortgeschrieben und weiterhin mit dem Fachbereich Feuerwehr abgestimmt. Die Festlegungen des Sicherheitskonzeptes werden bei der Planung, der Errichtung und dem Betrieb des Straßentunnels berücksichtigt. Weitere Probleme der Ausführungsplanung werden durch Abstimmung bilateral geklärt.
- FB 52, Sport und Bäder
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Die LHH fordert die Berücksichtigung der Preissteigerungen seit Juli 2020.
- FB 61, Planen und Stadtentwicklung: Der FB 61 wird in die Abstimmung über die gestalterischen Entwürfe der technischen Bauwerke einbezogen.
- FB 66, Tiefbau: Als erledigt betrachtet FB 66 folgende Punkte der Stellungnahme vom 29.05.2020: 51 - 57, 59 - 60, 64, 66, 68 - 69, 71. Konkretisierende Abstimmungen über das Verkehrslenkungskonzept (Umleitungsverkehr, Baustellenlogistik etc.) werden vor Beginn der Baumaßnahme mit der Straßenverkehrsbehörde stattfinden. Für den Wegfall der Querung unter dem Bauwerk Döhrener Maschpark wird eine Ersatzwegeverbindung an der Leine in einer Breite von 3,0 m zzgl. je 0,5 m Bankett hergestellt. Der Weg wird befestigt. Eine Beteiligung der Träger von Ver- und Entsorgungseinrichtungen wird sichergestellt. Bei Neupflanzungen von Gehölzen in der Willmerstraße ist die Zuständigkeit der LHH gegeben. Die Versorgung der Baumwurzeln mit Grundwasser bzw. die Wirkung der Gesamtmaßnahme auf den Grundwasserhaushalt wurden der LHH aufgezeigt. Andere Anregungen können im Zuge der Ausschreibung und Bauausführung berücksichtigt bzw. im weiteren Verfahren bilateral geklärt werden, ohne dass es hier einer Entscheidung bedarf.
  Nicht erledigte Stellungnahmen s. unter Ziffer 4.
- FB 68, Stadtentwässerung: FB 68 hat folgende Punkte für erledigt oder dem Grunde nach für erledigt erklärt: 86 – 90, 92 – 112, 114 – 124. Verschiedene Anregungen zu Anlagen der Stadtentwässerung Hannover, zu Unterhaltungsarbeiten an Gewässern, zum bauzeitlichen Rückbau einer Deichanlage und zu bauzeitlichen Umverlegungen von Kanälen, zu Hochwasserschutzmaßnahmen u.a.m. werden bei weiteren Abstimmungen und im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt. Die Gebührenpflicht für die Einleitung von Schmutz-, Niederschlags- u.ä. Wasser wird anerkannt. Soweit erforderlich, werden vertragliche Regelungen zwischen der NLStBV und der LHH außerhalb dieses Verfahrens abgeschlossen.

Hinweis:
Zu 91: Unterlage 5, Blatt-Nr.1, Lageplan Zwischen Kilometer 0+450 und 0+537 ist eine umschlossene Betriebsanlage aus Retentionsbodenfilteranlage zzgl. Schachtbauwerken und Betriebsweg geplant. Diese Betriebsanlage überbaut den Regenwassersammler DN1500. Die LHH stimmt der Überbauung unter der Voraussetzung zu, dass bauliche Unterhaltungsarbeiten in offener Bauweise an dem Kanal möglich sind. Über die Kosten der Wiederherstellung ist möglichst Einvernehmen herzustellen. Die Zugänglichkeit zu dem Grundstück wird gewährleistet.
Zu 110 bis 112: Die Umsetzung geplanter landschaftspflegerischer Maßnahmen sollte in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen.
Zu 113: Erhalt der Bäume im Gewässerrandbereich wird zugesichert. In der Plandarstellung der Unterlage 9.2 wird ersichtlich, dass der Außenrand des vorhandenen Grabens durch die Maßnahme 1.3 V als von jeglicher baulicher Nutzung ausgeschlossen gekennzeichnet ist („rot dargestellte Abgrenzung“). Die Gehölze bleiben erhalten. Der Verbleib der Gewässerrandbereiche bei der LHH wird zugesagt.

  - FB 36 Umwelt und Stadtgrün: Während der Bauphase wird ein ausreichender Sichtschutz zum FKK-Freibadeplatz am Siebenmeterteich gewährleistet. Eine Kollisionsschutzeinrichtung berücksichtigt die Anforderungen zum Schutz des Weißstorchs in diesem Bereich.

- **Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG) – Hannover**, Schreiben vom 27.05.2020 und vom 20.04.2021
  Die Einbindung einer Umweltbaubegleitung, die über eine ausgewiesene bodenkundliche Fachkenntnis verfügt, ist vorzusehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird geprüft, ob und wie die Empfehlungen des LBEG projektspezifisch umgesetzt werden können. Eine Abstimmung hierüber wird mit der Unteren Bodenschutzbehörde bzw. dem LBEG erfolgen.
  Die in den Maßnahmenblättern 1.1 V, 1.2 V sowie 1.5 V der Unterlage 9 beschriebenen Schutzmaßnahmen werden hierbei ebenso berücksichtigt.
  Für Bauvorhaben sind die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen.
  Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes sind die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.
- **Industrie- und Handelskammer**, Schreiben vom 20.05.2020
- **Handwerkskammer Hannover**, Schreiben vom 30.04.2020
  Die Erschließung der Betriebe wird, bis auf wenige unvermeidbare Unterbrechungen, sichergestellt. Nachgewiesene und berechtigte Beeinträchtigungen der Betriebe werden seitens des Vorhabenträgers ausgeglichen.
- **Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Hannover**, Schreiben vom 04.06.2020
  Durch die geplante Maßnahme wird die Entwässerungssituation außerhalb der den Antragsunterlagen zu entnehmenden Bereichen nicht verändert.
  Alle Maßnahmen auf Fremdgrund werden im Benehmen mit den Eigentümern durchgeführt.
- **Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) - Betriebsstelle Hannover-Hildesheim**, Schreiben vom 28.05.2020
  Der im Rahmen der Ausführungsplanung fortzuschreibende Bericht "Durchführungsplan zur hydrogeologischen Beweissicherung (Beweissicherungskonzept)" wurde entsprechend den Forderungen des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) überarbeitet/ergänzt. Das Tunnelbauwerk wird im Überschwemmungsbereich auf das projektspezifische HW100 bemessen, welches in enger Abstimmung mit dem GLD und der Unteren Wasserbehörde festgelegt wurde.
- **Eisenbahn-Bundesamt**, Schreiben vom 08.05.2020
  Die Hinweise werden für die weitere Planung berücksichtigt. Eine Beteiligung des Eisenbahnbundesamtes, Außenstelle Hannover, wird im Rahmen der Ausführungsplanung und Baudurchführung – wenn erforderlich - erfolgen.
- **Niedersächsische Landesforsten - Forstamt Fuhrberg**, Schreiben vom 09.06.2020
  In Abstimmung mit den NLF wurde der Ersatzaufforstungsbedarf neu ermittelt.
  Durch die Einstufung weiterer Gehölzflächen als Wald einschl. sog. Zubehörsflächen erhöht sich

der Umfang der betroffenen Waldflächen und damit der Ersatzaufforstungsbedarf von 1,603 ha auf insgesamt rd. 5,2 ha. In der neuen Anlage 2 "Waldrechtliche Kompensation" zum LBP (Unterlage 19.1.1) sind alle diesbezüglichen Informationen zusammengestellt.
Unterlagen 9.3, 9.4 und 19.1.1 wurden entsprechend angepasst.

- **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) - Referat Infra I 3**, Schreiben vom 14.04.2020
  Bei der Umgestaltung sind die Forderungen der RABS (Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge) einzuhalten. Eine Einstufung von Brückenbauwerken nach MLC (Militärische Lastenklasse) wurde dem Logistikzentrum der Bundeswehr übermittelt.
- **Vodafone Kabel Deutschland GmbH**, Schreiben vom 25.03.2020
  s. unter Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffer 1.4
- **enercity Netzgesellschaft mbH**, Schreiben vom 15.05.2020
  s. unter Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffer 1.4
- **Avacon AG - Prozesssteuerung DGP**, Schreiben vom 10.03.2020
  s. unter Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffer 1.4
- **PLEdoc - Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH**, Schreiben vom 14.05.2020
  s. unter Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffer 1.4
- **Gewässer- und Landschaftspflegeverband Mittlere Leine (UHV 52) - Geschäftsstelle**, Schreiben vom 28.05.2020
  Eine Beteiligung wird im weiteren Verlauf der Planung vorgesehen.
  Die in der Antragsunterlage dargestellten Maßnahmen zum Gewässerschutz und den betriebs- und anlagebedingten Schutzmaßnahmen vor stofflichen Einträgen werden umgesetzt.
  Die Wiederherstellung von vorhabenbedingt beeinträchtigten Böschungen wird sichergestellt.
- **Gascade Gastransport GmbH Abteilung GNL**, Schreiben vom 24.03.2020
  s. unter Nebenbestimmungen Abschnitt A Ziffer 1.4
- **Anglerverband Niedersachsen**, Schreiben vom 12.05.2020
  Der Anglerverband hat Hinweise auf zwei Vereine gegeben, die im betroffenen Bereich Fischereirechte besitzen, und um Beteiligung und Abstimmung gebeten. Er regt an, bei der Neugestaltung der Sohle der verlegten Ihme gewässertypisches Material zu verwenden, das dem Fließgewässertyp 18 (löss-lehmgeprägter Tieflandbach) entspricht. Ebenso sollten die Uferbermen an Ihme, Leine und Hemminger Maschgraben mit gewässertypischem Material hergestellt werden. Hier hat der Vorhabenträger grundsätzliche Zusagen gemacht, auch wenn sich diese zzt. nur auf eine Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung beziehen und räumlich den Bereich erfassen, in dem vorhabenbedingt Sohlneugestaltungen erforderlich werden. Es wird aber seitens der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass der Übernahme der Anregungen keine Hinderungsgründe im Wege stehen. Das Maßnahmenblatt Unterlage 9.3 Nr. 1.7 V wurde um einen Zusatztext ergänzt, der auch einen Hinweis auf ggf. nötig werdende Fischbergungen enthalten soll.
- **Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)**, Schreiben vom 22.04.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4.3 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Die Einwendungen zu den Themen: Ausgestaltung der Unterführung An der Bauerwiese und zum Ausbaustandard des Radwegs unter der Leine-Flutbrücke sowie die Stellungnahmen zu den geplanten Maßnahmen der LHH im Bereich Willmerstraße und Hildesheimer Straße sind mit der Gegenäußerung des Vorhabenträgers für erledigt erklärt worden.
- **Polizeidirektion Hannover – Dezernat 12**, Schreiben vom 22.05.2020
- **ÜSTRA - Hannoversche Verkehrsbetriebe AG**, Schreiben vom 27.05.2020
- **Infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH**, Schreiben vom 15.05.2020
  Der Bauablauf im Kreuzungsbereich der Hildesheimer Straße und die konkrete Ausgestaltung der Gleisanlage werden detailliert mit der ÜSTRA und der Infra im weiteren Verlauf der Planung abgestimmt.

---

*Nur nachrichtlich:*

- **Region Hannover - Team 36.30 Gewässerschutz Zentrale Aufgaben**, Schreiben vom 01.07.2020

- **Region Hannover - Team 36.26 Abfall**, Schreiben vom 26.05.2020
  Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.
- **Region Hannover - Team 86.05 Infrastruktur ÖPNV**, Schreiben vom 15.05.2020
  Der Bauablauf im Kreuzungsbereich der Hildesheimer Straße und die konkrete Ausgestaltung der Gleisanlage werden detailliert mit der ÜSTRA und der Infra im weiteren Verlauf der Planung abgestimmt. Die Kostenteilung wird bilateral abgestimmt und in einer Vereinbarung festgehalten.
- **Region Hannover - Team 36.25 Naturschutz Ost**, Schreiben vom 09.06. und 16.06.2020
  s.a. Niedersächsische Landesforsten
  Auf Anregung der UNB wurden die Maßnahmenblätter teilweise geändert und ergänzt. So findet z.B. eine Änderung der Pflanzlisten für Ausgleichspflanzungen statt. Zur Begründung von Auwald wird auch auf vor Ort gewonnene Stecklinge zurückgegriffen. Ersatzquartiere für Vögel und Fledermäuse werden bereits vor Beginn der Baumaßnahmen angebracht. Schutzeinrichtungen zur Verhinderung von Wildwechsel sind aufgrund der Lärmschutz- und Irritationsschutzwände und der Biberschutzzäune gegeben.
- **Region Hannover - Team 36.27 Bodenschutz Ost**, Schreiben vom 26.05.2020
- Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.
- **Region Hannover - Team 36.29 Gewässerschutz Ost**, Schreiben vom 31.07.2020
  Wasserrechtliche Erlaubnisse werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die Nebenbestimmungen und Hinweise wurden aufgenommen.
- **Region Hannover - Team 61.01 Regionalplanung**, Schreiben vom 22.04.2020

---

- **Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit - Dezernat für Binnenfischerei (LAVES)**, Schreiben vom 24.04.2020
  Das Landesamt hat verschiedene Hinweise zum Schutz der Fischfauna und der Gewässer während der Bauphase gegeben und ergänzend detaillierte Anregungen zu den Maßnahmenblättern 1.6 $V_{CEF}$ und 1.7 V gemacht. Die Hinweise werden aufgrund von Zusagen des Vorhabenträgers beachtet. Die Maßnahmenblätter 1.6 $V_{CEF}$, 1.7 V und 1.11 wurden aufgrund der Anregungen ergänzt. Als planfestzustellende Unterlagen sind sie mit der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses verbindlich.
- **Einwendungsnummer 178**, Schreiben vom 14.03.2020
  Fragen bzgl. der betroffenen Größe des Grundstücks, der Zuwegung, der Gartennutzung während der Umbaumaßnahmen, der Wiederherstellung des Grundstücks nach Beendigung der Umbaumaßnahmen sowie der Entschädigung konnten im Anhörungsverfahren geklärt werden.
- **Einwendungsnummer 202**, Schreiben vom 15.05.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Für die temporäre Inanspruchnahme des Grundstücks, die Wiederherrichtung zwischenzeitlich entfernter baulicher Anlagen wie der Sandsteinmauer und für berechtigte Ansprüche wegen der bauzeitlichen Beeinträchtigung des Grundstücks durch Schalleinwirkungen oberhalb der gemäß AVV Baulärm festgelegten projektspezifischen Zumutbarkeitsschwelle wird eine Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt. Die konkrete Ausgestaltung obliegt einem Entschädigungsfeststellungsverfahren.
- **Einwendungsnummer 207**, Schreiben vom 15.05.2020
  s. 202
- **Einwendungsnummer 218**, Schreiben vom 19.03.2020
  Ein Beweissicherungsverfahren wird nach Abstimmung mit den zuständigen Genehmigungs- und Fachbehörden durchgeführt.
- **Einwendungsnummer 219**, Schreiben vom 15.04.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Dem Einwender wird für die bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstücks sowie dem damit verbundenen Rückbau des Werkstattgebäuds eine Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt. Die konkrete Ausgestaltung obliegt einem Entschädigungsfeststellungsverfahren.
- **Einwendungsnummer 221**, Schreiben vom 20.04.2021
  Die Einwender sehen folgende Belastungen und Beeinträchtigungen: 1. Aufbau und Betrieb der Behelfsbrücke in unmittelbarer Nähe zum Gebäude; 2. Wegfall von 9 PKW-Stellplätzen auf der

Rückseite des Gebäudes; 3. Wirtschaftliche Schäden durch Verschlechterungen der Vermietbarkeit des Gebäudes aufgrund langjähriger Baustellentätigkeit; 4. Betroffenheit sensibler Nutzungen wie der Restauration von Kunstwerken. Der Vorhabenträger hat zugesagt, bauzeitliche Belastungen zu minimieren. Temporäre Grundstücksinanspruchnahmen und Überschreitungen der projektspezifischen Zumutbarkeitsschwelle durch Baulärm werden im erforderlichen Umfang entschädigt. Der Vorhabenträger hat auch eine proaktive Kommunikation mit den Anliegenden und bilaterale Abstimmungsgespräche zugesagt.

- **Einwendungsnummer 222**, Schreiben vom 18.05.2020
  Der Einwender regt die Überprüfung von Alternativen zur geplanten Lage und Ausgestaltung der Lärmschutzwand an seiner Grundstücksgrenze an.
  Auf den Einwand hin wurde eine Überprüfung der Lärmsituation vorgenommen, die ergab, dass eine Verkürzung durch eine angepasste Planung der Lärmschutzwand möglich ist. Diese wird nur bis an die Grundstücksgrenze des Einwenders herangeführt und endet dort. Zusätzlich wird die zu errichtende Wand mit einem Vorschirm in Höhe von 1,5 m leicht erhöht gebaut. Einzelheiten der Änderungen finden sich in Abschnitt A, Ziffer 1.3.4.
- **Einwendungsnummer 223**, Schreiben vom 13.05.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Für die temporäre Inanspruchnahme des Grundstücks, die Wiederherrichtung zwischenzeitlich entfernter baulicher Anlagen wie Lagergebäude/ Trafohaus (ca. 94,00 $m^2$), Reststoffsammelstelle mit Garage (ca. 17,00 $m^2$) inkl. der Einfriedung, Hofbefestigungen und im Boden liegende Leitungen und Anschlüsse, deren räumliche Lage nicht abschließend dokumentiert ist (z.B. Abscheider, Beleuchtung und Videoanlage, Entwässerung) und andere bauzeitlich bedingte Beeinträchtigungen wie Einschränkungen im Betriebsablauf werden im erforderlichen Umfang Entschädigungen dem Grunde nach zuerkannt. Die konkrete Ausgestaltung obliegt einem Entschädigungsfeststellungsverfahren.
- **Einwendungsnummer 226**, Schreiben vom 11.05.2020
  s.a. 228 und 232
  Die auf dem abzugebenden bzw. zu belastenden Grundstücksteil befindlichen Einrichtungen (gemauerte Kompostkuhle) sind kurzfristig bzw. zeitnah an anderer Stelle auf dem Grundstück wiederherzustellen. Der Vorhabenträger hat eine Einigung darüber zugesagt, die entweder in einer Entschädigung dem Grunde nach oder in einer Miterledigung im Zuge der Baumaßnahme bestehen wird.
- **Einwendungsnummer 227**, Schreiben vom 03.04.2020 und 20.10.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Einzelfallbezogen berechtigte Ansprüche auf Erfüllung einer gesteigerten Verkehrssicherungspflicht bei der Abgrenzung zwischen Wohngrundstück und Baustelle werden dem Grunde nach zuerkannt. Die Einwenderin wird durch den Vorhabenträger frühzeitig über den Bauablauf informiert. Weitere Themen wie Grunderwerb, Beweissicherung, vorhandener Bewuchs sowie Entschädigungsfragen werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Einwenderin bzw. ihrem Bevollmächtigten durch Absprache und Vereinbarung geklärt.
- **Einwendungsnummer 228**, Schreiben vom 08.05.2020
  Die Einwendungen zur Grundstücksinanspruchnahme und zum Bauablauf bzw. zu den bauzeitlichen Belastungen werden aufgrund der Erörterung für erledigt erklärt, da Einvernehmen über die strittigen Punkte hergestellt werden konnte. Die Zusagen des Vorhabenträgers sind verbindlich einzuhalten.
- **Einwendungsnummer 229**, Schreiben vom 28.04.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Insbesondere wurden die Möglichkeiten erörtert, wie trotz der mit der Grundstücksverkleinerung und der Verschiebung der Anbauverbotszone der B3 verbundenen Einschränkungen die gegenwärtigen baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten erhalten werden können. Sollte sich, bedingt durch die Vertretung im Erörterungstermin, herausstellen, dass sich abweichend von der Erklärung des Vertreters doch noch unerledigte Einwendungen erhalten haben, so werden diese unter Ziffer 4 behandelt.
- **Einwendungsnummer 232**, Schreiben vom 08.05.2020
  wie 228
- **Einwendungsnummer 233**, Schreiben vom 17.03.2020

Eine Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt. Sofern die genannte bauliche Anlage den Bautätigkeiten im Wege steht, wird zeitnah über die Entschädigungsregelung Benehmen hergestellt. Auch die temporäre Inanspruchnahme zum Zwecke der Baudurchführung stellt eine Entschädigungsposition dar.

- **Einwendungsnummer 244**, Schreiben vom 06.04.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens teilweise geklärt werden.
- **Einwendungsnummer 247**, Schreiben vom 30.04.2020
  Die angesprochenen Probleme konnten im Rahmen des Anhörungsverfahrens geklärt werden. Die Einwender befürchten eine zeitgleiche, parallele Durchführung zweier Großbauvorhaben in ihrer Umgebung, außer der hier planfestgestellten Maßnahme der Bau einer „Umsteigeanlage S-Bahnhof Waldhausen". In erster Linie sind die Einwender von dieser Baumaßnahme als Anlieger betroffen. Da nach den Ermittlungen des Vorhabenträgers eine über die Vorbelastung hinausgehende Einwirkung durch die Baustellentätigkeiten der B3 nicht erkannt werden kann, haben die Einwender ihren Einwand nach dem Erörterungstermin für erledigt erklärt.
- **Einwendungsnummer 253**, Schreiben vom 18.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Dem Einwender wird für die Aufhebung der Pacht eines Gartengrundstücks eine Entschädigung dem Grunde nach zuerkannt. Die konkrete Ausgestaltung obliegt einem Entschädigungsfeststellungsverfahren.
- **Einwendungsnummer 257**, Schreiben vom 18.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Die Planungen zur Umgestaltung der Bezirksportanlage werden bilateral zwischen dem Vorhabenträger und der LHH abgestimmt. Diese sind allerdings nicht Bestandteil der Antragsunterlage und können – mangels Antragsbefugnis des Vorhabenträgers - nicht zum Gegenstand dieser Planfeststellung werden.
- **Einwendungsnummer 258**, Schreiben vom 17.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4.22 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Der Vorhabenträger hat zugesagt, private Listen über die im Pachtgarten beobachteten Reptilien- und Vogelfauna auszuwerten. Eine Anregung zur Gestaltung im Bereich Hemminger Maschgraben (Abgrabung zur Ermöglichung von Feuchtwiesen) wird im weiteren Verfahren geprüft. Vorschläge zur Gehölzauswahl werden beachtet. Durch die Irritationsschutzwände wird eine Lärmpegelminderung auch südlich des Südschnellwegs erreicht. Hinweise zu möglichen Altlasten in Gärten (Zementasbestplatten etc.) werden beachtet und während der Baudurchführung im Bedarfsfall ordnungsgemäß entsorgt.
- **Einwendungsnummer 259**, Schreiben vom 15.05.2020
  **wie 202**
- **Einwendungsnummer 260**, Schreiben vom 17.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4.23 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
- **Einwendungsnummer 263**, Schreiben vom 18.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen. Die Einwendungen zu 1. (Längsneigung im Tunnel) und zu 5. (Nothaltebuchten im Tunnel) hat der Einwender zurückgezogen. Die Einwendungen zu 2. (Straßenentwässerung) und zu 4. (U-Bahn-Tunnel) haben sich mit der Klarstellung, dass das abgepumpte Wasser abwassertechnisch behandelt wird und dass der Tunnel im Zug der B 3 einen zukünftigen U-Bahn-Tunnel in der Hildesheimer Straße nicht grundsätzlich verhindert, erledigt.
- **Einwendungsnummer 268**, Schreiben vom 16.05.2020, 10.06.2020, 10.07.2020 u.a.
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
  Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass der Hemminger Maschgraben ausschließlich im Nahbereich zur Herstellung des zukünftigen Unterführungsbauwerkes und zur Unterführung des

Maschgrabens angepasst wird. Die in den Planunterlagen weiter südlich dargestellten geringfügigen Neuprofilierungen und Umverlegungen werden unterlassen. Der Vorhabenträger sagt ebenfalls zu, die Lage der angeführten Dreikammerkläranlage bauzeitlich zu sichern sowie eine Beeinträchtigung im Endzustand auszuschließen. Seitens des Vorhabenträgers wird die Entschädigung der dauerhaften Flächeninanspruchnahme dem Grunde nach zugesagt. Zusätzlich zu der dauerhaften Flächeninanspruchnahme wird zur Anpassung des Südschnellwegs, als Baufeld, eine temporäre Inanspruchnahme in Teilbereichen entlang der nördlichen Flurstücksgrenze von zusätzlich ca. 5 m Tiefe erforderlich. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme wird ebenfalls dem Grunde nach entschädigt. Das gleiche gilt für den Verlust bzw. die (Wieder-) Herstellung der baulichen Einrichtungen.

- **Einwendungsnummer 270**, Schreiben vom 16.05.2020
  mit Ausnahme der unter Ziffer 4 aufgeführten und zurückgewiesenen Einwendungen und Stellungnahmen.
- **Einwendungsnummer 281**, Schreiben vom 13.04.2021
  Die Einwenderin wendet sich als Grundstücksnachbarin gegen die Ersatzmaßnahmen des Maßnahmenkomplexes 13 in Langenhagen-Krähenwinkel. Sie befürchtet eine Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung und eine Grundstückswertminderung. Der Vorhabenträger hat einen Flächentausch vorgeschlagen. Sollte dieser Tausch das Problem nicht einvernehmlich lösen, ist die Abhandlung unter Abschnitt 4 einschlägig.

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. Landeshauptstadt Hannover, Schreiben vom 29.05.2020

- **FB 52, Sport und Bäder**

Von der Maßnahme sind folgende Grundstücke der Landeshauptstadt Hannover (LHH) betroffen, die vom FB 52 verwaltet werden: Sportanlage Schützenallee 10 (Nds. Döhren e.V. und FC Schwalbe e.V.), Sportanlage Meisenwinkel 8 (TuS Ricklingen e.V.), Sportanlage Mühlenholzweg 6 (SV 08 Ricklingen e.V.), Freibad Ricklingen, Kneippweg 25. Aufgrund des Umbaus der B 3 sind die gen. Sportanlagen mit ihren Sportaußenflächen teilweise Änderungen oder Einschränkungen unterworfen. Dies wirken sich unmittelbar auf Trainings- und Wettkampfbetrieb aus. Die LHH fordert demgemäß eine Neuordnung der Sportaußenflächen vor Beginn der Baumaßnahmen an der B3 auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. Entschädigungen für Verluste an Grundstücksfläche.

Folgende Forderungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen:

a. Sportanlage Schützenallee 10 (Bezirkssportanlage Döhren): Sportplatz-Flächen sollen für die Verbreiterung der Straßentrasse der B3 genutzt werden und stehen somit künftig der sportlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Zusätzlich werden Teile der Sportanlage als temporäre Bauflächen genutzt; sie stehen während der Bauphase dem Sport nicht zur Verfügung. Es handelt sich um eine Verkleinerung der Grundstücksfläche um insgesamt fünf Großspielfelder. Die LHH fordert, die sportliche Funktionalität zu ge-

währleisten. Dazu ist ein Umbau der Sportanlage nötig (Be- und Entwässerung, Flutlichtanlagen, Ballfangzäune, etc.).

Die Forderung der LHH nach einer vollständigen Übernahme sämtlicher mit der dauerhaften und temporären Grundstücksinanspruchnahme verbundenen Kosten durch den Vorhabenträger ist nur teilweise berechtigt. Eine Zusage der Entschädigung dem Grunde nach ist nur in folgenden Fällen zu geben:

- dauerhafte Grundstücksübertragung,
- temporäre Grundstücksnutzung,
- Abriss baulicher Anlagen: genehmigte, materiell legale Anlagen (z.B. Ballfangzäune, Flutlichtmasten etc.),
- Beseitigung anderer Grundstücksbestandteile (z.B. Bewuchs etc.).

Folgende Tatbestände sind einer Entschädigung nicht zugänglich:

- formell und materiell illegale Anlagen,
- Nutzungseinschränkungen bei Training und Wettbewerb,
- sonstige finanzielle / wirtschaftliche Nachteile (Einnahmeverluste, Mehraufwendungen, Altlastenbeseitigung), die nicht originär auf die Baumaßnahme B3 SSW zu rückgeführt werden können.

Ein Anspruch auf Lärmschutz der dem Verkehrslärm ausgesetzten Sportanlage kann auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - grundsätzlich nicht vorgesehen werden. Die Forderung der LHH, dass der Vorhabenträger auf seine Kosten wirksame lärmreduzierende Maßnahmen plant und durchführt, wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung der LHH, bei begründeten baulichen Ersatzmaßnahmen den aktuellen Stand der Technik anzuwenden, wird grundsätzlich anerkannt.

c. Sportanlage Mühlenholzweg 6 (SV 08 Ricklingen e.V.): Die Forderung der LHH nach einem Bau eines 8 m hohen Ballfangzauns wird als unbegründet zurückgewiesen. Zugesagt wird die ordnungsgemäße Absicherung der Baustelle durch einen Bauzaun.

Die LHH lehnt ebenso die Teilinanspruchnahme einer Fläche der Sportanlage für die Baustelleneinrichtung zur Herstellung des Ersatzneubaus des Überführungsbauwerks über die Ihme ab. Da die Fläche nach begründeter Ansicht des Vorhabenträgers für die Baudurchführung zwingend benötigt wird, ist die Forderung zurückzuweisen.

d. Freibad Ricklingen

Die LHH fordert vom Vorhabenträger, die bilanziellen Verluste des Freibads (Referenzjahr 2019), die durch langjährige baubedingte Beeinträchtigungen verursacht werden könnten, zu entschädigen. Der Vorhabenträger sagt zu, Beeinträchtigungen von Gewässern durch Vermeidungsmaßnahmen zu unterbinden. Wegen des bei der Baudurchführung entstehenden Lärms sind nach Maßgabe der AVV Baulärm keine Maßnahmen erforderlich. Eine Entschädigung dafür ist nicht geboten, die Forderung wird zurückgewiesen.

- **FB 66, Tiefbau**

Folgende Punkte aus der Stellungnahme sind nicht erledigt: Nr. 58, 61 – 63, 65, 67 und 70.

Die LHH fordert eine umfassende Verkehrsuntersuchung zu den Auswirkungen der aus der Baumaßnahme Südschnellweg und der B3-Verlegung um Hemmingen resultierenden Verkehrsbelastungszunahme im Bereich des Ricklinger Kreisels. Sie fordert geeig-

nete Maßnahmen, die eine Nutzung des städtischen Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehre ausschließt. Der Südschnellweg sollte durch einen parallel verlaufenden Radweg ergänzt werden, wenigstens sollten die Betriebswege der Brücken für die Nutzung durch Radfahrer ausgebaut werden. Starkregenereignisse sollten sich nicht negativ auf angrenzende Straßen und Wege auswirken. Die LHH ist der Meinung, dass der Vorhabenträger grundsätzlich die Kosten für Planung und Bau der Willmerstraße zu übernehmen habe, auf die LHH nur ein geringfügiger Anteil für Verbesserungen entfalle. Die Kosten für Anpassungen und Neuerrichtung der im Zuge der Maßnahme zu bauenden und zu ändernden Lichtsignalanlagen trage der Straßenbaulastträger des Südschnellweges. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit werde in der Ausfahrtrampe zur Hildesheimer Straße vor der Einmündung Zeißstraße eine zusätzliche Lichtsignalanlage erforderlich. Die LHH fordert, da sie befürchtet, dass Baustellen- und Umleitungsverkehre in das städtische Straßennetz ausweichen, weiterhin, dass ein Beweissicherungsverfahren für städtische Straßen, wie im Erläuterungsbericht beschrieben, durchgeführt wird.

Die Einwendungen sind zulässig, aber – soweit ihnen nicht durch Zusagen des Straßenbaulastträgers abgeholfen wurde – unbegründet und werden im gebotenen Umfang zurückgewiesen.

- **FB 67, Umwelt und Stadtgrün**

Die vom FB 67 benannten Punkte aus der Stellungnahme sind nicht erledigt: Nr. 72 - 84.

Baustelleneinrichtungsflächen: Während der Bauabwicklung ist in der Zeit der Gartensaison (März bis Oktober) die Erreichbarkeit der benachbarten Kleingartenanlagen uneingeschränkt zu gewährleisten. Grunderwerb: Die Flächen sind nach der Rückverlegung des Pänner-Schuster-Weges auf die alte Trasse und Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsfläche, sowie der Rasen- und Gehölzflächen mit Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wieder an die Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün bzw. Tiefbau, zu übergeben. Lärm- und Kollisionsschutz im Bereich der Ricklinger Kiesteiche: für Tiere, insbesondere Weißstörche und Bartfledermäuse ist ein zusätzlicher beidseitiger Lärm- und Kollisionsschutz (4 m hoch), zu Lasten des Vorhabenträgers, im Bereich der Ricklinger Kiesteiche und der Leine auf einer Länge von rd. 400 m dringend erforderlich. Auch im Abschnitt zwischen Leineflutbrücke und RRB wird aufgrund der geplanten Baustraße lediglich ein lückiger Gehölzbestand verbleiben. Dies sollte ebenfalls durch eine Lärmschutzwand kompensiert werden. Im Bereich der Leineflutbrücke werden wichtige Leitstrukturen für Fledermäuse (hier: Bartfledermaus) zum Überfliegen des SSW entfernt, weshalb die Errichtung von Kollisionsschutzwänden erforderlich ist (LBP, S. 77). Dies müsste im gleichen Maße für den Bereich des Regenrückhaltebeckens und die Leinebrücke gelten. Denn auch hier fallen durch Entnahme der Gehölzkulisse wichtige Leitstrukturen weg. Grunderwerb: Für vorübergehend in Anspruch genommene städtische Flächen (im Einzelnen bezeichnet), die nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt und bepflanzt werden, sei aus Sicht der LHH nach einem Zeitraum von 3 bis 10 Jahren nach Beendigung der jeweiligen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege eine Rückgabe an den FB 67 zu vereinbaren. Wegeverlegung Leineflutbrücke: Die Verlegung des Weges auf der Ostseite der Flutbrücke muss unter Wahrung der bestehenden bzw. zu erhaltenden Bäume erfolgen. Dies gilt für den südlichen Beginn der Wegeverlegung. Auch ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Gewässer einzuhalten. Randbepflanzung des Rückhaltebeckens am Vermehrungsgarten: Um eine übermäßige Beschattung der gartenbaulich genutzten Flächen des Vermehrungsgartens zu verhindern, sollte anstelle der Baumreihe eine Strauchpflanzung, gerne mit essbaren Früchten; erfolgen.

Die Einwendungen sind zulässig, aber – soweit ihnen nicht durch Zusagen des Straßenbaulastträgers abgeholfen wurde – unbegründet und werden im gebotenen Umfang zurückgewiesen. Bei hier nicht eigens aufgezählten Punkten der Stellungnahme liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine einvernehmliche Regelung vor. Was den Lärm- und Kollisionsschutz im Bereich der Ricklinger Kiesteiche angeht: die Planfest-

stellungsbehörde hat zwar keine Lärmschutzwand angeordnet, aber eine Kollisionsschutzeinrichtung mit Sichtschutz zwischen Leineflutbrücke und Leinebrücke dem Vorhabenträger als Planänderung aufgegeben und ist damit teilweise dem Vortrag der LHH gefolgt.

### 4.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen, BI Umweltschutz e.V. (BiU), Schreiben vom 17.05.2020

Die BI Umweltschutz lehnt den autobahnähnlichen Ausbaustandard ab. Die Herleitung der Verkehrsprognose kann sie nicht nachvollziehen. Die max. Höchstgeschwindigkeit soll auf 80 km/h begrenzt werden. Sie regt an, auf der gesamten Strecke Lärmschutzwände zu erstellen. Bemängelt wird die fehlende parallele Radverbindung als hochwassersichere Querung in Ost-West-Richtung. Die BiU regt an, die Unterführung Mühlenholzweg breiter auszuführen. Für den Entfall der Radwegquerung an der Döhrener Masch werden praktikable Alternativen verlangt. Der Radweg an der Schützenallee sollte über die Bestandswiederherstellung hinaus in einer für zukünftige Verkehre optimierten Breite ausgebaut werden. Zudem werden Vorschläge für die Gestaltung der Willmerstraße gemacht.
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 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Schreiben vom 22.04.2020

Der ADFC erhebt Einwendungen zu folgenden Themen: Es fehlt ein straßenbegleitender Radweg entlang der Trasse zwischen Landwehrkreisel und Schützenallee. Die Unterführung Mühlenholzweg (BW 03) ist zu schmal. Die Radverkehrsbedingungen im Bereich Döhrener Maschpark und Schützenallee verschlechtern sich massiv. Zusätzlich werden Einwendungen zur Ausgestaltung der Radwegführung im Kreuzungsbereich Südschnellweg/Schützenallee. Zusätzlich werden folgende Einwendungen erhoben:

- Ausgestaltung Unterführung An der Bauerwiese,
- Ausgestaltung Radwegeführung im Kreuzungsbereich Südschnellweg/Schützenallee,
- Radwegeführung im Kreuzungsbereich Südschnellweg/Hildesheimer Straße.

Die 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 265 Verkehrsclub Deutschland (VCD) - KV Region Hannover e.V. c/o Umweltzentrum, Schreiben vom 18.05.2020 s.a. ADFC und Nr. 251

Der VCD unterstützt die Forderung des ADFC nach einer Verbesserung von Radverkehrsanlagen, betreffend die Unterführung Mühlenholzweg, die Schützenallee sowie die ergänzende Planung einer Radwegverbindung an der B3. Der VCD lehnt einen autobahnähnlichen Ausbau des Südschnellwegs, der höhere Geschwindigkeiten ermöglicht, als kontraproduktiv für den Klimaschutz und den Nahverkehrsplan der Region Hannover ab.

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

### 4.5 Einwendungsnummer 179, Schreiben vom 18.05.2020

Die *Einwenderin* wehrt sich gegen den enteignenden Eingriff für vorübergehende wie

dauerhafte Zwecke in ihr südlich der B3 gelegenes Gartengrundstück, welches sie nach Beendigung der Baumaßnahme ungeschmälert wiedererhalten und verpachten möchte. Ebenso wendet sie sich gegen den Abriss einer Gartenlaube. Betroffen ist das nördliche Viertel des Flurstücks 75/2. Sie sieht im Unterschied zum Vorhabenträger Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV als gegeben an.

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

### 4.6 Einwendungsnummer 222, Schreiben vom 18.05.2020

s. Abschnitt A, Ziffer 1.3.4. Die Einwendung 222 hat sich aufgrund einer Erklärung des Einwenders kurz vor dem Planfeststellungsbeschluss erledigt.

### 4.7 Einwendungsnummer 229, Schreiben vom 28.04.2020

Die Einwender sehen sich durch den Ausbau in erheblichem Maße in ihren Eigentumsrechten und ihrem Recht auf Gesundheit verletzt sowie in ihrer Lebens- und Wohnqualität beeinträchtigt.

Die Einwendungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

### 4.8 Einwendungsnummer 241, Schreiben vom 19.03.2020

Der Einwender nutzt das Naherholungsgebiet an den Ricklinger Teichen. Er befürchtet eine stärkere Verlärmung durch schneller fahrende Kfz und eine auch optisch belastende Verschlechterung der Umgebung des Schnellwegs aufgrund der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.9.1 Einwendungsnummer 242, Schreiben vom 31.03.2020, 17.04.2020, 02.05.2020, 20.05.2020<br>Einwendungsnummer 243, Schreiben vom 06.04.2020<br>Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020

Die Einwender verlangen, in der Planfeststellung verbindlich zu regeln, dass der gleichzeitige Bau der S-Bahn-Umsteigeanlage Waldhausen und der Umbau des Südschnellwegs von vorneherein ausgeschlossen wird. Sie fordern eine Einbeziehung ihrer Wohngrundstücke in die Gutachten der Immissionstechnischen Untersuchungen, denn es fehlen in den Antragsunterlagen detaillierte Angaben hinsichtlich der Lärmbelastung für den Fall der Doppelbaustellen.

### 4.9.2 Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020

Das lärmtechnische Gutachten für diesen Bereich wurde zwischenzeitlich nachgereicht. Die Einwendung wird ansonsten als unbegründet zurückgewiesen.

Der Einwender hat ergänzend vorgetragen, dass er eine vertiefte Beschäftigung mit den Luftschadstoffgehalten vermisst. Er fordert zudem ein Konzept zur Vermeidung unnötiger Verkehrsbelastung durch beide Großbaustellen, z.B. durch Einrichtung von Anliegerverkehren, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempolimits (30 km/h). Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

### 4.10 Einwendungsnummer 244, Schreiben vom 06.04.2020

Der Einwender bemängelt den Wegfall einer Parkplatzfläche unter der Brücke und schlägt ein Parkhaus vor, das technische Vorrichtungen zum Aufladen von E-Autos anbietet. Während der Vorschlag zu den Aufladevorrichtungen nicht weiterverfolgt wird, bleiben die Einwände zu den reduzierten Parkmöglichkeiten bestehen.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.11 Einwendungsnummer 245, Schreiben vom 17.04.2020

Der Einwender regt an, dass im Einklang mit einem der Siegerbeiträge des Ideenwettbewerbs zum Südschnellweg eine Fuß- und Radwegquerung in Verlängerung der Wiener Straße zur Helmstedter Straße als rampenlose Verbindung der Stadtteile Döhren und Waldhausen mitgeplant wird.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.12 Einwendungsnummer 248, Schreiben vom 14.05.2020

Die Einwenderin wendet sich gegen den geplanten Querschnitt der Fahrbahn und regt eine ergänzende Fahrradverbindung entlang der Trasse an. In der Abwägung sollten die Interessen der Kraftfahrer hinter anderen Belangen zurückstehen.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.13 Einwendungsnummer 249, Schreiben vom 15.05.2020

Die Einwenderin sieht die Ricklinger Badeteiche mit der Baumaßnahme als massiv beeinträchtigt an. Sie hält die geplante Erneuerung des Südschnellweges für nicht ökologisch oder klimatisch zeitgemäß.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.14 Einwendungsnummer 250, Schreiben vom 15.05.2020

Nach Meinung des Einwenders verstößt die vorgelegte Planung insbesondere gegen die am 3. März 2000 in Kraft getretene Verordnung zum Schutz des Gebietes „Obere Leine“ als Landschaftsschutzgebiet. Er stellt die geplante Fahrbahnverbreiterung infrage und rügt die negativen Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet der Ricklinger Kiesteiche. Als Alternative schlägt er eine Verkleinerung des Querschnitts vor; dabei sollen die Standstreifen entfallen und der Mittelstreifen reduziert werden, um die Eingriffe zu minimieren. Ergänzend hat er vorgetragen, die Standstreifen durch Pannen- und Nothaltebuchten zu ersetzen und die Höchstgeschwindigkeit im Planfeststellungsbeschluss auf 80 km/h zu begrenzen. Dies soll durch einen Antrag auf Planänderung mit vorheriger öffentlicher Auslegung realisiert werden.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.15 Einwendungsnummer 251, Schreiben vom 17.05.2020 und 30.11.2020

Der Einwender ist gegen den geplanten Ausbau der B 3/B 6 /B 65 im Abschnitt westlicher Tunnelmund in Döhren bis Landwehrkreisel. Die Abwägung des Antragstellers zwischen den Belangen des Autoverkehrs einerseits und denen des Boden-, Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Naherholung andererseits betrachtet er als grob fehlerhaft. Er fordert, dass der Straßenquerschnitt von 14,5 Metern auch im Zuge der Erneuerung und beim Bau der Brücken in der Leinemasch beibehalten wird. Die Lärmschutzwände sind möglichst in diesem Querschnitt unterzubringen. Dabei verweist er auf die heutige Fahrbahnbreite von 12,5 Metern auf der Brücke über die Hildesheimer Straße: Wenn im Verlauf der Straße von Döhren Richtung Landwehrkreisel dieser oder ein ähnlicher Querschnitt ohne Erweiterung des Damms angewendet wird, könne der Lärmschutz in der vorhandenen Dammbreite untergebracht werden. Entscheidend sei, dass die Vegetation im Bereich des Dammes erhalten bleibt. Er beantragt, das Verfahren für den Teil „Straßentunnel Döhren“ fortzuführen. Der Teil der oberirdischen freien Strecke westlich und östlich des Tunnelmundes (excl. Ein- und Ausfädelungsbereiche vom / zum Tunnel)) soll abgetrennt werden. Er beantragt, dass die Planfeststellungsbehörde die Planungen für diese oberirdischen Streckenabschnitte ablehnt. Des Weiteren fordert er eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die Installation von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen vom Typ „Section Control“ nach dem Vorbild der Anlage bei Gleidingen / B 6.
Zusätzlich hat er folgende Anträge gestellt bzw. wiederholt:

- Wegen der verkehrsinduzierenden Wirkung ist in der Zeit des Klimanotstands der Plan abzulehnen.
- Das Projekt „Ausbau Südschnellweg“ im Abschnitt zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel ist aus haushaltsrechtlichen Gründen abzulehnen.
- Die Ablehnung wird auch beantragt,

1.) weil keine seriöse Verkehrsprognose vorliegt. Die Ablehnung bezieht sich insbesondere auf die vermeintliche Notwendigkeit, den SSW zu verbreitern, die aus einer völlig ungeeigneten Verkehrsprognose abgeleitet worden ist.

2.) weil eine geeignete Grundlage für die erforderlichen Entscheidungen zu einer massiven Verbreiterung der Schnellstraße mit ihren schwerwiegenden Umweltfolgen wegen der in höchstem Maße dringlichen Klima- und Verkehrswende gegenwärtig gar nicht vorliegt.

- Die Planfeststellungsbehörde soll feststellen, dass

1.) die Stadt und die Region in besonderer Weise, weit über das Maß eines üblichen Beteiligungsverfahrens hinausgehend, an der Gestaltung der Straße mitwirken und mitgestalten müssen und diese erweiterte Beteiligung nachzuholen ist;

2.) wegen des ganz überwiegenden Nah- und Regionalverkehrs-Charakters des Autoverkehrs auf dem SSW nicht die RAA, sondern die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zur Anwendung kommen. Die RAA sind für den Ausbau des SSW in diesem Abschnitt eine ungeeignete Grundlage.

Die Einwendung bzw. die gestellten Anträge werden nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie sind aber letztlich unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen.

### 4.16 Einwendungsnummer 252, Schreiben vom 17.05.2020

Die Kritik der Einwender richtet sich gegen den geplanten Ausbau des Teilbereichs West, bei dem die Variante W3 (Ausbau mit mehreren Brücken) der Variante W4 (Tunnellösung) vorgezogen wird. Gerügt werden ebenso die Verlärmung eines beliebten Naherholungsgebiets und die Eingriffe in den Naturhaushalt.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.17 Einwendungsnummer 253, Schreiben vom 18.05.2020

Der Einwender ist Pächter eines von der Baumaßnahme betroffenen Gartengrundstücks. Seine Einwendung richtet sich gegen den Eingriff in den Grundstücksbestand und in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

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

### 4.18 Einwendungsnummer 254, Schreiben vom 18.05.2020

Der Einwender sieht sich als von der Baumaßnahme Betroffenen an, da seine arbeitstäglichen Fahrradrouten beeinträchtigt oder verhindert werden. Er rügt die ungenügend zusammengestellten Entwurfsunterlagen und diverse inhaltliche Mängel wie fehlende Darstellung der bauzeitlichen Zuwegungen und der bauzeitlichen und anlagebedingten Auswirkungen auf die Erholungsfunktion der Leineaue. Er mahnt eine verbesserte und erweiterte Bearbeitung der wassertechnischen Untersuchungen an. Er kritisiert die Verbreiterung des Straßendamms im Westbereich als Ausfluss einer rückwärtsgewandten „Betonplanung“. Er fordert, dass zwischen Bau-km 1,4 (Ricklinger Teich) und 1,9 (Leine) während der Bauzeit immer eine freie Querungsmöglichkeit unter dem Südschnellweg für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleibt.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.19 Einwendungsnummer 255, Schreiben vom 16.05.2020

Die Einwenderin rügt die Planung wegen der Verbreiterung des Straßendamms, der Beeinträchtigungen des Naherholungsgebiets Ricklinger Leinemasch etwa durch Verkehrslärm, die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs und der Lage der Ausgleichsmaßnahmen weitab vom Eingriffsort.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.20 Einwendungsnummer 256, Schreiben vom 17.05.2020

Die Einwender sind Eigentümer eines Wohngrundstücks in unmittelbarer Nähe zum Südschnellweg. Sie haben eine Vielzahl von Einwendungen erhoben, die der lagebedingten Situation geschuldet sind. Nach ihrer Auffassung sind insbesondere die mit dem Baulärm verbundenen Belastungen zu bewältigen, aber auch die Erschütterungen durch die Bauarbeiten, Veränderungen des Grundwasserspiegels, die sich auf die Standsicherheit des Hauses auswirken können, weshalb die Einwender ein Beweissicherungsverfahren fordern. Sie fordern den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 4 und technische Einrichtungen zum Filtern der Luft als Schutz vor Feinstäuben und weiteren Luftschadstoffen. Hingewiesen wird auf den Tier- und Pflanzenbestand im Garten, der zu schützen sei. Zur Verhütung von Unfällen durch abkommende Fahrzeuge sei die Baustelle mit einem stabilen Bauzaun und Schutzplanken abzugrenzen und zu sichern. Der Zugang zum Grundstück, auch und gerade für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr,

sei während der Bauphase dauerhaft sicherzustellen. Die Einwender weisen auf verschiedene Versorgungsleitungen in der Straße hin, die bauzeitlich gesichert werden müssen, um die Versorgung des Hauses nicht zu gefährden. Es wird ebenso eingewendet, dass die Bauarbeiten wirtschaftliche Nachteile (Mietminderungen) zur Folge haben können. Gefordert wird auch eindringlich die Einhaltung von Hygienestandards auf der Baustelle, um die mögliche Ausbreitung von Aerosolen zu unterbinden. Die Belange der Gesundheit der Anwohner sind gerade aufgrund der Erfahrungen mit der Corona-Pandemie hoch zu bewerten und diese von daher ausreichend gegen Gesundheitsgefährdungen zu schützen.
Sofern sich die Einwendungen, die intensiv erörtert worden sind, und die vorgetragenen Bedenken nicht gänzlich ausräumen ließen, bzw. ihnen nicht mit sachbezogenen Nebenbestimmungen abgeholfen wurde, sind sie als unbegründet zurückzuweisen.

### 4.21 Einwendungsnummer 257, Schreiben vom 18.05.2020

Die Vereine verweisen auf die Beeinträchtigungen, die sich durch die Inanspruchnahme von Teilflächen der Sportanlagen und durch Verkehrslärm ergeben, und fordern als Ausgleich eine Aufwertung des Sportplatzes durch einen Kunstrasenplatz und eine Regelung zum Lärmschutz.

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

### 4.22 Einwendungsnummer 258, Schreiben vom 17.05.2020

Die Einwenderin ist Pächterin eines Kleingartens am Südschnellweg. Sie weist darauf hin, erst sehr spät von der Baumaßnahme erfahren zu haben. Sie wendet sich gegen die Verkleinerung der Gärten aufgrund der Dammverbreiterung. Ihres Wissens nach gibt es im Trassenbereich Eidechsenvorkommen. Sie macht Vorschläger zur Verbesserung des Lärmschutzes und zur Ermöglichung von Feuchtwiesen.

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

### 4.23 Einwendungsnummer 260, Schreiben vom 17.05.2020

Der Einwender hat Einwendungen zu folgenden Themen vorgetragen: 1. Notwendigkeit des Ausbaus zwischen Landwehrkreisel und Beginn der Leineflutbrücke; 2. Trennwirkung der Baustelle und des Zielzustands für den Rad- und Fußverkehr; 3. Beeinträchtigung der Bedeutung der Leinemasch als Naherholungsgebiet; 4. Flächeninanspruchnahme am Ricklinger Bad. Zur Verbesserung der Radwegplanung (ad 2.) regt er an, darüber nachzudenken, ob es eine Radwegbrücke im Bereich der Schützenallee geben könne. Der Einwender regt zudem an, dass im Planfeststellungsbeschluss der Erhalt der Bäume am Ricklinger Bad als Auflage festgeschrieben wird (ad 4.).

Die Einwendung zu 4. wird als unzulässig zurückgewiesen, da der Einwender nicht die erforderliche Legitimation für die Einwendung besitzt: diese hat nur der Vorstand des Vereins bzw. dessen geschäftsführendes, vertretungsberechtigtes Organ. Die Einwendungen zu 1. bis 3. werden nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie sind aber letztlich unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen, sofern ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusagen entsprochen wurde.

### 4.24 Einwendungsnummer 261, Schreiben vom 13.05.2020<br>Einwendungsnummer 262, Schreiben vom 13.05.2020

Die Einwender rügen die Planung, weil mit ihr wertvolle Grünbereiche der Döhrener und Ricklinger Masch überplant werden. Sie fordern eine Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs und eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.25 Einwendungsnummer 263, Schreiben vom 18.05.2020

Der Einwender fordert, einen straßenbegleitenden Radweg an der B3 zur Querung der südlichen Leineaue als hochwasserfreie, leistungsfähige West-Ost-Verbindung zusammen mit dem Umbau zu realisieren. Ergänzend fordert er vom Vorhabenträger, dass dieser dazu verpflichtet wird, anderen Planungsträgern seine Vorplanung zur Verfügung zu stellen und die vorliegende Planung darauf abzustellen, dass die mit einem Radweg verbundenen Baumaßnahmen auch zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden. Der Vorhabenträger hat zugesagt, seine Vorplanung einem am Bau interessierten Planungsträger zur Verfügung zu stellen und den Bau eines Radwegs bzw. eine Verbesserung des Radwegenetzes zu unterstützen. Darüberhinausgehende Verpflichtungen bestehen nicht; darauf abzielende Forderungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

### 4.26 Einwendungsnummer 264, Schreiben vom 18.05.2020 Einwendungsnummer 271

Die Einwender lehnen die Inanspruchnahme ihrer Gartengrundstücke ab.
Die Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht für erledigt erklärt wurden oder denen nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, werden als unbegründet zurückgewiesen.

### 4.27 Einwendungsnummer 266, Schreiben vom 16.05.2020

Der Einwender sieht durch die Maßnahme, insbesondere durch die Verbreiterung des Damms, seine Belange als Naherholungssuchender und Steuerzahler beeinträchtigt, insbesondere durch Nutzungs- und Erlebniseinschränkungen. Er fordert zudem Bewässerungseinrichtungen für das neu an der Böschung zu pflanzende Grün.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.28 Einwendungsnummer 267, Schreiben vom 18.05.2020

Die Einwenderin wendet sich gegen die Straßenverbreiterung und die Anlage von Standspuren sowie die Förderung des motorisierten Individualverkehrs zu Lasten von Boden-, Natur- und Landschaftsschutz sowie Naherholung.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.29 Einwendungsnummer 268, Schreiben vom 16.05.2020, 10.06.2020, 10.07.2020 u.a.

Der Einwender als von Enteignung betroffener Grundstückseigentümer möchte den Eingriff in sein Grundstück möglichst abwenden oder auf ein für ihn erträgliches Maß reduzieren. Er fordert angemessenen Lärmschutz für sein Grundstück nach Maßgabe der Vorschriften für Wohngrundstücke. Der Hemminger Maschgraben sollte so neuprofiliert

werden, dass sein Grundstück dadurch geschont wird. Zudem begehrt er die Neuerrichtung eines Zauns am Maschgraben.

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

### 4.30 Einwendungsnummer 269, Schreiben vom 18.05.2020

Der Einwender sieht in der vorliegenden Ausbauplanung ein Präjudiz für die zukünftigen Maßnahmen am hannoverschen Schnellwegsystem. Der Fernverkehr sollte seiner Meinung nach nicht durch die Landeshauptstadt, sondern um sie herumgeführt werden. Er schlägt vor, den Tunnel unter der Hildesheimer Straße zweispurig mit Rad- und Fußwegen zu bauen und den Fernverkehr auf eine Süd-West-Umgehung Hannovers umzulegen.

Die Einwendung wird nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie ist aber letztlich unbegründet und wird deshalb zurückgewiesen.

### 4.31 Einwendungsnummer 270, Schreiben vom 16.05.2020

Die Einwenderin hat eine Stellungnahme aus der Sicht der Hemminger Hochwasserschutzinitiative vorgetragen. Insbesondere darf sich nach ihrer Ansicht der Hochwasserabfluss über den Hemminger Maschgraben nicht verschlechtern.

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

### 4.32 Einwendungsnummer 281, Schreiben vom 13.04.2021

Die Einwenderin wendet sich als Grundstücksnachbarin gegen die Ersatzmaßnahmen des Maßnahmenkomplexes 13 in Langenhagen-Krähenwinkel. Sie befürchtet eine Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung und eine Grundstückswertminderung. Sie bemängelt den Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Positionierung der Ersatzmaßnahme, der vom Ort des Eingriffs weit entfernt liegt.
Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

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

## 5. Vorbehalt der ergänzenden Planfeststellung

In Unterlage 16.1 Willmerstraße ist nachrichtlich die Planung der Landeshauptstadt Hannover für die Neugestaltung der Willmerstraße zwischen Schützenallee und Hildesheimer Straße nach Abriss der Brücke und Fertigstellung des Tunnelbauwerks dargestellt. Sollte entgegen der beabsichtigten, hier nachrichtlich aufgenommenen Planung zum gegebenen Zeitpunkt die städtische Planung nicht umgesetzt werden können, ist bei der Planfeststellungsbehörde eine gesonderte Entscheidung über die Wiederherstellung und Anbindung der Willmerstraße seitens des Vorhabensträgers zu beantragen.

## Abschnitt B: Begründung

### 1. Rechtsgrundlagen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht gemäß §§ 17 bis 17e Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit den §§ 1, 3ff. des Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (Nds. VwVfG) und den §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Nach § 75 Abs. 1 VwVfG schließt er andere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse etc. mit ein. Eine Ausnahme gilt für Erlaubnisse und Bewilligungen wasserrechtlicher Benutzungen nach §§ 8 und 9 WHG. Über ihre Erteilung entscheidet die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG gesondert (siehe Abschnitt B, Ziff. 5.3). 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 des Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 19.12.2019 wurde das Verfahren gemäß § 17a FStrG in Verbindung mit § 73 VwVfG und den §§ 15 ff. UVPG wie folgt durchgeführt:

| | |
|---|---|
| **28.02.2020** | Einleitung des Verfahrens/Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände |
| **28.02.2020 und 04.03.2020** | Ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Hannover und Hemmingen durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen Presse sowie "rings um uns" |
| **06.03.2020 bis 06.04.2020** | Öffentliche Auslegung der Planunterlagen bei der Stadt Hannover und Hemmingen |
| **09.06.2020** | Übersendung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen an den Straßenbaulastträger |
| **03.09.2020** | Rückäußerung des Straßenbaulastträgers |
| **24.09.2020** | Übersendung der Rückäußerung an die Beteiligten, gleichzeitig schriftliche Einladung zum Erörterungstermin |
| **14.10.2020** | Ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins durch Veröffentlichung in der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung und Neuen Presse sowie "rings um uns" |
| **26.10.2020 und 30.10.2020** | Erörterungstermin |
| **27.11.2020** | Zusendung der Niederschrift über den Erörterungstermin |
| **16.11.2020 und 24.11.2020** | Den Erörterungstermin ergänzende telefonische Einzelerörterungen |
| **24.03.2021** | Ergänzende Anhörung (§ 73 Abs. 8 VwVfG) |
| | |

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 §§ 17 ff. FStrG und §§ 72 ff. VwVfG sowie §§ 15 UVPG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten.

Die Planänderung ist 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 waren dem größeren Umfang des waldrechtlichen Ausgleichs und der Notwendigkeit geschuldet, diesen teilweise auf anderen Flächen durchzuführen. Dies geschah in Abstimmung mit den betroffenen Wald- und Naturschutzbehörden.

Der Verzicht auf einen weiteren Erörterungstermin nach der Planänderung beruht auf einer Entscheidung nach § 17a Abs. 2 FStrG. Die Änderungen führten nicht zu neuen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die hätten erörtert werden müssen. Einwendungen wurden zu den beantragten Planänderungen erhoben; seitens eines anwaltlichen Einwendervertreters wurde auf die erneute Anhörung hin betont, dass die Flächeninanspruchnahme nach wie vor aus allen denkbaren Gründen abgelehnt wird, die insbesondere bereits Gegenstand der Einwendungen und der Erörterung am 30.10.2020 waren. Die Einwendungen werden jedoch auch auf den weiteren 1 Quadratmeter erstreckt, der rechnerisch hinzugekommen ist:

Aus Sicht der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde wäre mit Blick auf die erhobenen Einwendungen durch eine erneute Erörterung wechselseitig kein besserer Informationsstand auf die Planung zu gewinnen gewesen, der eine Einwandsbewältigung im Wege der Einigung erwarten ließe oder eine fehlerfreie Abwägung erst ermöglichte oder auch nur erleichterte.

*Verfahrensrügen:*

1 Woche nach Beginn der Auslegung in den Städten Hannover und Hemmingen wurde bekanntlich deutschlandweit aus Infektionsschutzgründen der erste sog. Lockdown beschlossen. Dies wirkte sich auch auf die Auslegung der Planunterlagen aus.

Das Rathaus der Stadt Hemmingen (Rathausplatz 1, 30966 Hemmingen) war seit dem 18.03.2020 bis auf Weiteres nur mit geregeltem Zulass zu betreten. Dafür wurden die "Öffnungszeiten" reduziert (montags 9 bis 12 Uhr und 15 bis 18 Uhr sowie dienstags bis freitags 9 bis 12 Uhr). Interessierte konnten klingeln, um ins Rathaus zu gelangen. Dringend empfohlen wurde eine telefonische Terminvereinbarung (Durchwahl 0511/4103-174). Die Planunterlagen lagen somit ab diesem Zeitpunkt zu den geänderten Öffnungszeiten aus.

Am 12.5.2020, ca. 11:00 h war der Server der Region Hannover nicht per Internet erreichbar, ein Zugriff auf die ausgelegten Unterlagen war daher offenbar nicht jederzeit möglich.

In den Planfeststellungsunterlagen sind in geringfügigem Umfang kleinere Fehler festgestellt und nach Beginn der Auslegung korrigiert worden (betroffen war ausschließlich die Darstellung der dauerhaften bzw. temporären Flächeninanspruchnahme auf drei Flurstücken in der Unterlage 10.1; s. hierzu Abschnitt B, Ziffer 6.4.5). Die Betroffenen wurden davon mit Schreiben vom 18.03.2020 unterrichtet. Bemängelt wurde, dass durch diese Korrektur die Äußerungsfrist verkürzt wurde. Die Äußerungsfrist hätte nach Auffassung des Einwendenden entsprechend verlängert werden müssen.

Die Einwendung wird als rechtlich unzutreffend bewertet. Gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG haben die Gemeinden den Plan für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen. Im vorliegenden Verfahren war ein Auslegungszeitraum für die Planunterlagen im Zeitraum zwischen 06.03. und (zunächst) 06.04.2020 vorgesehen. Der besonderen Situation, COVID-19 Pandemie, geschuldet, wurde der Auslegungszeitraum bis zum 18.05.2020 verlängert. Eine anhaltende Beschneidung der

Möglichkeit der Einsichtnahme kann hier nicht erkannt werden. Insbesondere war das Rathaus Hemmingen über den gesamten Auslegungszeitraum werktags (Montag bis Freitag) für die Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen geöffnet.

Des Weiteren wird auf § 6 Abs. 1 Satz 3 i.V. mit § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz-PlanSiG) verwiesen. Nach diesen Vorschriften muss die öffentliche Auslegung der Planunterlagen nicht wiederholt werden, wenn sie nach Maßgabe der Vorgaben des § 3 Abs. 1 PlanSiG hätte entfallen können. Dies war hier wegen der parallel erfolgten Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet der Fall.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Planunterlagen, wenn auch zu eingeschränkten Öffnungszeiten über die Forderungen des § 73 VwVfG hinausgehend einsehbar waren.

Aufgrund des durch die Einwenderin vorgebrachten Hinweises wurde eine Anfrage an den Betreiber der Webseite „Hannover.de“ gestellt. In seiner Auskunft bestätigte der Betreiber, dass die Webseite bis auf Wartungsarbeiten und Störungssituationen immer erreichbar ist. Selbst in Fällen technischer Nicht-Verfügbarkeit des Backends liefert das System zeitlich begrenzt über das Cache-System Dokumente aus. Zu der in der Einwendung genannten Uhrzeit am 12.05.2020 um 11:00 Uhr lag tatsächlich eine Störung vor, von der die Unterlagen mit hoher Wahrscheinlichkeit auch betroffen waren. Probleme mit der Auslieferung kann es dabei jedoch nur in der Zeit zwischen 10:05 Uhr und 11:38 Uhr gegeben haben. Derart kurzfristige Einschränkungen bei der Zugänglichkeit der im Internet ergänzend ausgelegten Planunterlagen, die auf IT-Störungen zurückgehen, führen nicht zu relevanten Fehlern bei der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Eine Dokumentation von „Zeiten der Nicht-Verfügbarkeit“ liegt nicht vor, zumal Erreichbarkeitsprobleme häufig ihre Ursachen in der technischen Infrastruktur der Geräte der Nutzer*innen haben. Auskünfte können daher nur im Einzelfall anhand eingemeldeter und bestätigter Hinweise auf eingeschränkte oder vollständige Verfügbarkeiten für ausgewählte Zeitpunkte gegeben werden. Wie bereits erläutert, kann die tatsächliche Dauer einer Nichtverfügbarkeit einer Seite oder eines Dokuments aber kürzer sein als eine Störung des Auslieferungssystems. Anhaltspunkte für weitere Störungen der Zugänglichkeit der im Internet ergänzend ausgelegten Planunterlagen zu anderen Zeitpunkten während der Auslegungsfrist liegen nicht vor.

Die Rechtsfolgen bei Änderungen des Plans oder der Planunterlagen sind in § 17a FStrG i.V. mit § 73 Abs. 8 VwVfG sowie in § 22 UVPG geregelt. Eine Pflicht zur erneuten Auslegung besteht danach regelmäßig nur, wenn zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen bzw. zusätzliche Auswirkungen auf die Rechte Dritter zu besorgen sind. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Da die Anhörungsbehörde hier tatsächlich schon von Beginn an eine auf insgesamt 6 Wochen verlängerte Frist zur Äußerung bestimmt hatte, blieb der Einwenderin auch nach der erfolgten Korrektur am 18.03.2020 eine hinreichende Frist zur Äußerung. In entsprechender Anwendung des § 73 Abs. 8 VwVfG ist bei Planänderungen den Betroffenen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Diese zwei Wochen waren in der Gesamtäußerungsfrist enthalten. Im Übrigen hat sich der Umstand auch nicht negativ auf die rechtliche Stellung der Einwenderin ausgewirkt, denn diese hat ihre Einwendung innerhalb der Äußerungsfrist eingereicht.

Andere Einwender haben darauf hingewiesen, dass sie als Risikopatienten die (physische) Auslegung nicht wahrnehmen konnten, weil sie sich an den Auslegungsorten wegen der damit verbundenen Ansteckungsgefahr nicht aufhalten wollten. Allerdings stand diesem Personenkreis die im Internet veröffentlichte Planunterlage im gleichen Zeitraum zur Verfügung. Das PlanSiG war zum Zeitpunkt des Beginns der Lockdown-Maßnahmen noch nicht in Kraft getreten, kann jedoch wegen § 6 Abs. 1 PlanSiG teilweise zur Anwendung kommen. Gesetzliche Vorgaben für den eingetretenen „Notfall“ existierten nicht. Die Auslegung selbst entsprach den gesetzlichen Vorgaben. Durch die Kulanzregelung einer verlängerten Einsichtnahmemöglichkeit sind niemandem die Beteiligungsrechte unzulässig eingeschränkt worden.

## 3. Umweltverträglichkeitsprüfung

### 3.1 Allgemeines

Gemäß §§ 3 Abs. 1 Satz 1 und 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F., die bis zum 16.05.2017 galt, handelt es sich bei dem Ausbau des Südschnellwegs um den „Bau einer sonstigen Bundesstraße“, 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 UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Region Hannover hat aufgrund des Prüfkatalogs zur Ermittlung der UVP-Pflicht, der von der Landesbehörde vorgelegt wurde, geprüft und festgestellt, dass für das Vorhaben eine UVP durchzuführen ist.

Gem. § 74 Abs. 1 UVPG war eine Vorprüfung nach den Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung durchzuführen, wenn das Verfahren vor dem 16.05.2017 eingeleitet worden war. Dies war wegen des Antrags der NLStBV vom 31.03.2017 der Fall.

Das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurde dennoch nach den Vorschriften der neuen Fassung des Gesetzes durchgeführt, obwohl der Scoping-Termin am 25.04.2017 stattgefunden hatte. Dies hätte von Gesetzes wegen die Anwendung der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG ermöglicht, damit hätte man das Verahren zur UVP nach der alten Fassung zu Ende führen können. Der Vorhabenträger war sich insoweit mit der Planfeststellungsbehörde einig, den erweiterten Prüfumfang bezüglich der Umweltschutzgüter, den die Neufassung festlegte, in das Verfahren einzubeziehen. Mit der Umstellung auf die Fassung des UVPG vom 16.05.2017 war daher keine Verringerung des Prüfumfangs und der Prüftiefe verbunden, sondern eine Erweiterung, weshalb in dieser Abweichung kein Mangel zu sehen ist.

Für das Vorhaben ist daher gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie § 9 UVPG i.V.m. Ziff. 14.6 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

### 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 Raumbeanspruchung insbesondere die baubedingte Flächeninanspruchnahme sowie die Aushebung und Aufschüttung von Bodenmaterial aus dem Tunnel und zur Verbeiterung 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 Fahrbahn (RQ 25) sowie Böschungsbauwerke, die Verkleinerung des Retentionsraums und die visuellen Wirkungen durch Entfernung von Böschungsbewuchs 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 des Ausbaus des SSW betrachtet und hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen bewertet und verglichen (siehe Unterlage

19.5). Verschiedene Fragestellungen zur Trassenoptimierung und der umweltfachlichen Beurteilung bautechnischer Maßnahmen wurden bearbeitet.

Ausgehend von den ursprünglichen Planungen des SSW im RQ 31 (Regelquerschnitt der Voruntersuchung) wurde dieser im Zuge des Verfahrens und weiterer Abstimmungsprozesse auf den RQ 25 verringert. Mit der daraus folgenden Verminderung der Flächeninanspruchnahme entstehen für alle Schutzgüter geringere Eingriffsintensitäten (z.B. geringere Inanspruchnahme wertvoller Biotope, geringerer Verlust an Retentionsraum u.a.). Aufgrund von Einwendungen wurde auch geprüft, ob der RQ 25 durch einen RQ 21 oder durch einen Bestandsausbau ersetzt werden könnte. Da dies aber zu erheblichen Abstrichen bei der Zielerreichung führen würde, sind diese Überlegungen verworfen worden. Im Folgenden werden weitere Merkmale des Vorhabens und des Standorts aufgeführt, mit denen das Auftreten nachteiliger Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder vermieden werden.

3.2.2.1 Wahl der Ausbaurichtung

Grundsätzlich verläuft der SSW weitestgehend im Bereich der bestehenden Trassenlage und der Bestandsbauwerke, jedoch besteht die Möglichkeit, den Ausbau in Richtung Nord oder in Richtung Süd zu realisieren, insbesondere im westlichen Bereich des Planungsraums, im Bereich der Leineaue.

Bei der Wahl der Ausbaurichtung sind neben der Lage im Bestand die Eingriffsminimierung für die Schutzgüter sowie der vorhandene Platzbedarf zur vorhandenen Bebauung als entscheidungsrelevant hervorgetreten.

Ergebnis der Untersuchungen ist, dass der Ausbau des SSW in südlicher Richtung mit deutlich weniger Eingriffen in die Natur und Landschaft verbunden ist. Bei der Ausbauvariante Nord bestünde die Notwendigkeit einer großräumigen Verlegung der Ihme über eine Länge von 200 m um etwa 15 m in nördliche Richtung (mit einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme von ca. 1 ha, dabei Inanspruchnahme von wertvollen Gehölzbeständen). Zudem würde es zu zusätzlichen Betroffenheiten von Gewerbeflächen im Stadtteil Döhren kommen.

Keine Unterschiede zwischen Nord- und Südausbau bestehen hinsichtlich der notwendigen Verlegung der Ihme im Bereich der Kreuzung mit dem SSW (Laufanpassungen), der Überbauung von Badebereichen der angrenzenden Seen, des Umfangs von in Anspruch zu nehmenden Kleingartenanlagen und Sportflächen.

Aus dem naturschutzrechtlichem Vermeidungsgrundsatz (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) heraus erfolgt der Ausbau des SSW in südlicher Richtung (siehe auch Unterlage 1, Kap. 3.6). Damit werden Umweltauswirkungen insbesondere auf das Schutzgut Biologische Vielfalt, Fläche, Boden und Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit minimiert.

3.2.2.2 Wahl der Trassenführung im östlichen Teil des Vorhabens, Tunnellösung

Trotz Mehrkosten wird im Stadtteil Döhren der SSW in einem Tunnel geführt. Diese Variante erreicht bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit das beste Ergebnis. Damit werden weitreichende Verbesserungen für die Raum- und Siedlungsstruktur bzw. das Wohnumfeld und damit für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit erreicht. Die Zerschneidung des Stadtteils wird aufgehoben, bestehende Lärmwirkungen sowie Schadstoffwirkungen werden verringert. Detaillierte Informationen sind dem Kap. 3.3.7 der Unterlage 1 zu entnehmen.

3.2.2.3 Optimierte Lage des Ostportals des Tunnels

Um Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit zu vermindern, wurde die Lage des östlichen Tunnelportals optimiert. In einer eigenständigen Untersuchung wurden Untervarianten und unterschiedliche Möglichkeiten und Auswirkungen des aktiven Lärmschutzes miteinander verglichen. Ziel der Untersuchung war die Minimierung des Eingriffs in Privateigentum, der Erhalt von Gebäuden und Betrieben, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Verringerung betriebsbedingter Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe sowie die Minimierung der Investitions- und Betriebskosten.

Die aus der Untersuchung hervorgegangene Vorzugsvariante der östlichen Portallage bietet aus schalltechnischer Sicht Vorteile. Sie gewährleistet einen effektiven und wirtschaftlichen Schutz der

Anwohner durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Daneben werden die Grenzwerte betriebsbedingter Auswirkungen durch Luftschadstoffe nicht überschritten und es besteht die Möglichkeit, die visuellen Auswirkungen (Lärmschutzwände bilden ein Sichthindernis für die Anwohner) durch den Einbau transparenter Elemente als erweiterte Gestaltungsmöglichkeit zu minimieren und so einer möglichen Verschattung der Grundstücke vorzubeugen und die Sicht freizuhalten. Umweltauswirkungen für das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit können damit weitestgehend vermindert werden. Detaillierte Informationen sind dem Kap. 3.5 der Unterlage 1 zu entnehmen.

3.2.2.4 Planung der Entwässerung zur Vermeidung von Stoffeinträgen

Die bisherige Entwässerung des bestehenden Straßenkörpers der B3 SSW erfolgt im Westteil ausschließlich über die Böschungen und Bankette bzw. im Bereich der Brücken als ungefilterte Ableitung in die Oberflächengewässer.

Die geplante Entwässerung des SSW im Betrieb erfolgt, wenn möglich vorzugsweise über die Versickerung des Niederschlagswassers auf den Böschungsflächen des Straßendamms. Mit der Versickerung über die belebte Bodenzone der Straßenböschungen finden Reinigungsprozesse des Straßenablaufwassers statt (Filtration, Sedimentation), die zur Vermeidung von Stoffeinträgen in angrenzende Gewässersysteme beitragen. In einigen Bereichen sind jedoch eine gesammelte Wasserführung und/oder weitere konstruktive Maßnahmen erforderlich (z. B. im Bereich der Brücken oder des Tunnels). Für die Reinigung des Straßenablaufwassers werden hier zwei Retentionsbodenfilteranlagen vorgesehen, welche vor Einleitung in die Vorflut Reinigungsprozesse übernehmen. Die Entwässerung im Bereich des Tunnels und der Tröge erfolgt hauptsächlich über die Kanalisation der Stadt Hannover. Z.T. wird anfallendes Niederschlagswasser nach Sedimentation und Filtration in einen Graben westlich der Schützenallee geleitet.

Die vorliegende Entwässerungsplanung vermeidet damit weitestgehend Stoffeinträge durch abfließendes Niederschlagswasser im Bereich der Straßenoberfläche und vermindert so Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Weiterführende Informationen zur Entwässerungsplanung kann der Unterlage 1 (hier Kap. 4.12) entnommen werden. Die Maßnahmen sind eingehend mit der Unteren Wasserbehörde und der Stadt Hannover durchgeplant und abgestimmt worden.

3.2.2.5 Reduktion der Flächeninanspruchnahme der Sportplätze und weiteren Erholungsflächen

Im Zuge des Planungsprozesses wurde die Flächeninanspruchnahme der Sport- und Erholungsflächen in angrenzenden Bereichen des SSW auf ein Minimum reduziert. Beispielhaft sei hier die Wahl der Bauweise für die Herstellung der Rampen genannt (Arbeiten Vor-Kopf) oder die Verlegung einer zunächst im Bereich der Sportplatzflächen vorgesehenen Baueinrichtungsfläche.

Temporär ist für den Spielbetrieb mit geringfügigen Einschränkungen zu rechnen. Jedoch ist aufgrund der randlichen Flächeninanspruchnahme eine Umplanung der Sportflächen vorgesehen und der Spielbetrieb kann in vollem Umfang wiederhergestellt werden. Umweltauswirkungen für das Schutzgut Menschen einschließlich menschlicher Gesundheit können damit weitestgehend vermieden werden.

3.2.2.6 Umgang mit dem Bodenmaterial aus dem Tunnelbau

Das grundsätzliche Vorgehen beim Umgang mit dem in der Baumaßnahme anfallenden Bodenmaterial sieht vor, dass in möglichst großem Umfang der Bodenaushub aus der Herstellung des Tunnels für die Verbreiterung des Dammes im westlichen Bereich sowie für die Wiederauffüllung des Tunnels verwendet wird. Der Umfang des anfallenden Bodenmaterials, welches entsorgt werden muss, wird damit möglichst geringgehalten. Der anfallende Boden, der nicht wieder eingebaut wird, wird fachgerecht entsorgt. Detaillierte Informationen sind dem Kap. 4.11 der Unterlage 1 zu entnehmen.

Damit werden umfangreiche Entsorgungsmaßnahmen vermieden (für den Bau des Tunnels fallen Aushubmassen in Höhe von ca. 300.000 m³ an) und Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Klima /Luft und Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit werden weitestgehend vermieden, da auch längere Transporte zu Deponien eingespart werden können.

Die Bereitstellungsflächen für das anfallende Bodenmaterial aus der Herstellung des Tunnels werden nah am Einbauort vorgesehen, um die bestehenden Verkehrsverbindungen nicht unnötig durch

zusätzlichen Baustellenverkehr zu belasten. Dadurch wird ebenfalls eine Minderung von Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Klima /Luft und Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit erreicht.

3.2.2.7 Aufweitung der Gewässerunterführungen

Im Laufe des Planungsprozesses wurden die Querungsbauwerke der Fließgewässer (Ihme, Hemminger Maschgraben, Leine) so gestaltet, dass deren Zerschneidungswirkung für Tierarten weitestgehend minimiert wurde. Das Brückenbauwerk über die Leineflutmulde wurde um ein Brückenfeld erweitert. Die bestehenden Gewässerquerungen werden aufgeweitet und die gewässernahen Flächen in den Querungsbereichen sowie teilweise die angrenzenden Flächen naturnah gestaltet (siehe Unterlage 9.3, Maßnahmenkomplex 2), mit der Folge einer Verbesserung der populationsökologisch bedeutsamen Austauschbeziehungen. Umweltauswirkungen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können weitestgehend vermieden werden.

3.2.2.8 Wahl der Bauweise der Stützpfeilerfundamente der Leineflutbrücke

Für die Pfeiler der Leineflutbrücke wird jeweils eine Tiefgründung mit Mikropfählen/Bohrpfählen vorgesehen. Diese können mit schwimmendem Gerät ohne Schüttung in das Gewässer hergestellt werden. Diese Bauweise ist im Vergleich zu einer Flachgründung für das Gewässer mit weniger Umweltauswirkungen verbunden (Vermeidung für das Schutzgut Wasser sowie Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt).

3.2.2.9 Ermittlung der Retentionsflächen

Für die Ermittlung geeigneter Retentionsflächen wurden in einem Suchraum insg. 12 Flächen lokalisiert, die im Hinblick auf das gewinnbare Retentionsvolumen, die hydraulische Wirksamkeit, ihre Eignung aus naturschutzfachlicher Sicht, aus Denkmalschutzsicht und der Eigentumsverhältnisse bewertet wurden. Die Retentionsflächen werden in Bereichen angelegt, die aufgrund ihrer intensiven Nutzung für den Naturhaushalt als geringwertig eingestuft werden. Erhebliche Umweltauswirkungen durch die Anlage von Retentionsflächen können für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Kultur- und Sachgüter vermieden 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

3.2.3.1 Immissionsschutzmaßnahmen

3.2.3.1.1 Lärmschutzmaßnahmen - Vermeidung betriebsbedingter Umweltwirkungen durch Lärm

Im Zuge der Planungen wurden die hinsichtlich aktiver Lärmschutzmaßnahmen anspruchsberechtigten Gebäude im westlichen und östlichen Bauabschnitt ermittelt (siehe Unterlage 17.1.1). In Kap. 4.8 der Unterlage 1 sind die im Zuge des Vorhabens vorgesehenen Lärmschutzwände aufgeführt.

Die Anlage von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermeidet betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch. Über die aktiven Lärmschutzmaßnahmen können fast alle Anspruchs- berechtigungen auf Lärmschutz, die sich aus der rechtlichen Beurteilung auf der Basis der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung ergeben, gelöst werden.

Nur an den Wohngebäuden Klinkerfuesstr. 23, Dachbereich (2.OG) und Mühlenholzweg Nr.4 (1.OG) können die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Hier führt der Lärmeintrag aus den jeweils angrenzenden Abschnitten des SSW zu einer Grenzwertüberschreitung. Ein Schutz dieser Gebäude mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen ist nicht verhältnismäßig. Somit ist für diese Gebäude als Lärmschutzmaßnahme ein passiver Lärmschutz vorgesehen.

3.2.3.1.2 Vermeidung baubedingter Umweltwirkungen durch Lärm

Der innerstädtischen Lage des Südschnellwegs und der umfangreichen und voraussichtlich langwierigen Bauphase entsprechend, ist im Zuge der Planung eine intensive Auseinandersetzung mit den bauzeitlichen Schalleinwirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Grundstücke erfolgt. 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).

Es ist vorgesehen, den vorhabenbedingten Baulärm im Zuge der Vorbereitungen der Baustelle sowie während der Durchführung der Baumaßnahmen durch verschiedene Maßnahmen (z.B. 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 eine kontinuierliche Begleitung und Überprüfung des Baulärms während der Bauphase.

3.2.3.1.3 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Eine Beurteilung der zu erwartenden Belastung durch Luftschadstoffe und eine Beurteilung der Luftqualität wurde für den Feststellungsentwurf in Unterlage 17.2.3 vorgenommen.

Dabei wurden vor allem die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe Stickoxide NOx ($NO_2$) und Feinstaubpartikel ($PM_{10}$ und $PM_{2,5}$) behandelt, da diese als Leitsubstanzen gelten und die Belastung durch andere Schadstoffe, für die die 39. BImSchV Grenzwerte festsetzt, deutlich geringer ist.

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

Die Sorge eines Anwohners, aufgrund des Baubetriebs und des Aufwirbelns von Staub könnten auch Aerosole mit Covid-Viren in sein Wohnhaus gelangen und von daher sei der Einbau von Luftfiltern in Fenster erforderlich, ist wissenschaftlich zzt. nicht begründet.

3.2.3.2.1 Maßnahmen aus der Eingriffsregelung und zum 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.

a) 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.

Die Vermeidungsmaßnahmen unterscheiden sich in baubegleitende und straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen. Alle Maßnahmen, die sich aus der Betrachtung des Artenschutzes ergeben, sind entsprechend gekennzeichnet (CEF-Maßnahme).

Tab.: Vermeidungsmaßnahmen

| | **Maßnahme** | **Schutzgut** |
|---|---|---|
| **Baubegleitende Vermeidungsmaßnahmen** | | |
| Abtrag des Oberbodens von allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung | 1.1 V | Boden |
| Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen und Wiederherstellung der ursprünglichen Nutzung | 1.2 V | Alle Schutzgüter |

| | | |
|---|---|---|
| Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes, Ausweisung von Tabuflächen, Schutz wertvoller Biotopstrukturen | 1.3 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Fläche, Boden |
| Einzelbaumschutz | 1.4 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Bauzeitliche Schutzmaßnahmen | 1.5 V | Boden, Wasser, Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Bauzeitenregelungen für Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien und Fische | 1.6 $V_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Maßgaben für das Arbeiten in und an Gewässern | 1.7 V | Wasser, Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Kontrolle von Höhlenbäumen auf Fledermausbesatz, Suchräume für die Installation von künstlichen Fledermausquartieren als Überbrückungsmaßnahme bei Wegfall von Quartierbäumen | 1.8 $V_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Kontrolle von Bauwerken auf Fledermausbesatz, Suchräume für die Installation von künstlichen Fledermausquartieren als Überbrückungsmaßnahme bei Wegfall von gebäudebezogenen Quartieren | 1.9 $V_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Kontrolle von Horst- und Höhlenbäumen auf Vogelbesatz | 1.10 $V_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Einrichtung einer Umweltbaubegleitung für die Dauer der Bauphase | 1.11 V | Alle Schutzgüter |

| | **Maßnahme** | **Schutzgut** |
|---|---|---|
| Umweltfachliche Aspekte der Entwässerung | 1.12 V | Wasser, Pflanzen / Tiere / biologische |
| Ausschluss von Nachtbauarbeiten | 1.13 V | Mensch u. menschl. Gesundheit, Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| **Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen** | | |
| Anlage einer Gewässerunterführung der Ihme (BW 02) unter Berücksichtigung der Gewässerverbundfunktion für den Fischotter und des Erhalts der ökologischen Funktionen für Fledermäuse | 2.1 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Gewässerunterführung Hemminger Maschgraben (BW 04) zur Wiederherstellung der Gewässerverbundfunktion | 2.2 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Leineflutbrücke (BW 05) unter Berücksichtigung der Gewässerverbundfunktion und des Erhalts der ökologischen Funktionen für Fledermäuse und der Durchgängigkeit für Arten mit unterschiedlichen Lebensraumansprüchen. | 2.3 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Leinebrücke (BW 06) unter Berücksichtigung der Gewässerverbundfunktion und des Erhalts der ökologischen Funktionen für Fledermäuse und der Durchgängigkeit für Arten mit unterschiedlichen Lebensraumansprüchen | 2.4 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |

| | | |
|---|---|---|
| Anlage von Kollisionsschutzwänden (4 m hoch) zur Vermeidung von Kollisionen durch zu niedriges Queren der Trasse durch Vögel und Fledermäuse, zur Reduzierung optischer Störwirkungen für Fledermäuse sowie zur Reduzierung von Spritzwassereintrag in Gewässer | 2.5 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Anlage von Irritationsschutzwänden (2 m hoch) zur Reduzierung optischer Störwirkungen für Fledermäuse und Fischotter an den Querungsbauwerken, zum Erhalt von Fledermausflugrouten sowie zur Reduzierung von Spritzwassereintrag in Gewässer | 2.6 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Anlage von temporären Kollisionsschutzwänden (4 m hoch) während des Baus der Leineflutbrücke zur Vermeidung von Kollisionen durch zu niedriges Queren der Trasse durch Fledermäuse, zur Reduzierung optischer Störwirkungen für Fledermäuse | 2.7 $V_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Anlage temporärer Amphibienschutzzäune zur Vermeidung von Wanderungen in angrenzende Winterlebensräume | 2.8 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Anlage temporärer Biberschutzzäune und Anlage dauerhafter Schutzzäune mit Biberschutz zur Vermeidung des Einwanderns von Bibern in den Baustellenbereich sowie in den Straßenraum | 2.9 V | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |

3.2.3.2.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, sind sie gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG 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).

Tab.: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

| | **Maßnahme** | **Schutzgut** |
|---|---|---|
| **Ausgleichsmaßnahme** | | |
| RÜCKBAU/ ENTSIEGELUNG VON GEBÄUDE- UND WEGEFLÄCHEN | 3 | |
| Rückbau/ Entsiegelung von Gebäudeflächen | 3.1 A | Boden, Fläche |
| Rückbau/ Entsiegelung von Wegeflächen | 3.2 A | |
| QUERUNGSBEREICHE VON FLIEßGEWÄSSERN | 4 | |
| Strukturanreicherung im Bereich der Ihme | 4.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| Strukturanreicherung im Bereich des Hemminger Maschgrabens (BW 04) | 4.2 A | |
| Strukturanreicherung im Bereich der Leineflutbrücke (BW 05) | 4.3 A | |

| | | |
|---|---|---|
| Strukturanreicherung im Bereich der Leinebrücke (BW 06) | 4.4 A | |
| Anlage von Hartholz-Auwald | 4.5 A | |
| NISTHILFEN FÜR BETROFFENE BRUTVÖGEL | 5 | |
| Suchraum für die Anlage von 15 Nisthilfen für den Star | 5.1 $A_{CEF}$ | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt |
| ANLAGE VON TRASSENNAHEN GEHÖLZSTRUKTUREN FÜR VÖGEL UND FLEDERMÄUSE | 6 | |
| Gehölzpflanzungen zur Vermeidung des langfristigen Kollisionsrisikos von Vögeln und Fledermäusen | 6.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Landschaft, Klima, Menschen einschl. menschliche Gesundheit |
| Pflanzung von Einzelbäumen | 6.2 A | |
| ANLAGE VON LEITSTRUKTUREN FÜR FLEDERMÄUSE | 7 | |
| Anlage von Strauch-Baumhecken mit Entwicklung eines artenreichen Krautsaumes | 7.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Landschaft |
| Anlage von Obstbaumreihen | 7.2 A | |
| MAßNAHMEN AUF STRASSENNEBENFLÄCHEN UND BAUSTELLENEINRICHTUNGSFLÄCHEN | 8 | |
| Anlage dichter Gehölzstrukturen | 8.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Landschaft, Menschen einschl. menschliche Gesundheit |
| Anlage lockerer Gehölzpflanzungen | 8.2 A | |
| Pflanzung von Einzelbäumen und Baumreihen | 8.3 A | |
| MAßNAHMENBEREICH RETENTIONSFLÄCHE „AN DER TEUFELSKUHLE“ | 9 | |
| Schaffung von Retentionsraum | 9.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Wasser, Landschaft |
| Wiederherstellung von artenreichem Grünland | 9.2 A | |
| MAßNAHMENBEREICH ZWISCHENLAGERFLÄCHE FRIEDEL-GEWECKE-WEG | 10 | |
| Anlage einer 20 m breiten Strauch-Baumhecke | 10.1 A | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Landschaft, Menschen einschl. menschliche Gesundheit |
| Entwicklung eines Waldbestandes durch Sukzession | 10.2 A | |

| | Maßnahme | Schutzgut |
|---|---|---|
| **Gestaltungsmaßnahmen** | 11 | |
| Ansaat Landschaftsrasen | 11.1 G | Landschaft, Menschen einschl. menschliche Gesundheit |
| Ansaat von Seiten- und Auffanggräben | 11.2 G | |
| Landschaftsgerechte Begrünung von Regenrückhaltebecken / Versickerungsbecken | 11.3 G | |
| **Ersatzmaßnahmen** | | |
| MAßNAHMENBEREICH ÖKOKONTO-FLÄCHEN DER NDS. LANDESFORSTEN | 12 | |
| Ersatzmaßnahmen im Flächenpool „Tiefes Bruch“ | 12.1 E | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Boden, Landschaft |
| Ersatzaufforstung bei Wülferode | 12.2 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Buhrsche Wiese bei Leese | 12.3 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Hoya Weide bei Martfeld, Kleinenborstel | 12.4 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Rauher Busch bei Uchte, Hoysinghausen | 12.5 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Hohe Horst bei Heemsen | 12.6 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Binnen bei Liebenau | 12.7 E | |
| Ersatzaufforstung im Pool Hohne bei Hohne | 12.8 E | |
| MAßNAHMENBEREICH KRÄHENWINKEL | 13 | |
| Entwicklung von artenreichem Grünland | 13.1 E | Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt, Boden, Landschaft |
| Anlage von temporären Stillgewässern | 13.2 E | |
| Anlage von Strukturelementen | 13.3 E | |
| Anlage von Gehölzinseln mit Dornsträuchern | 13.4 E | |
| Aufbau von Waldmänteln | 13.5 | |

Mit den Maßnahmen aus den beiden Tabellen (die 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. Im Übrigen wird auf die zusätzlich vorgesehene Auflage zum Schutz des Weißstorchs in Abschnitt A, Ziffer 1.3.2 und der Groppe in Abschnitt A, Ziffer 1.3.3 verwiesen. 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

*3.2.4.1.1 Baubedingte Umweltauswirkungen*

Die Bauzeit des SSW beträgt etwa 7 Jahre. Umweltauswirkungen, die durch die Baumaßnahmen entstehen, sind damit für einen langen Zeitraum zu erwarten. Die Schwerpunkte baulicher Aktivitäten verlagern sich jedoch im Zuge der Bauzeit entlang der Baustrecke, so dass die Wirkungen (z.B. Lärmwirkungen) entlang der Baustrecke variieren.

Baubedingte Wirkungen für das Schutzgut ergeben sich durch Schallemissionen aus dem Baubetrieb. Ob im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit entstehen, wird insbesondere

nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Die in der AVV Baulärm enthaltenen Immissionsrichtwerte können bei dem im vorliegenden Ausbauvorhaben aufgrund der Nähe der angrenzenden Bebauung voraussichtlich nicht in allen Bauphasen und bei allen schutzbedürftigen Immissionsorten eingehalten werden. Die prognostizierten Überschreitungen sind jedoch jeweils zeitlich begrenzt. Es ist vorgesehen, den vorhabenbedingten Baulärm im Zuge der Vorbereitungen der Baustelle sowie während der Durchführung der Baumaßnahmen durch verschiedene Maßnahmen (z.B. 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 eine kontinuierliche Begleitung und Überprüfung des Baulärms während der Bauphase.

Des Weiteren können Erschütterungen im Zuge der Baumaßnahmen entstehen. Um erhebliche Umweltauswirkungen zu vermeiden, kommen insbesondere im östlichen Bereich, im Stadtteil Döhren, grundsätzlich erschütterungsarme Bauverfahren zum Einsatz. Z.B. werden im Zuge des Tunnelbaus die Schlitzwandtechnik mit eingestellter Bewehrung für die Herstellung der Verbauwände oder eingestellte Spundwände für die Herstellung der Querschotts angewandt. Ramm- oder Vibrationsarbeiten, die mit größeren Erschütterungswirkungen verbunden sind, sind nicht vorgesehen. Eine Beweissicherung wird im Vorfeld der Baumaßnahmen sicherheitshalber den Zustand der Gebäude und Anlagen feststellen.

Beeinträchtigungen durch Staubentwicklung, z.B. im Zuge von Abriss- oder Erdbauarbeiten, werden durch den Einsatz von Wasser vermieden bzw. weitestgehend minimiert.

Die baulich bedingte Flächeninanspruchnahme wurde auf ein Minimum reduziert (z.B. durch Verminderung der Inanspruchnahme von Sportplatz- und Erholungsflächen, Verminderung der Inanspruchnahme weiterer Erholungsflächen durch die Wahl der Ausbauseite).

Einschränkungen für das Schutzgut entstehen durch die zeitlich begrenzte Unterbrechung von Wegeverbindungen, z.B. im Zuge der Herstellung des Brückenprovisoriums im Stadtteil Döhren. Hierfür werden entsprechende lokale Umleitungsmöglichkeiten vorgesehen. Grundsätzlich wird der Verkehr auf dem SSW insbesondere durch das Brückenprovisorium aufrechterhalten. Radwegeverbindungen sind, mit Ausnahme der Querung „Döhrener Maschpark“, nur temporär unterbrochen und werden spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme vollständig wiederhergestellt.
Temporäre Unterbrechungen von Hauptrouten des Radwegenetzes entstehen an folgenden Wegen:

- Radwanderweg „Ihme“ – Kreuzung des Bauwerks „Mühlenholzweg“ im Westen des Un-
- tersuchungsgebiets,
- Radwanderweg „Südliche Leineaue“ – Querung des Bauwerks über die Leine am westlichen Widerlager,
- Schützenallee – Querung des Bauwerks über die Schützenallee am westlichen Widerlager.

Weitere Nebenrouten können ebenfalls temporär von der Baumaßnahme beeinträchtigt werden („An der Bauerwiese“, Westufer des Ricklinger Kiesteichs, östliches Leineufer).

Im Laufe des Verfahrens wurde von verschiedenen Vertretern zu bedenken gegeben, dass die Ausweichrouten baulich nicht ausreichend ausgestattet sind bzw. zu umwegig seien. Die Bedenken konnten nicht vollständig ausgeräumt werden. Die Planfeststellungsbehörde konnte nicht feststellen, dass sie generell ungeeignet sind (s. auch nachstehend Abschnitt B, Ziffer 6.4.2). Wo im Zuge der Bauausführung die Notwendigkeit einer Optimierung festgestellt wird, sind mit dem Wegebaulastträger geeignete Maßnahmen zur Problemlösung zu vereinbaren.

Der Verlust von Gebäuden konnte durch eine Optimierung der Ausbauplanung weitestgehend reduziert werden (z.B. Lage des Ostportals, Ausbaurichtung). Es gehen z.T. Kleingartenanlagen im westlichen Planungsraum verloren. Im Stadtteil Döhren, zwischen der Zeißstraße und dem SSW können

zwei an den SSW angrenzende kleinere Gebäude (Unterstände/ Werkstattgebäude) nicht erhalten werden.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingt ergibt sich eine Beeinträchtigung der allgemeinen lokalen Erholungsfunktion durch visuelle Veränderungen des Landschaftsbildes im westlichen Plangebiet. Das Gebiet der Leineaue ist in der Funktion eines Naherholungsraumes mit regionaler Bedeutung als Vorbehaltsgebiet Erholung ausgewiesen. Teilbereiche sind als Vorranggebiet für eine auf die Infrastruktur bezogene Erholung festgelegt. Erhebliche optische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch eine landschaftsgerechte Gestaltung der Bauwerke und der trassennahen Flächen mittelfristig wieder kompensiert.

Die Querung des Radweges „Döhrener Maschpark“ wird dauerhaft unterbrochen und nach der Bauphase nicht wiederhergestellt. Der Radverkehr dieser Route wird von den Radwegen an der Schützenallee und dem östlichen Leineufer aufgenommen (weitere Informationen sind Unterlage 1, Kap. 4.2 zu entnehmen; vgl. auch Abschnitt B, Ziffer 6.4.2).

Auch hierzu gab es im Laufe des Verfahrens verschiedentlich Kritik, insbesondere am baulichen Zustand der Alternativstrecken, an der Länge des Umwegs, an Fahrzeitverlusten an Knotenpunkten, die von Nutzern als schwer zumutbar eingestuft werden. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass diese Nachteile für die Nutzenden nicht so schwerwiegend sind, als dass eine andere Entscheidung als die im Plan getroffene erforderlich wird. Zudem ist absehbar, dass sich der Vorhabenträger an einer Optimierung des Radwegenetzes aktiv beteiligen wird, sei es auch in einer rein unterstützenden Funktion. Dies ist allerdings nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Auswirkungen auf den Abfluss des Hochwassers und eine Beeinträchtigung des vorhandenen Hochwasserschutzes oder vorhandener Bebauung durch eine Erhöhung von Wasserspiegellagen infolge des Neubaus des SSW kann durch eine Herstellung von ausreichendem Retentionsraum ausgeschlossen werden (siehe Unterlage 18.2).

Für das Schutzgut werden im städtisch geprägten östlichen Bauabschnitt erhebliche Verbesserungen hinsichtlich der Wohn- und Aufenthaltsqualität erreicht. Die im Bestand erheblichen Vorbelastungen durch die Hochbrücke (Zerschneidungswirkung, fehlende Gestaltung /Begrünung des Straßenraums, Dominanz der Hochbrücke, verschattende Wirkung) werden durch den Bau eines Tunnels aufgehoben. Freie Sichtbeziehungen und eine nach Baumaßnahme hergestellte Flächenverfügbarkeit im Bereich der Willmerstraße eröffnen neue städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten (siehe Unterlage 16.1).

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Umweltauswirkungen durch das Bauvorhaben, die vom Betrieb der Straße verursacht werden, ergeben sich vor allem durch den Lärm des Straßenverkehrs.

Die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV werden jedoch eingehalten (siehe Unterlage 17.1.1).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung von Erholungsgebieten und Kleingärten durch Lärm, die nicht über die oben genannten Schutzfälle zur Lärmbelastung nach 16. BImSchV erfasst werden, sind als Beurteilungsmaßstab die 55-dB(A)-Isophonen in einer Höhe von 2 m über Grund berechnet worden. Der Wert von 55 dB(A) entspricht dem Orientierungswert der DIN 18005 für Kleingärten und Parkanlagen.

Die bestehende Erholungsfunktion der genannten Gebiete wird unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen (bestehender Verkehr auf dem SSW) nur geringfügig beeinflusst.

Eine Beurteilung der Belastung durch Luftschadstoffe wurde für den Feststellungsentwurf in Unterlage 17.2 durchgeführt. 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. Es wurden vor allem die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe Stickoxide NOx ($NO_2$) und Feinstaubpartikel ($PM_{10}$ und $PM_{2,5}$) als Indikatoren herangezogen.

### 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 Nahbereich des bestehenden SSW. Im Sinne der Eingriffsregelung werden die Flächenverluste von Biotoptypen als erheblich eingestuft, die mindestens eine allgemeine Bedeutung (Wertstufe III) aufweisen. Auch Einzelbäume unterschiedlichen Stammumfangs, die im Baumkataster der LHH erfasst sind, sind vom Vorhaben betroffen.

Von denen sind im östlichen Plangebiet, im städtisch geprägten Bereich, neben einer kleinen Grünanlagenfläche mit allgemeiner Bedeutung, Gehölzbestände auf insg. rund 2 ha betroffen.

Im Bereich der Leineaue, im westlichen Plangebiet, sind ebenfalls vor allem Gehölzbestände betroffen, von denen einige gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG geschützt (ca. 2,5 ha) oder auch als FFH-LRT einzustufen sind (ca. 1,9 ha; FFH-LRT 9160, 91E0, 91F0). Ein Teil der Gehölzflächen ist als Wald gem. NWaldLG anzusprechen (ca. 5,186 ha). Neben den Gehölzen werden Ruderalfluren, Randbereiche von Still- und Abbaugewässern sowie ein Teil der Ihme im Querungsbereich mit dem SSW überbaut. Das betroffene mesophile Grünland ist als FFH-LRT 6510 eingestuft. Insgesamt gehen im gesamten Streckenabschnitt Biotope mit mindestens allgemeiner Bedeutung auf 13,54 ha verloren. Zudem entsteht ein Verlust von 80 Einzelbäumen, die im Baumkataster der LHH erfasst sind.

Auf den temporär in Anspruch genommenen Bauflächen können nach Beendigung der Bauphase die Biotope wiederhergestellt werden (Maßnahme 1.2 V, Maßnahmenkomplex 8).

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Die Biotopverluste durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme entsprechen denen, die von baubedingten Umweltauswirkungen betroffen sind. Sie werden durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen oder ersetzt (Maßnahmenkomplexe 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13). Der Waldverlust gem. NWaldLG wird im Zuge des Maßnahmenkomplexes 12 kompensiert, s. hierzu Anlage 2 zu Unterlage 19.1.1.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen entstehen für Biotope, die eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Stickstoff aufweisen. In einer Wirkzone von 250 m entstehen Beeinträchtigungen für einige Waldbiotoptypen auf etwa 6,7 ha, die im Zuge der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung durch die Maßnahmenkomplexe 4 und 10 kompensiert werden.

#### 3.2.4.2.2 Tiere

Erhebliche Umweltauswirkungen für Gastvögel, Libellen, Reptilien, Schmetterlinge, Holzkäfer, Muscheln und Urzeitkrebse können ausgeschlossen werden (Vorkommen im Zuge von Kartierungen nicht nachgewiesen oder Betroffenheit durch Vorhaben ausgeschlossen).

*Baubedingte Umweltauswirkungen*

Für Brutvogelarten findet die Baufeldräumung nicht während der Brutzeit statt (1.6 $V_{CEF}$). 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.

Beeinträchtigungen von Fledermäusen können durch ein Verbot von Nachtbauarbeiten im Bereich bedeutender Flugwege und Jagdhabitate vermieden werden. Für die Entfernung von geeigneten Quartierstrukturen von Fledermäusen wird ein Zeitraum festgelegt, in dem die Fledermäuse ausreichend mobil sind (01.09. bis 31.10). Des Weiteren erfolgt vor der Durchführung von Ro- dungsarbeiten und Abrissarbeiten potenziell geeigneter Quartierstrukturen eine Kontrolle auf Fle- dermausbesatz. Sollten Quartiere festgestellt werden, werden vor der Durchführung von Rodungs- bzw. Abrissarbeiten im räumlichen Zusammenhang Ersatzquartiere aufgehängt (1.8 $V_{CEF}$, 1.9 $V_{CEF}$).

Für den Biber und den Fischotter können Konflikte durch eine strukturelle Veränderung der Lebensräume im Umfeld der Brücken während der Bauphase entstehen. Der Betrieb von Baumaschinen und -fahrzeugen stellt eine potenzielle Gefahrenquelle hinsichtlich Verletzungen oder Tötung für Biber und Fischotter dar. Temporäre und dauerhafte Biberschutzzäune (2.9 V, siehe Unterlage 9.3) vermeiden eine erhöhte Kollisionsgefährdung.

Beeinträchtigungen für Amphibien können durch das Einwandern der 5 nachgewiesenen ungefährdeten Amphibienarten in den Baustellenbereich entstehen. Zur Vermeidung sind temporäre Amphibienschutzzäune vorgesehen (2.8 V).

Baubedingte Beeinträchtigungen für Fische und Rundmäuler an der Ihme und Leine können durch Maßgaben für Arbeiten an Gewässern (z.B. Vermeidung Eintrag wassergefährdender Stoffe, schonender Einbau von Brückenpfeilern und Spundwänden) (1.7 V) vermieden werden.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Für die wertgebenden Brutvogelarten im Untersuchungsgebiet entstehen Beeinträchtigungen durch den Verlust von Revieren durch anlagebedingte (gleichzeitig auch baubedingte) Inan- spruchnahmen von relevanten Habitatstrukturen. Als wertgebende Brutvogelart der Wälder ist der Star betroffen (4 Brutreviere). Zu erwartende Beeinträchtigungen werden durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (5.1 $A_{CEF}$) kompensiert.

Für die wertgebenden Fledermausarten im Bereich der Leineaue entstehen Beeinträchtigungen durch die Zerschneidung/Querung von Flugrouten, die durch entsprechende Dimensionierung der Gewässerunterführungen sowie die Anlage von Irritationsschutzwänden weitestgehend minimiert werden können. Teilweise entstehen durch die Aufweitungen der Brückenbaustrecke sogar Verbesserungen im Vergleich zum Bestand. Es können potenzielle Quartiere von Fledermäusen dauerhaft verloren gehen. Als Ersatz werden in der Umgebung Ersatzquartiere installiert.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Eine Kollisionsgefährdung von Brutvögeln und Fledermäusen entlang der Trasse ist gegeben, wenn der bislang das Überfliegen des SSW erzwingende Böschungsbewuchs beseitigt ist. Um diese Gefährdung zu vermindern, werden Gehölzpflanzungen (Maßnahmenkomplex 6) vorgesehen. Zusätzlich werden für Fledermäuse Kollisionsschutzwände installiert. Betriebsbedingt ergeben sich Störungen durch Lärm für den Star (3 Brutreviere).

Es ist nicht auszuschließen, dass aufgrund der Böschungsfreimachung auf der Südseite des SSW Kollisionsrisiken speziell für die jährlich im Bereich Döhren brütenden Weißstörche auftreten können. Diese suchen in der Brut- und Aufzuchtzeit täglich ihr Jagdhabitat auf der nördlichen, Ricklinger Seite des SSW auf und kreuzen dabei die Straße im Bereich der Leinebrücke. Das bestehende Kollisionsrisiko kann durch eine technische Schutzeinrichtung für einen zeitlich begrenzten Zustand vermieden werden. (s. Abschnitt A, Ziffer 1.3.2 dieses Beschlusses)

Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden im Bereich 1+470 bis Bau-km 1+820 beidseits dauerhafte Biberschutzzäune am Böschungsfuß errichtet (2.9 V), um eine Kollision von Individuen mit Fahrzeugen zu vermeiden.

Es könnten durch Schadstoffeinträge aus dem Verkehr Beeinträchtigungen für Fische und Rundmäuler auftreten. Diese können durch das Entwässerungskonzept (siehe Unterl. 1, Kap. 5.1) vermieden werden.

3.2.4.2.3 Schutzgebiete und -objekte:

Überschwemmungsgebiet (ÜSG)

Der durch das Vorhaben in Anspruch genommene Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet im Bereich der Leineaue wird gem. Maßnahme 9 (siehe Unterlage 9.3) durch Abgrabung einer landwirtschaftlichen Fläche südlich des Vorhabens zeitgleich wiederhergestellt.

Landschaftsschutzgebiet (LSG)

Durch das Vorhaben werden Randbereiche des Landschaftsschutzgebiets „Obere Leine“ (LSG- HS 4) in Anspruch genommen.

Geschützte und gefährdete Biotope

Durch das Vorhaben werden im Bereich der Leineaue ca. 2,5 ha gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG geschützte Biotope in Anspruch genommen.

Geschützte Landschaftsbestandteile

Durch das Vorhaben sind keine flächigen geschützten Landschaftsbestandteile betroffen.

3.2.4.3 Boden

*Baubedingte Umweltauswirkungen*

Es entstehen Umweltauswirkungen durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen (insg. werden ca. 17,24 ha in Anspruch genommen). Eine baubedingte Betroffenheit von Böden besonderer Bedeutung (z.B. natürliche Böden) entsteht dabei nicht. Potenziell besteht die Gefahr des Schad-stoffeintrags durch Betriebsstoffe, z.B. aus dem Baustellenverkehr oder bei der Lagerung von Material und Boden.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingt entstehen für das Schutzgut dauerhafte Verluste durch die Flächeninanspruchnahme des Straßenkörpers und seiner Nebenanlagen (z.B. Sedimentationsanlagen). Durch Abgrabungen, Bodenaustausch, Übererdung und Versiegelung werden in der Regel erhebliche Um- weltauswirkungen des Schutzgutes Boden verursacht. Betroffen sind Böden allgemeiner sowie besonderer Bedeutung. Versiegelung (Straßentrasse und zusätzliche Wirtschaftswege) findet insg. auf rd. 3,82 ha statt. Böden besonderer Bedeutung sind dabei auf ca. 3,13 ha und Böden allgemeiner Bedeutung auf etwa 0,7 ha betroffen. Betroffenheiten durch weitere Flächenverluste durch Überbauung (z.B. durch Dammschüttungen, Entwässerungsmulden usw.) entstehen auf ca. 2,63 ha.

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 soll. Die Planung wurde durch Fachbehörden (LBEG, NLWKN

sowie Untere Bodenschutzbehörde Region Hannover) geprüft, deren Stellungnahmen sind in diesen Beschluss eingeflossen.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Im Seitenbereich der Fahrbahn des SSW kann es durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen über einen längeren Zeitraum zu Schadstoffakkumulationen kommen. Entlang der bestehenden B3 sind diese Belastungen bereits vorhanden. Es kommt lediglich zu einer Verlagerung der Schadstoffeinträge.

### 3.2.4.4 Wasser

#### 3.2.4.4.1 Anforderungen gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Für den Ausbau der B 3 SSW wurde in einem Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG geprüft (siehe Unterlage 18.3), mit dem Ergebnis, dass das Bauvorhaben mit den Zielen der WRRL vereinbar ist und somit die wasserrechtlichen Anforderungen an die Genehmigung erfüllt. Es kommt zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustands bzw. Potenzials und des chemischen Zustands von Oberflächenwasserkörpern. Ebenso werden der mengenmäßige und der chemische Zustand der betroffenen Grundwasserkörper nicht verschlechtert. Zudem wird das Verbesserungsgebot für alle Wasserkörper eingehalten.

Das Ergebnis des Gutachtens wurden durch die fachbehördlichen Stellungnahmen im Verfahren bestätigt.

*3.2.4.4.2 Baubedingte Umweltauswirkungen*

Grundwasser

Im Zuge des Tunnelbaus werden in der Bauphase durch das Lenzen der Baugruben insgesamt etwa 1,225 Mio m³ Grundwasser entnommen (über einen Zeitraum von 11/2024 bis 9/2026). Die monatlich abzuführenden Grundwassermengen variieren dabei zwischen ca. 24.000 m³ und ca. 95.000 $m^3$. Diese werden nach Behandlung in die Leine geleitet.

Zusätzlich wird Grundwasser über eine Grundwasserentlastungsdrainage, die parallel zur Baugrube auf der Südseite errichtet wird, in der Bauphase abgeleitet. Damit wird der höchste Grundwasserstand südlich des SSW begrenzt, um Vernässungen von Kellern im Nahbereich zu vermeiden. Dabei werden innerhalb eines Jahres max. 65.000 m³ in die Regenwasser- oder Schmutzwasserkanäle der Stadt Hannover eingeleitet.

Als weitere mögliche baubedingte Wirkung besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen.

Im östlichen Streckenabschnitt ist beim Trogbauwerk unter den DB-Brücken das Einbringen von Verbauten in den grundwassererfüllten Untergrund geplant. Zusätzlich werden ca. 77.000 m³ Grundwasser entnommen. Zur Prognose der Größenordnung der Auswirkungen auf die Grundwasserspiegelhöhen durch die Barrierewirkung der Verbauten wurden von GeoDienste 2020 Berechnungen durchgeführt. Durch die neue Verbautiefe erfolgt zumindest im Ostteil des Bauwerkes eine Abriegelung des Grundwasserleiters. Drei Szenarien wurden berechnet, die alle einen sehr geringen Aufstau und Absunk ergeben. Bei dem fiktiven (worst case) Szenario einer Abriegelung des Grundwasserleiters über die gesamte Länge des Verbaus sind die Prognosewerte am höchsten.

In diesem Fall beträgt der prognostizierte Grundwasseraufstau < 4 cm im direkten Nahbereich des Verbaus und konzentriert sich auf die südliche Anstromseite des Bauwerkes. Die Ausbreitung der Absenkung/ Aufstau von 1 bis 2 cm beträgt hier maximal 160 m (GeoDienste 2020).

Weitere Grundwasserentnahmen oder -absenkungen im Zuge der Brückenbauarbeiten oder Dammschüttungen entstehen nicht. Der Grundwasserleiter wird durch neue Dammschüttungen und Brückenbauwerke nicht eingeschnürt und auch nicht in seiner Durchlässigkeit verändert (Schnack 2017).

Für den Bau des Tunnels wird eine wasserundurchlässige Baugrubenerschließung vorgesehen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird ein Havarieplan erstellt.

Oberflächenwasser

Durch den Baubetrieb kann es im Bereich der Gewässerquerungen zu Verunreinigungen mit Baustoffen oder Sedimenteintrag kommen. Baustelleneinrichtungsflächen etc. werden so ange- legt und betrieben, dass kein Abtreiben und/oder Verdriften der Anlagen und insbesondere kein Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächenwasser erfolgen kann. Bei auflaufendem Hochwasser, spätestens beim Ausufern von Gewässern, werden alle beweglichen Anlagen, Materialien, etc. aus dem Wirkbereich eines möglichen Hochwassers entfernt (siehe Unterlage 1). Durch entsprechende Schutzmaßnahmen an den betroffenen Gewässern (siehe insbesondere Maßnahmen 1.5 V und 1.7 V) lassen sich erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermeiden.

*3.2.4.4.3 Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Grundwasser

Zum Thema Grundwasser wurden mehrere Untersuchungen durchgeführt, um Auswirkungen, wie beispielsweise vorhabenbedingte Absenkungen oder Anstau oder Veränderungen in der Grundwasserströmung, insbesondere im Bereich des Tunnels zu ermitteln.

Aufgrund der Lage des Tunnels im Grundwasser wirkt dieser als hydraulische Barriere. Im Zuge hydrogeologischer Modellberechnungen (Geodienste (2019)) wurde festgestellt, dass der Tunnel und seine Baugrubenkonstruktionen einen Aufstau des Grundwassers auf der Südseite des Tunnels (bis zu 40 cm) sowie einen Absunk auf der Nordseite bewirken. Die Absenkung auf der Nordseite des Tunnels liegt bei max. 50 cm. Um zu vermeiden, dass es durch den Anstau von Grundwasser auf der Südseite des Tunnels zu Kellervernässungen kommt, wird der Aufstau durch den Betrieb einer Drainage auf das HGW begrenzt (Begrenzung des höchsten Grundwasserstandes).

Erhebliche Umweltauswirkungen entstehen durch die lokalen kleinräumigen Veränderungen des Grundwassers nicht. Die Barrierewirkung des Tunnels wirkt sich nur sehr kleinräumig aus und eine Betroffenheit von Biotopen, die vom Grundwasserstand abhängig sind, kann ausgeschlossen werden. Die vorhabenbedingten Grundwasserschwankungen liegen im natürlichen Schwankungsbereich (siehe Unterlage 18.1). Die ermittelten Höhen des Grundwassers im Absunkbereich liegen noch überwiegend über dem in der Grundwasserkarte Hannover angegebenen höchsten Grundwasserstand.

Durch die Verbreiterung des SSW ist der Anteil des auf der versiegelten Fläche anfallenden abfließenden Niederschlagswassers etwas höher als im Bestand. Es kommt zu einem Entzug von versickerungsfähigen Flächen und damit zur Verringerung der lokalen Grundwasserneubildung.

Oberflächengewässer

Durch den Ausbau des SSW sind im Querungsbereich der Ihme Anpassungen im Gewässerverlauf notwendig. Die Verbreiterung des SSW führt zu einer Verlängerung der jeweiligen Gewässerunterführungen (Ihme, Leine, Hemminger Maschgraben, Ricklinger Teiche). Damit verbundene Veränderungen hinsichtlich der Durchgängigkeit der Gewässer und mögliche Betroffenheiten von insbesondere an Gewässer gebundenen Tierarten werden beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt behandelt. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen können durch die im Zuge der Land-

schaftspflegerischen Begleitplanung erarbeiteten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vermieden werden bzw. Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden (siehe Maßnahmenkomplex 4).

Positive Wirkungen werden durch die Aufhebung der Verrohrung des Hemminger Maschgrabens erzielt.

Die Überbauung von Überschwemmungs- und Retentionsflächen führt zu einer erheblichen Reduzierung des Retentionsraums der Leine und der Ihme im Umfang von rund 35.350 m³.

*3.2.4.4.4 Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Mit betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist nicht zu rechnen. Durch ein entsprechendes Entwässerungskonzept wird sichergestellt, dass es zu keinen relevanten Verunreinigungen der Gewässer (Oberflächen- und Grundwasser) kommt (siehe Unterlage 1). Positive Wirkungen werden durch die Behandlung des Straßenabflusswassers erreicht, da die bisherige Entwässerung des bestehenden Straßenkörpers der B3 SSW im Westteil ausschließlich über die Böschungen und Bankette bzw. im Bereich der Brücken als ungefilterte Ableitung erfolgt.

3.2.4.5 Klima /Luft

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 Umweltbun- desamtes 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 CO2-Äquivalent-Emissionen pro Quadratmeter und Jahr angewendet: Für eine Bundesstraße wird ein Wert von 4,6 kg $CO_2$-e/m², für Brückenabschnitte von 17,2 kg $CO_2$-e/m² und für Tunnelabschnitte von 31,7 kg $CO_2$-e/m² angesetzt.

Für den Feststellungsentwurf zur B3 SSW wurden insgesamt ca. 820 t $CO_2$-e/Jahr THG-Emissionen errechnet. Bei diesem Wert handelt es sich um den absoluten Wert an THG, die durch den Bau, den Verkehr und die Unterhaltung des SSW zukünftig entstehen.

Für die bestehende B3 wurden die THG-Emissionen ebenfalls berechnet. Sie betragen ca. 580 t $CO_2$-e/Jahr.

Eine Anrechnung bestehender THG-Emissionen ist auf Grundlage der gewählten Berechnungs- methodik nicht möglich.

Zwischenzeitlich hat der Bundestag das Klimaschutzgesetz (KSG) beschlossen. Es stellt sich die Frage, ob aus diesem Gesetz Änderungen für das gegenwärtige Verfahren abzuleiten 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 planfeststellungsbedürftige Vorhaben B3 SSW 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 Beachtenspflicht 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).

Bei diesem Projekt, bei dem der Verzicht auf die Erneuerung keine ernsthaft in Betracht zu ziehende Alternative ist, ist im Westabschnitt mit der W3-Variante die aus Klimaschutzgesichtspunkten günstigste Variante gewählt worden. Im Ostabschnitt sind die Tunnelvarianten wegen des Ressourceneinsatzes und des energetischen Aufwandes beim Betrieb unter ausschließlicher Berücksichtigung des Klimaschutzes nicht die günstigsten Varianten. Hier spielen bei der Variantenauswahl letztlich andere Faktoren eine wichtigere Rolle, so dass die günstigste klimaschützende Variante, das Brückenbauwerk, berechtigterweise zurückgestellt werden kann.

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 Starkre- gentage (mindestens 20 mm Niederschlag) aus.

Die diesbezüglichen aktuellen Klimaprojektionen sind bereits in der Berechnung des HQ100- Wasserspiegels berücksichtigt, so dass die voraussichtlichen klimawandelbedingten Veränderungen in diesem Punkt keine zusätzlichen Auswirkungen in erheblichem Umfang erwarten lassen. Die durch den Ausbau des SSW zu erwartende Änderung des Wasserstandes bei Eintritt eines HQ100-Ereignisses wird mit 0,08 m angegeben und liegt damit im vergleichsweise geringen Bereich.

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 ≥ 30°C).

In diesem Punkt wird ein durchschnittlicher Temperaturanstieg von 2.8°C bei einer größtmöglichen Zunahme von 5.2°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 her- vorrufen.

*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. Zudem werden Beeinträchtigungen durch Staubentwicklung, z.B. im Zuge von Abriss- oder Erdbauarbeiten, durch den Einsatz von Wasser vermieden bzw. weitestgehend minimiert.
Im Zuge des Projekts werden durch die Verbreiterung des Straßenquerschnitts zusätzliche Flächen entlang der bestehenden Trasse in Anspruch genommen und versiegelt. Dabei werden insbesondere die Gehölzbestände entlang des bestehenden SSW in Anspruch genommen, die eine lokalklimatische Ausgleichsfunktion wahrnehmen. Die neu anzulegenden Böschungsbereiche im westlichen Abschnitt werden im Rahmen der Kompensation des Eingriffs mit neuen Gehölzstrukturen bepflanzt, sodass diese Funktion mittel- bis langfristig wiederhergestellt werden kann.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Die mit dem Ausbau des SSW verbundene zusätzliche Versiegelung wirkt sich lediglich lokalkli- matisch auf den unmittelbaren Nahbereich der Straße aus. Die Funktion der Leineaue als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet (Ausgleichsraum) bleibt bestehen, der Bezug zu belasteten Siedlungsgebieten wird nicht getrennt. Die Funktion der Leine sowie auch der Ihme als Leitbahnen für den Luftaustausch zwischen Ausgleichsräumen und belasteten Siedlungsgebieten mit Strömungsrichtung Nord-Süd bleibt bestehen. Der lichte Raum der Leineflutbrücke wird um ein Feld erweitert. Ebenso wird der lichte Raum an der Ihme erweitert, so dass im Zuge der Projek- tumsetzung im Vergleich zum Bestand ein größerer Luftaustausch ermöglicht wird.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingt ist mit zusätzlichen Emissionen von Treibhausgasen (THG) zu rechnen (Zunahme des Verkehrs).

Betriebsbedingte Schadstoffemissionen bestehen bereits vor der Baumaßnahme. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch 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 17.2.3).

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.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind insbesondere mit der Sichtbarkeit der Bauwerke, also dem Straßenkörper inkl. Dammböschungen und Brücken verbunden. Im Zusammenwirken mit dem baubedingten Verlust der straßenbegleitenden Gehölze kann es zu einer Verstärkung der technischen Überformung der Landschaft kommen.

Durch eine Rekultivierung des Baufeldes und die landschaftsgerechte Einbindung der Bauwerke werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild reduziert (siehe Maßnahmenkomplexe 6 bis 10). Zerschneidungswirkungen, die bereits im Vorfeld der Baumaßnahme durch die Trasse des SSW bestehen, werden bis zum Aufwuchs der Eingrünung weiträumig sichtbar (Dammlage der Trasse). Erst mittelfristig können die Beeinträchtigungen kompensiert werden.

Der Ausbau des SSW nimmt zudem Flächen des LSG randlich in Anspruch.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Wirkungen durch Lärm und Schadstoffe bestehen bereits als Vorbelastung. Durch den Ausbau des SSW vergrößert sich aufgrund der Verbreiterung des Querschnitts der Wirkbereich geringfügig. Erhebliche Umweltauswirkungen sind damit nicht verbunden.

### 3.2.4.7 Kultur- und Sachgüter

*Baubedingte Umweltauswirkungen*

Im Zuge der Bauarbeiten ist für alle größeren Erdarbeiten im gesamten Leinetal von einer erhöhten Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung von Bodendenkmalen bzw. archäologischen Fundstellen/Funderwartungsstellen zu rechnen. Dies gilt für alle Bodenschichten bis in eine Tiefe von ca. 4 m unter aktueller Gebäudeoberkante (GOK), die nicht anthropogene Aufschüttungen der letzten Jahrzehnte sind, auch unter der bestehenden Verkehrsinfrastruktur im Ostteil (Döhren). Aus Referenzflächen ist bekannt, dass zurzeit lediglich 10-15% der tatsächlich im Boden vorhandenen Fundstellen bekannt sind (NLD 2017). Aus diesem Grund sind alle größeren Erdarbeiten durch eine archäologische Baubegleitung zu begleiten. Dies gilt auch für den Bereich der Anlage der Retentionsflächen.

Die im Zuge der Baumaßnahme in Anspruch genommenen Sportplatzflächen werden umgeplant. Einige Kleingartenanlagen gehen durch den Ausbau des SSW verloren.

Die Baudenkmäler an der Willmerstraße können potenziell durch höher anstehendes Grundwasser oder durch Erschütterungen im Laufe des Tunnelbaus beschädigt werden.

Die Stadt Langenhagen hat auf archäologische Fundstellen im Bereich des LBP-Maßnahmenkomplexes 13 in Krähenwinkel hingewiesen. Bekannt sind dort steinzeitliche Oberflächenfundstreuungen und mittelalterliche Verhüttungsplätze/Schlackehügel. Es ist davon auszugehen, dass sich die Fundstellen bis zu den Flächen des Maßnahmenkomplexes Nr. 13 ausdehnen und im Rahmen der mit der Herstellung von Stillgewässern verbundenen Erdarbeiten aufgedeckt werden.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Durch den Wegfall der Hochstraße und die Verlegung der B3 in einen Tunnel ergeben sich für die südlich an die Willmerstraße angrenzende gründerzeitliche Bebauung positive Wirkungen, da der bislang gestörte Blick auf die Hausfassaden der denkmalgeschützten Gruppe baulicher Anlagen wieder freigegeben wird.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

Betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten. Eine Vernässung der Keller der Gebäude in der Willmerstraße wird mit dem Betrieb einer Grundwasserentlastungsdrainage vermieden.

### 3.2.4.8 Fläche

*Baubedingte Umweltauswirkungen*

Bauzeitliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes erfolgen durch die Inanspruchnahme durch Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen. Der Umfang wurde im Planungsprozess auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, die in Anspruch genommen Flächen werden am Ende wieder rekultiviert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt, sofern sie nicht für Gestal- tungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind.
Zzt. wird diskutiert, ob die angelegten Baustraßen nach Fertigstellung der Maßnahme für einen begleitenden Radweg verwendet werden können. Damit würden zwar die baubedingten Auswirkungen dauerhaft verlängert, im nachgelagerten Verfahren zum Neubau des Radwegs jedoch die anlagebedingten Auswirkungen minimiert.

*Anlagebedingte Umweltauswirkungen*

Es werden durch das geplante Vorhaben zusätzliche Flächen im Sinne einer Flächenversiegelung und Überbauung dauerhaft in Anspruch genommen. Für den Westbereich wurde ein vorhabenbedingter Flächenverlust von ca. 72.000 m², davon ca. 29.000 m² durch Neuversiegelung ermittelt. Im Vergleich zu einer Neutrassierung ist der zusätzliche Flächenbedarf für das Bauvorhaben jedoch deutlich reduziert.

Durch den Bau eines Tunnels im östlichen Bereich des Planungsraums, im Stadtteil Döhren, entsteht ein Flächengewinn. Durch die neue Flächenverfügbarkeit im Bereich der Willmerstraße eröffnen sich neue städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten.

*Betriebsbedingte Umweltauswirkungen*

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

3.2.4.9 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen UVP-Schutzgütern sind bei der Darstellung der einzelnen Schutzgüter eingeflossen (z.B. Wechselwirkungen zwischen Boden und Grundwasserschutz, Wechselwirkungen zwischen abiotischen Standortbedingungen und Vorkommen von Biotopen und bestimmten Tierarten). Darüberhinausgehende relevante ökologische Wechselwirkungen wurden nicht identifiziert.

## 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 projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen 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. Im Fall des hier vorliegenden Vorhabens ist wegen der Dauer der Bauphase und der innerstädtischen Lage der Trasse mit deutlichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch zu rechnen.

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. Auch wenn es derzeit nicht bis ins letzte feststeht, welche Bauverfahren wann genau und wo eingesetzt werden, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass bei Einhalten des angestrebten Ziels die Belastungen nicht über den Zulässigkeitsgrenzbereich hinausgehen.

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.

Dauerhafter Wegfall einer Radwegeverbindung: Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass die Nachteile durch den Entfall der Radwegeverbindung durch den Döhrener Maschpark für die Nutzenden nicht so schwerwiegend sind, als dass eine andere Entscheidung als die im Plan getroffene erforderlich wird. Zudem ist absehbar, dass sich der Vorhabenträger an einer Optimierung des Radwegenetzes aktiv beteiligen wird, sei es auch in einer rein unterstützenden Funktion. Dies soll aber außerhalb dieser Planfeststellung geschehen. Insofern wird die Auswirkung nicht als erheblich negativ eingeschätzt.

Hochwasserabfluss: Die negativen Auswirkungen der Dammverbreiterung und Flächeninanspruchnahme auf den Hochwasserabfluss und damit indirekt auf die menschliche Gesundheit können durch Retentionsraumausgleich vollständig aufgehoben werden, so dass hier nur eine unerhebliche Belastung verbleibt.

Die visuellen und sonstigen Verbesserungen aufgrund des Abrisses der Brücke im östlichen Bauabschnitt werden nicht als negative Umweltauswirkungen gewertet.

Verkehrslärm: Unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen verbleiben für die Wohnfunktion des Schutzgutes Mensch keine erheblichen Umweltauswirkungen. Vielmehr wird sich die Wohnsituation im innerstädtischen Bereich entlang der Willmerstraße nach Realisierung des Vorhabens für viele Wohnungen und Arbeitsstätten spürbar verbessern.

Luftschadstoffe: Da das Gutachten keine Überschreitungen der einschlägigen Grenzwerte der 39. BImSchV prognostiziert, löst das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für die Gesundheit des Menschen aus.

### 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:

Die Verluste, die Biotope mit mindestens allgemeiner Bedeutung betreffen, umfassen im gesamten Streckenabschnitt 13,54 ha. Zudem entsteht ein Verlust von 80 Einzelbäumen, die im Baumkataster der LHH erfasst sind. Baubedingte Verluste können zwar durch Wiederherstellungsmaßnahmen ausgeglichen werden, die anlagebedingten Verluste von Biotopen bleiben bestehen. Die erheblichen Auswirkungen können durch Neuanpflanzungen wegen der Lage im Überschwemmungsgebiet großteils nicht an Ort und Stelle gemindert werden. Durch Ausgleich oder Ersatz wird im Ganzen gesehen aber eine letztlich auskömmliche Kompensation erreicht.

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 können artenbezogen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden, so dass nach Fertigstellung keine erheblich nachteiligen Auswirkungen zu befürchten sind.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen für Vögel, Fledermäuse, Fische und Rundmäuler können durch artspezifische Schutzmaßnahmen vermieden oder vermindert werden. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist nicht damit zu rechnen, dass erhöhte Kollisionsrisiken verbleiben.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Tier- und Pflanzenarten und die biologische Vielfalt durch den Ausbau des SSW in ausreichender Weise durch die Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen des ausführlichen Maßnahmenkonzepts 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: Umgang

mit Bodenmaterial aus dem Tunnelbau, Sicherung des Bodens, Rekultivierung nach Bauende, Begrenzung des Baufeldes, bauzeitliche Schutzmaßnahmen und Maßgaben für das Arbeiten an Gewässern.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen: Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts, das eine Vielzahl von Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen vorsieht, verbleiben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Ausbau des SSW für das Schutzgut Boden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält zahlreiche Auflagen zum Schutz des Bodens.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen: Da die Auswirkungen durch Schmutzwassereintrag in der Regel örtlich sehr begrenzt sind, können erhebliche Umweltauswirkungen als nicht wahrscheinlich ausgeschlossen werden.

### 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 Risken 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 Umweltauswirkungen für das Schutzgut Grundwasser können für alle relevanten Bauabschnitte und Bauwerke 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 technischen und organisatorischen Maßnahmen des Baustellenmanagements sowie durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (siehe insbesondere Maßnahmen 1.5 V und 1.7 V) sicher ausgeschlossen. Entsprechende Auflagen sowie aktuelle Richtlinien und Normen beim Bau werden eingehalten.

Baubedingte Beeinträchtigungen des Oberflächenwassers: Das planerische Konzept des Vorhabenträgers sieht bei der Bauausführung ein Bündel von Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen vor, mit denen sich erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Oberflächenwasser, insb. an den Stellen, an denen Gewässerquerungen betroffen sind, verhindern lassen. Diese Maßnahmen reichen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus.

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 nicht zu erwarten. Das Entwässerungskonzept sieht in den überwiegenden Bereichen des Ausbauabschnittes eine Versickerung über die Böschungen vor. Für die Planfeststellungsbehörde sind darüber hinaus keine relevanten Beeinträchtigungen zu erkennen.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer: Durch Anpassungen im Bereich der Gewässerläufe entstehen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen entstehen jedoch durch die Überbauung von Überschwemmungs- und Retentionsflächen. Da im südlichen Bereich des Vorhabens ausreichend Retentionsraum neugeschaffen werden kann (Maßnahmenkomplex 9), sieht die Planfeststellungsbehörde dadurch keine schwerwiegenden Nachteile für die Umwelt.

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

### 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.

### 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.

Die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind heute bereits aufgrund des in Dammlage verlaufenden SSW und insbesondere aufgrund der Brückenbauwerke gegeben. Durch die derzeitige Eingrünung der Böschungen wird die Sichtbarkeit von Straße und Verkehr teilweise verdeckt. Bau- und anlagebedingt werden große Teile des Bewuchses entfernt, vor allem auf der Südseite, was ein Hervortreten des Fremdkörpers bewirkt und für die Wahrnehmung eines durchschnittlich empfindlichen Betrachters zu einer erheblichen Störung beiträgt. Mittel- bis langfristig kann durch Wiederbegrünung dieser Effekt abgemildert werden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Belastungen der Landschaft durch vielfältige Kompensationsmaßnahmen wenigstens auf lange Sicht verträglicher gestaltet werden können, so dass die anfangs erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild nach und nach zu einer weniger sichtbaren Belastung gemindert werden.

### 3.3.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Baubedingte Umweltauswirkungen: Aufgrund der hohen (potentiellen) Betroffenheit von Sach- und Kulturgütern (Bau- und Bodendenkmälern) werden die Auswirkungen als hoch eingeschätzt. Aufgrund der auch in den Nebenbestimmungen vorgegebenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der facharchäologischen bzw. denkmalpflegerischen Baubegleitung ist davon auszugehen, dass keine Werte zerstört werden bzw. unwiederbringlich verloren gehen. Der Erhalt der Kultur- und Sachgüter wird nicht infrage gestellt; archäologische Funde werden geborgen bzw. dokumentiert.

Anlagebedingte Umweltauswirkungen: Durch den Tunnel sind die denkmalgeschützten Häuser in der Willmerstraße ungestört sichtbar, d.h. die Wirkungen stellen sich als überwiegend positive dar.

Negative betriebsbedingte Umweltauswirkungen werden nicht prognostiziert.

### 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 Flächenneuversiegelung gesehen werden. In Verkehrswege umgewandelte Freiflächen verlieren dauerhaft ihre natürlichen Eigenschaften. Die Verluste sind nicht ausgleichbar, da Boden kein vermehrbares Gut ist.

Durch die Verbreiterung der Straßenfläche kommt es zu einer erheblichen Neuversiegelung, der lediglich die Entsiegelung im Bereich der Willmerstraße gegenüberzustellen ist. Durch die Reduktion des Querschnitts auf einen RQ=25 ist der Grad an Versiegelung auf das kleinste Maß beschränkt worden. 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, Wasser, Klima/Luft 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 umweltverträglich. Dennoch ist zu konstatieren, dass die bauzeitlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch/menschliche Gesundheit wegen der langen Bauzeit und der innerstädtischen Lage deutliche, unvermeidbare Beeinträchtigungen mit sich bringen wird. Auch die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind erheblich. Die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Klima folgen dabei u.a. aus dem Betrieb des Tunnels im innerstädtischen Bereich. Der Tunnel wirkt sich dafür allerdings im Vergleich zu den anderen Ausbauvarianten wiederum positiv auf andere Schutzgüter (z.B.

Mensch/menschliche Gesundheit) aus. Die bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Fläche sind insbesondere im westlichen Planbereich wegen der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen u.a. des Landschaftsschutzgebietes von gehobenem Gewicht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass wegen der örtlichen Gegebenheiten („Überschwemmungsgebiet“) eine ortsnahe Kompensation z.B. des Verlustes von Waldflächen in gewichtigem Umfang nicht möglich ist.
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

Straßenbaulastträger des Südschnellweges ist die Bundesrepublik Deutschland, das Vorhaben wird in deren Auftrag von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr geplant.
Die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover ist Oberzentrum und Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Über das Bundesfernstraßennetz werden die angrenzenden Metropolregionen und Oberzentren, aber auch die angrenzenden Mittelzentren mit Hannover verbunden.

Hannover verfügt über ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz. Die wesentlichen Elemente als Teil der kontinentalen Erschließung sind die Bundesautobahnen A2 (Berlin-Dortmund) im Norden und A7 (Hamburg-Würzburg) im Osten der Stadt sowie als Teil der überregionalen Erschließung das Tangentensystem der Schnellwege – Westschnellweg (B6), Südschnellweg (B3/B6/65) und Messeschnellweg (A37/B3). Zusammen bilden sie einen Ring für den Fern- und Durchgangsverkehr. Als Ost-West Tangente zwischen der A2 und der A7 ist der Südschnellweg ein wesentlicher Bestandteil dieser überregionalen Verbindung.

Der Südschnellweg zwischen Landwehrkreisel und Seelhorster Kreuz ist als Hauptverkehrsachse im Süden Hannovers von sehr hoher Bedeutung. Drei Bundesstraßen verlaufen gebündelt über den Südschnellweg (B3, B6 und B65).

Der Südschnellweg entstand ab 1954 und gehörte zusammen mit dem West- und Messeschnellweg zu dem von Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht entwickelten Konzept, den Fernverkehr um das Stadtzentrum herumzuführen.

Drei von neun Brücken des Südschnellwegs weisen inzwischen so hohe Tragfähigkeitsdefizite auf, dass ihre Nutzungsdauer trotz Verstärkungsmaßnahmen im Jahr 2023 bzw. 2024 erschöpft sein wird. Die Brücke über die Schützenallee weist aufgrund von Spannungsrisskorrosion kein ausreichendes Ankündigungsverhalten auf. Daher sind für diese Brücken vier Ersatzneubauten erforderlich. Dies sind die Unterführungsbauwerke der Leineflutmulde, der Leine, der Schützenallee und der Hildesheimer Straße. Aufgrund des vorhandenen Bauwerkszustands und der im Zuge der Nachrechnung festgestellten Tragfähigkeitsdefizite ist eine über das Jahr 2023 hinausgehende Nutzung des Bauwerks über die Hildesheimer Straße ausgeschlossen.

Die heutigen Gesamtfahrbahnbreiten betragen bei vier Fahrstreifen auf dem westlichen Damm 14,50 m und auf den Brücken von der Leineflutmulde bis zur Schützenallee 13,50 m und auf der Brücke über die Hildesheimer Straße 12,50 m. Diese entsprechen damit nicht mehr den aktuellen Regelwerken. Außerdem verfügt der Südschnellweg im Projektbereich über keinen Seitenstreifen sowie zu schmale Fahrstreifen und keinen ausreichenden Mittelstreifen. Auch die übrigen fünf einfeldrigen Bauwerke wurden in den Jahren 1954 bis 1955 gebaut, haben ihre Lebensdauer bald erreicht und entsprechen hinsichtlich Belastbarkeit, Fahrbahnbreite und konstruktiver Ausbildung nicht mehr heutigen Ansprüchen und sind daher ebenfalls mit zu ersetzen. Aus diesen Gründen muss ein vollständiger Ausbau des Südschnellwegs vorgesehen werden.

Die Strecken der Schnellwege mit der Verkehrswegekategorie AS II sind als Kraftfahrstraßen (Z 331 StVO) ausgewiesen, verlaufen innerhalb bebauter Gebiete, haben zulässige Höchstgeschwindigkeiten ≤ 100 km/h und die Knotenpunktabstände liegen deutlich unter 5.000 m.
Den Abschnitten der Schnellwege mit der Verkehrswegekategorie AS II ist daher die Entwurfsklasse EKA 3 zuzuordnen.

Das Planungsgebiet umfasst einen 3,8 Kilometer langen Streckenabschnitt des Südschnellwegs in den Stadtteilen Ricklingen und Döhren. Es erstreckt sich vom Landwehrkreisel im Westen bis zur Eisenbahnüberführung der DB im Osten, wobei der Landwehrkreisel als Anschlussknoten sowie das Brückenbauwerk der Bahn nicht Bestandteil des Planungsbereiches sind. Anschlussknoten und -bereiche sind Gegenstand künftiger Ausbaumaßnahmen, mit Ausnahme des Knotens an der Schützenallee.

Die projektspezifische Verkehrsprognose 2030 (Stand Juli 2017), aufbauend auf den Zähldaten von 2010 und 2015, weist auf der Brücke über die Hildesheimer Straße Verkehrsstärken von 43.000 Kfz/24 h (DTV) und auf den westlichen Brücken von 55.000 Kfz/24 h (DTV) auf. Gemäß der prognostizierten Verkehrsbelastung ist mindestens ein vierstreifiger Querschnitt mit Seitenstreifen gemäß RAA vorzusehen.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) ist für den Südschnellweg die Entwurfsklasse 3 (EKA 3) und damit

- der RQ 25 für die freie Strecke und
- der RQ 25B für die Brücken sowie
- der RQ 31t für den Tunnel

anzusetzen.

Der Südschnellweg wird wie im Bestand als vierstreifige Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut.

Im westlichen Abschnitt führt der Südschnellweg vom Landwehrkreisel Richtung Osten (Seelhorster Kreuz) zunächst durch ein Gebiet mit Kleingärten, Sport- und Grünflächen. Der in diesem Abschnitt in Dammlage verlaufende Südschnellweg führt wie bereits im Bestand mit kleineren Brückenbauwerken über einen Geh- und Radweg in Verlängerung des Mühlenholzweges, über die Ihme und über die Straße „An der Bauerwiese“. Er kreuzt den Hemminger Maschgraben und berührt nördlich und südlich das Waldgebiet Ricklinger Holz.

Im mittleren Abschnitt verläuft der Südschnellweg durch die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Auenlandschaft der Leine sowie stadtweit bedeutende Erholungsgebiete wie die Leineflutmulde (Ricklinger Kiesteiche). Er überquert im Bestand wie auch zukünftig zunächst mit einem Bauwerk die Leineflutmulde und anschließend mit einem weiteren Bauwerk die Leine.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten grenzen im Norden Kleingartenanlagen und im Süden Sportanlagen an den Südschnellweg. Weiter im Osten verläuft der Südschnellweg durch bebautes Gebiet im Stadtteil Döhren.

Im Bestand verläuft der Südschnellweg östlich der Leine weiter in Dammlage und kreuzt die Schützenallee und die Hildesheimer Straße mittels Brückenbauwerken im Stadtteil Döhren. Die Einfahrt von der Hildesheimer Straße in Richtung Landwehrkreisel sowie die Ausfahrt der Fahrtrichtung Ost in Richtung Hildesheimer Straße liegen im Bestand zwischen Schützenallee und Heuerstraße bzw. Landwehrstraße.

Zukünftig taucht der Südschnellweg westlich der Schützenallee in eine Tieflage und damit in einen Tunnel ab. Dadurch entfällt die Geh- und Radwegunterführung Döhrener Maschpark, welche nach Westen verlegt werden muss. Der Südschnellweg unterquert die kreuzende Schützenallee und die

parallel verlaufende Willmerstraße sowie die kreuzende Hildesheimer Straße. Östlich der Hildesheimer Straße taucht der Südschnellweg künftig wieder auf und verläuft wie im Bestand entlang nördlich und südlich gelegener Wohngebiete weiter in Richtung Osten.

Die Lage der Einfahrt von der Hildesheimer Straße in Richtung Landwehrkreisel sowie der Ausfahrt der Fahrtrichtung Ost in Richtung Hildesheimer Straße wird künftig westlich der Schützenallee angeordnet. Vorhandene Verkehrsbeziehungen werden jedoch nicht verändert. Die Ein- und Ausfahrt östlich der Hildesheimer Straße werden wie im Bestand wiederhergestellt.

Kurz vor den Bahnunterführungen schließt der Südschnellweg an die Bestandsstrecke an.

Knotenpunkte:

Im Westen schließt der Südschnellweg an den Knotenpunkt Landwehr-Kreisel an. Im östlichen Planungsgebiet ist ein mit holländischen Rampen aufgeweiteter plan- bzw. teilplanfreier Knotenpunkt vorhanden. Der Knotenpunkt erstreckt sich entlang der Willmerstraße von der Schützenallee (planfrei) bis östlich der Hildesheimer Straße (teilplanfrei).

Der Knoten muss im Bereich der Hildesheimer Straße aufgrund der vorhandenen und der prognostizierten Verkehrsbelastung sowie der querenden Stadtbahnlinie auch künftig teilplanfrei ausgebildet werden. Die Querung der Schützenallee kann weiterhin planfrei ausgebildet werden. Westlich der Schützenallee liegende Rampen der Ein- und Ausfahrt werden künftig teilplanfrei an die Schützenallee angeschlossen. Weitere Anschlüsse zum nachgeordneten Netz werden nicht vorgesehen.

Streckengestaltung:

Im Westen ist aufgrund des naturnahen Raums (Landschaftsschutzgebiet) sowie der Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes (Überschwemmungsgebiet) die Erhöhung und Verbreiterung des vorhandenen Dammes auf das notwendige Mindestmaß unter Berücksichtigung von entwurfs- und sicherheitstechnischen Aspekten zu begrenzen. Die vorhandene Auelandschaft dient Naherholungszwecken und ist daher soweit wie möglich zu erhalten. Entlang der Strecke sind umweltfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, so dass eine möglichst rasche Wiederbegrünung nach Abschluss dieser Maßnahmen erfolgt.

Für die östliche Streckengestaltung ist zu beachten, dass neben der erforderlichen Berücksichtigung der Auswirkungen aus Schall- und Luftschadstoffimmissionen der visuelle Eingriff zu berücksichtigen ist. Auch die Sichtbeziehung von und zur denkmalgeschützten Gründerzeitbebauung in der Willmerstraße in Richtung Norden ist entsprechend zu berücksichtigen.

Die im Streckenverlauf neu herzustellenden Brückenbauwerke, Tunnelportale sowie das Betriebsgebäude des Tunnels sollen architektonisch gestaltet werden.

Leitend bei der Findung einer Vorzugsvariante sind neben den durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen einschließlich der Umweltverträglichkeit auch die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele. Zu den Planungszielen gehören:

- Sicherstellung der Verkehrswirksamkeit als Bundesfernstraße,
- Sicherstellung der Verkehrssicherheit (Rampen, Seitenstreifen),
- Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft (z.B. §30-BNatschG-Biotope),
- Regelkonforme Kompensation von betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und Luftschadstoffe,
- Erhalt von Gebäuden und Betrieben,
- Verträgliches Wohnumfeld,
- Minimierung des Eingriffs in Privateigentum,
- Wirtschaftlichkeit durch Optimierung der Investitions- und Betriebskosten.

Ein bedeutendes Planungsziel liegt dabei in der regelkonformen Kompensation der Immissionsbelastung der Anwohner in den hoch verdichteten Wohn- und Gewerbegebieten im östlichen Planungsgebiet im Zuge eines Ersatzneubaus. Darüber hinaus ist der reguläre Verkehr sowohl im Normalbetrieb als auch bei Störfällen und in Arbeitsstellen sicher und leistungsfähig abzuwickeln.

Die Brückenbauwerke über die Leineflutmulde, über die Leine, über die Schützenallee und über die Hildesheimer Straße wurden entsprechend der Nachrechnungsrichtlinie für das Ziellastniveau LM1 nachgerechnet. Dabei verblieben selbst bei Nachrechnungen entsprechend der Stufe 2 und zusätzlicher gutachtlicher Stellungnahme mit Druckbogenzugbandmodellen rechnerische Tragfähigkeitsdefizite. In den Schlussfolgerungen wurden kurz- bis mittelfristiger Ersatz durch Neubau, Sperren der Bauwerke für genehmigungspflichtigen Schwerverkehr, Reduktion der Verkehrsflächen auf eine möglichst mittige Fahrspur je Fahrtrichtung, eine Abstufung der Brückenklasse auf 30/30 und ein LKW-Mindestabstand von 50 m als erforderliche Maßnahmen festgelegt.

Um eine Nutzung der vorstehenden Bauwerke unter den zuvor genannten verkehrlichen Einschränkungen weiterhin zu gewährleisten, wurden an der Brücke über die Hildesheimer Straße umfangreiche Verstärkungsmaßnahmen durchgeführt. Aufgrund der erheblichen rechnerischen Defizite ist keine sichere Einschätzung über die zukünftige Tragfähigkeit des Bauwerks über das Jahr 2023 hinaus möglich. Aus bauaufsichtlicher Sicht ist das Bauwerk in der aktuellen Betriebsform trotz Verstärkungs- und Kompensationsmaßnahmen weiterhin überlastet und einem stark erhöhten Verschleiß ausgesetzt, so dass die ingenieurtechnische Einschätzung der Restnutzungsdauer der Brücke auf 2023 festgelegt wurde.

An den Brücken über die Leine und die Leineflut erfolgten ebenfalls Verstärkungsmaßnahmen. Für diese Bauwerke wird bis zu einer weiteren Überprüfung und Festsetzung der Restnutzungsdauer davon ausgegangen, dass die Bauwerke noch bis zur Fertigstellung des jeweils ersten Teilbauwerkes genutzt werden können und dann die Verkehrsumlegung auf das jeweils neue Teilbauwerk erfolgen kann. Die Brücke über die Schützenallee unterliegt einer regelmäßigen Sonderprüfung bedingt durch die Verwendung spannungsrissgefährdeten Spannstahls. Das Bauwerk ist daher zur Vermeidung von Ausfallrisiken so schnell wie möglich zu ersetzen. Auch die übrigen fünf einfeldrigen Bauwerke wurden in den Jahren 1954 bis 1955 gebaut, haben ihre Lebensdauer bald erreicht, entsprechen hinsichtlich Belastbarkeit, Fahrbahnbreite und konstruktiver Ausbildung nicht mehr heutigen Ansprüchen und sind daher ebenfalls mit zu ersetzen.

Hierdurch wird der für den Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozess für die zu ersetzenden Ingenieurbauwerke zur Verfügung stehende zeitliche Rahmen klar begrenzt. Der Südschnellweg verfügt im Projektbereich derzeit über keinen Seitenstreifen. Die derzeitige Breite der Fahrbahn entspricht an keiner Stelle dem zeitgenössischen Regelwerk. Dies führt bei liegengebliebenen Fahrzeugen und bei betrieblichen Unterhaltungsmaßnahmen zu erheblichen Verkehrsstörungen und Sicherheitsdefiziten. Die Fahrstreifen sind mit bereichsweise ca. 2,60 m zu schmal ausgebildet, so dass in weiten Teilen Fahrzeuge mit Breiten > 2,00 m den Überholstreifen nicht nutzen dürfen. Dies hat in der Vergangenheit zu einer Vielzahl von Unfällen im Längsverkehr geführt. An der Einfahrt Fahrtrichtung West liegt eine Unfallhäufungsstelle vor. Grund dafür ist das vollständige Fehlen eines Beschleunigungsstreifens. Im Rahmen der Planung wurde dieser Zustand behoben. Da die Einfahrt in Fahrtrichtung Ost mit 65 m ebenfalls keine regelkonforme Länge aufweisen, wird auch dieses Sicherheitsdefizit mit der Ausbaumaßnahme behoben.

Durch den Ausbau des Querschnittes mit Seitenstreifen und neuen passiven Schutzeinrichtungen wird die Verkehrssicherheit den allgemein anerkannten Regeln entsprechend angepasst.

Im Bereich von Tunneln ist die Verkehrssicherheit bei der Prognosebelastung auch ohne Seitenstreifen gegeben, zudem kann bei Störfällen auf das nachgeordnete Netz ausgewichen werden. Der fehlende Seitenstreifen wird durch die betriebstechnische Ausstattung (Videoüberwachung, Verkehrsdatenerfassung, Verkehrslenkung) und die Organisation der Tunnelüberwachung (ereignisorientierte Überwachung, Handlungsanweisung, Gefahrenabwehrplan) kompensiert.

### 4.2 Vorgaben der Raumordnung

Die Vorzugstrasse der in Rede stehenden Planung, B3 / Südschnellweg Hannover, ist im Regionalen Raumordnungsprogramm Region Hannover 2016 (RROP 2016) sowie im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP 2017) als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (vierstreifig) festgelegt (vgl. RROP 2016 Abschnitt 4.1.5 Ziffer 01 sowie LROP Abschnitt 4.1.3 Ziffer 03). Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen sind gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) Ziele der Raumordnung zu beachten.

Die Linienführung der Vorzugsvariante orientiert sich weitestgehend am Bestand. Dies entspricht den Zielen der Raumordnung gemäß LROP 2017 und RROP 2016 für diese Planung.

Ferner sind für den westlichen Teilbereich des geplanten Trassenverlaufs unterschiedliche Festlegungen als Ziele der Raumordnung zu beachten bzw. als Grund-sätze der Raumordnung zu berücksichtigen:

Als Grundlage für eine dauerhafte Sicherung und Verbesserung der natürlichen Lebens- und Umweltbedingungen sollen der Erhalt und die Entwicklung des Freiraums einschließlich seiner Funktionen gleichrangig zur Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung berücksichtigt werden. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit der Freiräume werden im RROP 2016 Vorranggebiete Freiraumfunktionen festgelegt (s. insbesondere RROP 2016 Abschnitt 3.1.1 Ziffern 01 - 03). Das Plangebiet quert ein Vorranggebiet Freiraumfunktionen. In dem Vorranggebiet Freiraumfunktionen sind bauliche Anlagen im Sinne einer Besiedlung und andere funktionswidrige Nutzungen unzulässig. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen müssen mit den vorrangigen Freiraumfunktionen vereinbar sein. Eine Vereinbarkeit ist insbesondere für die Vorzugsvariante mit dem Ausbau im Bestand gegeben: bei Anlagen und Einrichtungen der technischen und verkehrlichen Infrastruktur ist regelmäßig eine raumordnerische Vereinbarkeit gegeben, sofern diese zwingend standortgebunden siedlungsnah zu verwirklichen sind und sofern keine zumutbaren Standort- bzw. Trassenalternativen außerhalb des „Vorranggebiets Freiraumfunktionen“ bestehen.
Im Weiteren sind im Plangebiet die die Trasse querenden Fließgewässer Ihme und Leine als Vorranggebiet Natur und Landschaft festgelegt. Die Vorrangsicherung bezieht sich auf die Fließgewässer und hier ausschließlich auf den Gewässerverlauf sowie, wenn vorhanden, auf dessen Ufer- und Auenbereiche. Aus kartografischen Gründen erfolgt in der zeichnerischen Darstellung teilweise eine darüberhinausgehende Darstellung. Der westliche Teilabschnitt des Plangebiets quert zudem ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (s. RROP 2016 Abschnitt 3.1.2 Ziffern 02 bis 04).

Zum Schutz des Bodens als landwirtschaftliche Produktionsgrundlage werden Flächen mit einem teilräumlich spezifischen relativ hohen natürlichen Ertragspotenzial als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft festgelegt. So sollen Böden mit einer hohen natürlichen Ertragsfähigkeit vor weiterer Inanspruchnahme geschützt und für eine nachhaltige Landwirtschaft gesichert werden. Kleinflächige, westliche Teilbereiche des Plangebietes führen durch ein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (s. RROP 2016 Abschnitt 3.2.1 Ziffer 02).

Der in der Vorzugsvariante geplante Trassenverlauf ist als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt und damit zu Gunsten der Verkehrsplanung endabgewogen. Sofern der geplante Trassenverlauf vom – nicht parzellenscharf – festgelegten Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße abweicht, sind die Belange der Landwirtschaft als sogenannte Grundsätze der Raumordnung in die Abwägung einzustellen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen sind gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Raumbedeutsame Waldflächen werden im RROP 2016 zur Sicherung und Entwicklung des Waldes und seiner ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen als Vorbehaltsgebiete Wald festgelegt (s. RROP 2016 Abschnitt 3.2.2 Ziffer 02). Im Plangebiet schneidet die Vorzugstrasse im westlichen Abschnitt ein Vorbehaltsgebiet Wald an. Der in der Vorzugsvariante geplante Trassenverlauf ist als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt und damit zu Gunsten der Verkehrsplanung endabgewogen. Sofern der geplante Trassenverlauf vom festgelegten Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße abweicht, sind die Belange des Waldes als sogenannte Grundsätze der Raumordnung

in die Abwägung einzustellen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen sind gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Zu den Belangen des Waldes wird auf die Stellungnahme der zuständigen Waldbehörde hingewiesen.

Zur Gewährleistung eines vorbeugenden Hochwasserschutzes sind in der zeichnerischen Darstellung Vorranggebiete Hochwasserschutz festgelegt. In diesen Gebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der Zweckbestimmung des vorbeugenden Hochwasserschutzes vereinbar sein (RROP 2016 Abschnitt 3.2.4 Ziffer 08). Der westliche Abschnitt des Plangebietes läuft durch das Vorranggebiet Hochwasserschutz (Leine).

Die Abgrenzungen bzw. Festlegung der Vorranggebiete Hochwasserschutz haben sich an per Verordnung festgesetzten und gesicherten Überschwemmungsgebieten nach § 76 Abs. 2 Satz 1 WHG bzw. § 115 Abs. 2 NWG, die von einem Bemessungshochwasser mit einem Wiederkehrintervall von 100 Jahren (HQ 100) betroffen sein können, zu orientieren. Aufgrund der unterschiedlichen Maßstäbe der Fachplanung (1:5.000) und der Regionalplanung (1:50.000) sind die Gebietsabgrenzungen im RROP stark generalisiert. Grundsätzlich sind bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Daten der Fachplanung (Überschwemmungsgebiete) relevant und dementsprechend zu berücksichtigen.

Eine entsprechende Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung für den Hochwasserschutz ist grundsätzlich darzulegen. Für eine fachliche Beurteilung hierzu ist die Stellungnahme der zuständigen Wasserbehörde heranzuziehen. Mit ihr ist das Einvernehmen hergestellt. Somit bestehen hinsichtlich der Belange des Hochwasserschutzes auch aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken gegen die Planung.

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 (s. RROP 2016 Abschnitt 3.2.5 Ziffer 02). Ein westlicher Teilabschnitt verläuft durch ein Vorbehaltsgebiet Erholung. Der in der Vorzugsvariante geplante Trassenverlauf ist als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt und damit zu Gunsten der Verkehrsplanung endabgewogen. Sofern der geplante Trassenverlauf vom festgelegten Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße abweicht, sind die Belange der Erholung als sogenannte Grundsätze der Raumordnung in die Abwägung einzustellen: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen sind gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Im östlichen Bereich der Vorzugstrasse sind der querende Straßenzug Hildesheimer Straße als Vorranggebiet Straße von regionaler Bedeutung und ein Vorranggebiet Stadtbahn festgelegt.

In den genannten Vorranggebieten müssen alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit der jeweiligen vorrangigen Zweckbestimmung vereinbar sein. Vorbehaltsgebiete sind Grundsätze der Raumordnung und haben die Rechtsqualität von Abwägungsbelangen. Sie sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.

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.[1]

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:

| **Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime** | |
|---|---|
| 57 dB(A) tags | 47 dB(A) nachts |

| **Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete** | |
|---|---|
| 59 dB(A) tags | 49 dB(A) nachts |

| **Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete** | |
|---|---|
| 64 dB(A) tags | 54 dB(A) nachts |

| **Gewerbegebiete** | |
|---|---|
| 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

[1] BVerwG, Urt. v. 15.03.2000, 11 A 33.97

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

Nach den zutreffenden Ermittlungen des Vorhabenträgers befinden sich im westlichen Projektbereich in der näheren Umgebung des Landwehrkreisels auf beiden Seiten des SSW trassennahe Kleingartengebiete. Im Einzelnen befinden sich Kleingartengebiete im Bereich nördlich des SSW zwischen km 0+550 und der Querung „An der Bauerwiese“ sowie südlich des SSW zwischen km 0+600 und 1+000. Für diese Kleingartenbetriebe wird im Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung von dem Schutzniveau für ein Mischgebiet zur Tagzeit ausgegangen. Der Ortsrand der Wohnbebauung von Ricklingen beginnt nördlich des SSW in einem Abstand von ca. 80m. Hinsichtlich der dort vorhandenen Wohnnutzungen wurde 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts angesetzt.

Westlich der Schützenallee befinden sich zwischen km 1+900 und 2+500 nördlich des SSW die Kleingartenkolonien „Leineeck“ und „Döhren“.

Östlich der Schützenallee bis zu den Querungsbauwerken der DB befinden sich mehrere Wohn- und Gewerbegebiete.

Auf der Südseite befindet sich bis km 3+300 zwischen Landwehrstraße und Hildesheimer Straße eine geschlossene 4-geschossige Blockbebauung aus der Gründerzeit.

Ab dem östlichen Tunnelportal befinden sich auf der Südseite des SSW 4-geschossige Wohnblocks, eine Realschule und 11/2 bis 21/2 -geschossige Einfamilienhäuser.

Auf der Nordseite des Südschnellweges liegt zwischen der Schützenallee und der Abbestraße (Baukm 3+560) ein Gewerbegebiet. Im westlichen Bereich zwischen Schützenallee und Heuerstraße sind hier auch Wohnnutzungen vorhanden sowie ein Kindergarten. Am östlichen Ende des Baustreckenbereichs befindet sich im Bereich der Abbestraße, Hans-Eyl-Straße und Zeißstraße ein Wohngebiet mit 1 1/2 bis 2 1/2-geschossigen Wohngebäuden (s. Kap. 4.3 der Unterlage 17.1.1). Die im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung für die identifizierten Baugebiete und Nutzungen ermittelten Immissionsgrenzwerte (IGW) sind in den Antragsunterlagen dokumentiert (s. hierzu Unterlage 17.1.2) und aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

4.3.1.3 Schallberechnung

Die in den Planunterlagen enthaltene Schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfest- stellungsbeschluss 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)[2]. 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.

Der Schalltechnischen Untersuchung liegen die Verkehrsprognosen des Vorhabenträgers für 2030 zugrunde (s. Unterlage 17.1.1).

4.3.1.4 Ergebnisse der gutachterlichen Schallberechnung

Die Beurteilungspegel wurden für die einzelnen Bereiche entlang des SSW berechnet.

4.3.1.4.1 Unverhältnismäßigkeit des Vollschutzes

Das 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 Abschläge vorzunehmen. Als Ziel der Planung hat der Straßenbaulastträger daher die Realisierung eines Vollschutzes mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen angenommen (vgl. Kap. 6.1 sowie Kap. 6.3 der Unterlage 17.1.1).
Im Ergebnis der Untersuchungen kann insbesondere im östlichen Planungsbereich ein Vollschutz in einzelnen Bereichen erst bei Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Höhe bis zu 14 m erreicht werden (vgl. Kap. 6.3.1 der Unterlage 17.1.1). Derartige Wandhöhen hält die Planfeststellungsbehörde in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem im Bereich des Ostportals vorhandenen Wohngebiet für städtebaulich inakzeptabel und sozial unverträglich und damit für nicht zulassungsfähig. Aus diesem Grund hat der Vorhabenträger zutreffend für den östlichen Planungsbereich eine Variantenuntersuchung zur Ermittlung der optimalen aktiven Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

4.3.1.4.2 Variantenuntersuchung zur Ermittlung der Vorzugsvariante für den aktiven Schallschutz

Die Variantenuntersuchung des Vorhabenträgers zeigt, dass keine singuläre Lösung zu einer ausreichenden Reduzierung der Lärmsituation führt, ohne in unzulässiger Weise auf die angrenzenden Grundstücke zu wirken. Darüber hinaus hat die Berechnung gezeigt, dass ein Vollschutz auch auf andere Weise erreicht werden kann als mit 14 m hohen Wänden, nämlich mittels verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen, welche als verhältnismäßig angesehen werden können.

Zur Erreichung der Zielvorgaben unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die angrenzenden Grundstücke ist daher die Kombination aus sämtlichen Maßnahmen (Lärmschutzwänden mit Vorschirm außen, Mittelwand und offenporigem Asphalt (OPA) bis in den Trog hinein) erforderlich.
Die als vorzugswürdig eingestufte Variante der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist unter Punkt 6 der Unterlage 17.1.1 aufgeführt. Mit den dort beschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können fast alle Anspruchsberechtigungen auf Lärmschutz, die sich aus der rechtlichen Beurteilung auf der Basis der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ergeben, gelöst werden.

Dies gilt im Übrigen auch für die in den Bereichen Mühlenholz und Ricklingen ermittelten Schutzfälle, mit Ausnahme der nachstehend unter Ziffer 4.1.8.5 genannten zwei Einzelfälle (s. Kap. 6.3.2 und 6.3.3 der Unterlage 17.1.1). Im Bereich Ricklingen wird ein ausreichender Schutz mit einer geraden Außenwand in Höhe von bis zu 4,5 m gewährleistet. Im Bereich Mühlenholz ist eine Kombination aus Lärmschutz- und Kollissionsschutzwänden von 5 bzw. 4 m Höhe vorgesehen.

[2] 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 Ausbau des SSW wurde am 19.12.2019 gestellt.

Bei der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen werden die Lärmschutzwände optisch so gestaltet, dass keine unzumutbare visuelle Beeinträchtigung entsteht, die zu anderweitigen Entschädigungsansprüchen führen könnten, weil die Nutzung der Grundstücke nur noch eingeschränkt möglich wäre (z.B. Zutritt von Licht).

Die Verhältnismäßigkeit der mit den aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbundenen Kosten ist auch unter Berücksichtigung dieser Gestaltung gegeben.

4.3.1.5 Auferlegung passiver Schallschutzmaßnahmen an zwei Objekten

Nur an dem Wohngebäude Klinkerfuesstr. 23 verbleibt eine Grenzwertüberschreitung von bis zu 0,8 dB(A) in der Nacht im 2. Obergeschoss. Ein Schutz auch dieses 2. Obergeschosses mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen wird als nicht verhältnismäßig angesehen (s. Kap. 6.3.1 auf S. 20 der Unterlage 17.1.1). Somit ist an diesem Gebäude für das 2. Obergeschoss passiver Lärmschutz vorzusehen. Dies ist dem Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung in Abschnitt A Ziffer 1.4.10.3 auferlegt worden. Der Anspruch des jeweiligen Eigentümers des Grundstücks Klinkerfuesstr. 23 ist auf den Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen am 2. OG gerichtet. Art und Umfang der Maßnahmen richten sich nach Maßgabe der 24. BImSchV und umfassen bei überwiegend zum Schlafen dienenen Räumen auch den Einbau von Lüftungseinrichtungen.

Im Bereich Ricklingen wird ein ausreichender Schutz mit einer geraden Außenwand in Höhe von bis zu 4,5 m gewährleistet.

Im Bereich Mühlenholzweg verbleibt eine Grenzwertüberschreitung von 0,6 dB(A) in der Nacht im Dachgeschoss der Nordostfassade. Ein Schutz dieses Dachgeschosses mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen ist ebenfalls nicht verhältnismäßig (vgl. Kap. 6.3.2 der Unterlage 17.1.1). Somit ist auch an diesem Gebäude passiver Lärmschutz vorzusehen. Der Anspruch wird in diesem Beschluss in der textlichen Festsetzung gem. Abschnitt A, Ziffer 1.4.10.3 gesichert.

4.3.1.6 Keine unzumutbaren Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz

Zu Lärmauswirkungen im nachgeordneten Straßennetz wird es nach der prognostischen Einschätzung nicht kommen. Die Prognosemodellberechnungen der Landeshauptstadt Hannover gehen für das nachgeordnete Straßennetz von einer Stagnation der Verkehrsmengen aus. Trotz der Erhöhung der Verkehrsmengen im Zuge des Südschnellweges ist daher für die Verbindungsrampen vom Südschnellweg zum nachgeordneten Netz eine geringe Zunahme der Verkehrsbelastung zu erwarten.

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. Insbesondere kann mit den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen mit Ausnahme von zwei Fällen ein sog. Vollschutz erreicht werden. Die Errichtung der Lärmschutz- und Kollisionsschutzwände ist entsprechend den Antragsunterlagen durch die Regelungen im Bescheid abgesichert (s. Abschnitt A Ziffer 1.2 und Ziffer 1.4.1). Hinsichtlich der beiden Einzelfälle, in denen sich aktive Schallschutzmaßnahmen zur Gewährleistung eines Vollschutzes als unverhältnismäßig herausgestellt haben, sind die Ansprüche auf passiven Schallschutz durch die Nebenbestimmung Abschnitt A Ziffer 1.4.10.3 gesichert. Eine über die Antragsunterlagen hinausgehende Nebenstimmung zum Schallschutz ist in Abschnitt A Ziffer 1.4.10.1 für das Immissionsobjekt 195 von der Planfeststellungsbehörde geregelt worden. Bei Befolgung dieser Maßnahmen ist das Vorhaben insgesamt hinsichtlich des Verkehrslärms zulässig. Es führt sogar in einem wesentlichen Teil des östlichen Planbereichs durch die Errichtung des Tunnels zu wesentlichen schallschutzbezogenen Verbesserungen für die Anwohner.

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 Betroffenheiten im innerstädtischen 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.

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 Schutzkon-zept 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 Bundesimmissionsschutzge-setzes 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 Immissi-onsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Überschreitungen 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 Beurtei-lungspegel 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 Lärmminderung 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.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, z.B. Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11) wirkt sich der Zuschlag nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm der Sache nach wie ein Messabschlag wegen verbleibender Unsicherheiten bei der messtechnischen Überprüfung der Einhaltung der Immissionswerte aus. Ein solcher Messabschlag – der bei prognostischen Einschätzungen in Genehmigungsverfahren aufgrund von schalltechnischen Berechnungen nicht zum Tragen kommen kann – kann auch bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle im Rahmen einer rechnerischen Prognose (so) keine Anwendung finden.

4.3.1.8.2 Festlegung von projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen

Zur Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Baulärms auf die Umgebung der Baustellen ist vom Vorhabenträger eine gutachtliche Bewertung vorgelegt worden (s. Unterlage 17.1.4).

Auf Grund der innerstädtischen Lage des Südschnellwegs sowie der umfangreichen und länger andauernden Bauphasen hat sich der Vorhabenträger umfassend mit den bauzeitlichen Schal-leinwirkungen des Vorhabens auf die umliegenden Grundstücke auseinandergesetzt. Er ist dabei – nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – zutreffend davon ausgegangen, dass wegen der teilweise sehr hohen Vorbelastungen durch den Verkehrslärm von Straße und Schiene nach Maßgabe der Rechtsprechung des BVerwG projektspezifische Zumutbarkeits-schwellen zu ermitteln sind, die teilweise an die Stelle der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm treten.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Baugebiete und Nutzungsarten wurden in den Antragsunterlagen insgesamt 7 Gebiete (4 Gebiete im östlichen Planbereich und 3 Gebiete im westlichen Planbereich) identifiziert, in denen aufgrund der deutlichen Lärmvorbelastung eine Festlegung von projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen zulässig ist. Die Zumutbarkeitsschwellen sind im Einzelnen in Kap. 3.1 und 3.2 der Unterlage 17.1.4 dargestellt. Die Ermittlung der zu differenzierenden Bereiche und die Herleitung der projektspezifischen Zumutbarkeitsschwellen durch den Gutachter des Vorhabenträgers sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und im Ergebnis nicht zu beanstanden.

4.3.1.8.3 Prognose der baubedingten Lärmimmissionen

Zur Ermittlung der voraussichtlichen Schallimmissionen während der Bauphase hat der Gutachter des Vorhabenträgers den in dieser Planungsphase bekannten Bauablauf, die in der Anlage 1 zur Unterlage 17.1.4 vorgelegte Geräteliste und ergänzend den Verkehrslärm durch den Fortbe-trieb der Bundesfernstraße und von Teilen des städtischen Straßennetzes berücksichtigt. Auf dieser Basis hat er vier repräsentative Beurteilungsbereiche identifiziert und für diese anhand der Schallleistungspegel der jeweiligen Bautätigkeiten und des mittleren Abstands der Lärmquellen zur Bebauung Beurteilungspegel prognostiziert (s. Kapitel 4.1.1, Kap. 4.1.2 und Kap. 4.2.1 der Unterlage 17.1.4).

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 projektspezifischen Immissionsrichtwerte kommen kann. Je nach Art und Umfang der Arbeiten werden diese Überschreitungen jedoch unterschiedlich lange auftreten. Es wird sich jedoch immer um nicht nur kurzfristige Zeiträume handeln. Diese Überschreitungen können voraussichtlich auch mit den identifizierten Minderungsmaßnahmen bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelle (Kap. 5.2 der

Unterlage 17.1.4) und mit den zur Verfügung stehenden aktiven Schallschutzmaßnahmen (vgl. Kap. 5.4 der Unterlage 17.1.4) 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 1.4.10.2.1 bis 1.4.10.2.5 dieses Beschlusses wird dem Vorhabenträger auferlegt, die Lärmminderungsmöglichkeiten in der Bauphase so gut als möglich durch technische und organisatorische Maßnahmen zu realisieren, lärmintensive unvermeidbare Maßnahmen in der Nachtzeit 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 festgesetzten Zumutbarkeitsschwellen eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Dem wird durch die Nebenbestimmungen in Abschnitt A Ziffer 1.4.10.2.6 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 17.2.3 vorgenommen.
Dabei wurden vor allem die vom Straßenverkehr emittierten Schadstoffe Stickoxide $NO_x$ ($NO_2$) und Feinstaubpartikel ($PM_{10}$ und $PM_{2,5}$) behandelt, da diese als Leitsubstanzen gelten und die Belastung durch andere Schadstoffe, für die in der 39. BImSchV Grenzwerte eingeführt sind, deutlich geringer ist.

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

### 4.4 Vereinbarkeit mit Wasserrecht

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen und Hinweise mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Eben-falls ist das Vorhaben mit den Schutzvorschriften zum Hochwasserschutz (§§ 72 f. WHG) und den aus der WRRL folgenden Bewirtschaftungszielen, also dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot für oberirdische Gewässer (§ 27 WHG) und für das Grundwasser (§ 47 WHG), vereinbar.

Der Vorhabenträger hat die Wassertechnische Untersuchung für die Straßenentwässerung sowie den wassertechnischen Fachbeitrag zur Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbau-vorhabens auf wasserwirtschaftliche Belange 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, wie dem

NLWKN, erhoben wurden (s. Unterlage 18.1 D sowie Unterlage 18.2). Zudem wurden die fachwissenschaftlichen Grundlagen der Straßenentwässerungsplanung, insbesondere der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie, im erforderlichen Umfang erarbeitet (Unterlage 18.3). Zu ermitteln war der Retentionsraumausgleich und der hydraulische Nachweis für die Genehmigungsplanung (Unterlage 18.2). Die Entwässerungsplanung wurde dergestalt überarbeitet, dass das Niederschlagswasser, das in den Graben XXIX im Bereich Pänner-Schuster-Graben abgeleitet wird, erst in Rigolenkästen gesammelt und dann mit einer angeschlossenen Sedimentationsfilteranlage vorgereinigt wird. Geändert wurde auch die Grundwasserentnahmemenge in Höhe des DB-Trogs.

Die wassertechnischen Unterlagen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht.

### 4.4.1 Gewässerausbau

Der Ausbau von Gewässern bedarf gemäß § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung durch die zuständige Behörde. § 67 Abs. 2 Satz 1 WHG definiert dabei „Gewässerausbau“ als die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer. Dazu gehört auch die Überbauung von Gewässern. Vorhabenbedingte Gewässerausbauten sind im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses gem. §§ 17c FStrG, 75 Abs. 1 VwVfG i.V.m. § 68 WHG planfestzustellen.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht Verlegungen der Gewässerverläufe

1. der Ihme bei km 0+400 und
2. des Hemminger Maschgrabens bei km 1+000.

Diese stellen Gewässerausbauten im Sinne des § 68 Abs. 2 WHG dar und bedürfen nach § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung. Die genannten Ausbaumaßnahmen werden als notwendige Folgemaßnahmen des Vorhabens i.S. von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG von der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung erfasst. In materiellrechtlicher Hinsicht sind sie an den Voraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG zu messen.

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG darf der Plan nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nicht zu erwarten ist. Dies ist hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Fall, da insbesondere der Durchlass des Hemminger Maschgrabens durch ein Brückenbauwerk ersetzt wird, welches potentiell die Durchlässigkeit und den Abfluss erleichtert.

Der Vorhabenträger hat auf Basis der fachgutachterlichen Untersuchungen nachgewiesen, dass auch durch den Gewässerausbau eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen nicht zu erwarten ist (s. hierzu die Unterlage 18.2). Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls in Gestalt der in § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG explizit aufgeführten Belange ist daher ausgeschlossen.

Des Weiteren müssen gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden. Zu diesen anderen Anforderungen nach dem WHG gehören insbesondere die Bewirtschaftungsziele der §§ 27 bis 31, 44 und 47 WHG. Diese Voraussetzungen liegen hier zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls vor. Verstöße gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot oder gegen das wasserrechtliche Verbesserungsgebot sind dadurch nicht zu besorgen (siehe hierzu die Unterlage 18.3 sowie unter dieser Ziffer weiter unten).

### 4.4.2 Schutz des Überschwemmungsgebietes und Hochwasserschutz

Das planfestzustellende Vorhaben umfasst u.a. die Verbreiterung des Straßenkörpers innerhalb eines festgesetzten Überschwemmungsgebiets i.S. von § 76 WHG, die zu einem erheblichen Retentionsraumverlust führt (s. Ziffer 4 der Unterlage 18.2). Nach der Überzeugung der Planfest-stellungsbehörde hält das Vorhaben die gesetzlichen Anforderungen an den Hochwasserschutz ein. Insbesondere gehen mit dem Vorhaben keine Erhöhung des Hochwasserrisikos und auch keine nicht ausgleichbare Zerstörung von Rückhalteflächen einher.

Relevant für die Beurteilung aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind mögliche Auswirkungen der Planung auf den Abfluss des hundertjährlichen Bemessungs- und Beurteilungshochwassers (HQ100), bezogen auf den derzeitigen Bestand (Istzustand). Es ist geplant, den Damm des Straßenkörpers zur Anpassung an die verkehrstechnischen Anforderungen zu verbreitern. Die Verbreiterung des Damms führt zu einem Retentionsraum innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes „Leine“ i.H. von ca. 41.200 m³. Abzüglich des vorhabenbedingten Retentionsraumgewinns durch verlängerte Brücken sind ca. 35.000 m³ Retentionsraum ortsnah und zeitgleich (funktional) auszugleichen. Der Vorhabenträger hat hierfür eine Abgrabung mit einem Volumen von ca. 35.350 m³ vorgesehen. Zudem sollen die Brücken und Durchlässe entsprechend den Anforderungen, die an einen naturnahen Gewässerausbau zu stellen sind, berücksichtigt werden. Dadurch wird der für den Hochwasserabfluss zur Verfügung stehende abflusswirksame Querschnitt der Leine und ihrer Vorländer und somit die Abflussdynamik bzw. die hydraulische Leistungsfähigkeit verändert.

Die durchgeführten und in den Antragsunterlagen dokumentierten Berechnungen mit dem entsprechenden Bemessungs- und Beurteilungshochwasser (HQ100) für den Ist- und Planzustand bzw. der Vergleich der Ergebnisse der beiden Berechnungen zeigen, dass mit der Umsetzung der Planungen keine signifikante Veränderung der Wasserspiegellagen zu erwarten ist. Nach der Umsetzung der Planungen sind Wasserstandsänderungen maximal bis zu 1 cm (Sunk und Aufstau) gegenüber den Verhältnissen des derzeitigen Zustandes (Vergleichszustand) zu erwarten. Diese sind jedoch lokal eng begrenzt und treten, wenn überhaupt, nur im unmittelbaren Bereich der Planungen ein (Ziffer 7 der Unterlage 18.2 sowie Anhang I, Kap. 6 zur Unterlage 18.2).

Aus der Sicht der Wasserwirtschaft und unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes ergeben sich daher keine Bedenken gegen die Planung, wenn die Hinweise und Nebenbestimmungen beachtet werden. Diese sind in Kap. 1.4.5.2 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden.

### 4.4.3 Schutz von Wasserschutzgebieten

Das Vorhaben liegt vollständig außerhalb von Wasserschutzgebieten (s. Kap. 5.4 der Unterlage 1), so dass sich eine Prüfung anhand von § 52 WHG und etwaigen Wasserschutzgebietsverord-nungen erübrigt.

### 4.4.4 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der §§ 27, 47 WHG

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG sind oberirdische (als natürlich ausgewiesene) Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Diese Kriterien finden auf den OWK 21079 Ihme Anwendung. Nach § 27 Abs. 2 Nr. 1 WHG sind oberirdische (als erheblich verändert ausgewiesene) Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird. Diese Kriterien gelten vorliegend für den OWK 21069 Leine, Innerste-Ihme (s. Kap. 4.2 der Unterlage 19.3).

Der Begriff der Verschlechterung des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers in Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i WRRL ist dahin auszulegen, dass eine Verschlechterung vorliegt, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskom-

ponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine "Verschlechterung des Zustands" eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i WRRL dar. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes eines OWK liegt vor, wenn gegen eine Uumweltqualitätsnorm (UQN) gemäß Anlage 8 OGewV verstoßen wird (Überschreitung eines Grenzwertes/Schwellenwertes eines Schadstoffes). Ist eine UQN bereits im Bestand nicht eingehalten, stellt die Erhöhung der Konzentration dieses Schadstoffes ebenfalls eine Verschlechterung dar.

4.4.4.1.1 OWK 21079 Ihme und OWK 21069 Leine, Innerste-Ihme

Im Rahmen des vorliegenden Fachbeitrages wurde für die betroffenen Oberflächenwasserkörper 21079 Ihme und 21069 Leine, Innerste-Ihme detailliert geprüft, ob sich durch die Genehmigung und Realisierung des Vorhabens der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente um eine Klasse verschlechtert bzw. eine Umweltqualitätsnorm überschritten wird.

Zur Beurteilung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der WRRL (gem. §§ 27 bis 31 WHG) wurde durch eine umfangreiche Auswertung vorhandener Daten (offizielle Bewertungen und behördliche Information, Gutachten zur Chloridbelastung (LANGE 2019A), Gutachten zur immissionsbezogenen Bewertung von Straßenabflüssen (LANGE 2019B)) zunächst eine Informations- und Datengrundlage für die von den Wirkungen betroffenen Bereiche der Wasserkörper geschaffen.

Hinsichtlich des OWK 21069 Leine, Innerste-Ihme wurde die theoretische Möglichkeit von Beeinträchtigungen während der Bauzeit in den Antragsunterlagen erkannt. Diese können jedoch durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Zuge der Eingriffsregelung vermieden werden (s. Kap. 6.2 der Unterlage 19.3). Die zu diesem Zweck vorgesehenen Maßnahmen 1.5 V und 1.7 V sind dem Vorhabenträger aufgegeben.

Für die als relevant identifizierten Wirkgefüge des Vorhabens wurde bezüglich der Oberflächen-wasserkörper anschließend untersucht, welche Auswirkungen durch das Vorhaben auf die unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten (Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie) in den vom Vorhaben betroffenen OWK ausgelöst werden (s. Kap. 6.1.1 und 6.2.1 der Unterlage 19.3). Dabei wurde bei beiden OWK festgestellt, dass die unterstützenden hydromorphologischen QK durch das Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen und damit auch keine signifikante Veränderung des Zustands bzw. Potenzials der biologischen QK erwarten lassen, in Teilbereichen die Qualitätsmerkmale (Morphologie) durch landschaftspflegerische Maßnahmen (Maßnahme 2.1 LBP, U 9.3) sogar verbessert werden.

Ebenfalls wurde untersucht, welche Auswirkungen auf die unterstützenden chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten durch das Vorhaben in den OWK ausgelöst werden können (s. Kap. 6.1.2 und 6.2.2 der Unterlage 19.3). In diesem Zuge wurde das Tausalz-gutachten (LANGE 2019A) und, hinsichtlich der flussgebietsspezifischen Schadstoffe sowie weiterer allgemein physikalisch-chemischer Qualitätskomponenten, das Gutachten zur immissionsbezogenen Bewertung von Straßenabflüssen (LANGE 2019B) ausgewertet. Im Zuge des Tausalzgutachtens (LANGE 2019A) wurde für keinen OWK eine Verschlechterung der QK (Chlorid und Cyanid) ermittelt. Ebenso konnten für die weiteren Parameter der chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten im Zuge des Immissionsgutachtens (LANGE 2019B) keine Überschreitungen festgestellt werden. Bedingt dadurch lassen die unterstützenden chemischen und physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten insgesamt durch das Vorhaben keine nachteiligen Auswirkungen und damit auch keine signifikante Veränderung des Zustands bzw. Potenzials der biologischen QK erwarten. Durch die geplante Entwässerung können straßenrelevante Schadstoffe weitreichend reduziert und zurückgehalten werden. Die Regenwasserbehandlung entspricht den qualitativen und quantitativen Anforderungen der WRRL und stellt sicher, dass es nicht zu Verschlechterungen kommt. Baubedingt entstehende Beeinträchtigungen können durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen entweder sicher ausgeschlossen werden oder zumindest so weit minimiert werden, dass sie keine Zustandsveränderung biologischer QK hervorrufen (s. Kap. 6.1.3 der Unterlage 19.3). Diese Maßnahmen werden dem Vorhabenträger daher auferlegt.

Gleiches gilt für den chemischen Zustand der OWK. Die Berechnungen im Zuge des Immissionsgutachtens (LANGE 2019B) ergaben auch für die relevanten Parameter des chemischen Zustands keine Überschreitungen von Grenz- bzw. Richtwerten. Die Konzentration von Schadstoffen nach Einleitung der geplanten Straßenabflüsse unterscheidet sich nicht von der Ausgangskonzentration, eine Verschlechterung des chemischen Zustandes beider OWK kann ausgeschlossen werden (s. Kap. 6.1.4 und 6.2.4 der Unterlage 19.3).

Insgesamt wurde in der Auswirkungsprognose für die für OWK relevanten Wirkgefüge festgestellt, dass durch das geplante Vorhaben keine Verschlechterung der untersuchten Qualitäts- komponenten bzw. Umweltqualitätsnormen der betroffenen Wasserkörper zu besorgen ist.
Bezogen auf die betroffenen OWK 21079 Ihme und 21069 Leine, Innerste-Ihme können negative Veränderungen des ökologischen und des chemischen Zustands i.S. von § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG daher ausgeschlossen werden.

4.4.4.1.2 GWK DENI_4_2016 Leine Lockergestein links und DENI_4_2002 Leine mesozoisches Festgestein rechts 4

Gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird. Eine vorhabenbedingte Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers liegt sowohl dann vor, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Trinkwasser-Richtlinie überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird. Die an jeder Überwachungsstelle gemessenen Werte sind individuell zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Grundwasserkörper wurde untersucht, welche Auswirkungen durch das Vorhaben auf den guten mengenmäßigen Zustand sowie den chemischen Zustand der GWK DENI_4_2016 Leine Lockergestein links und DENI_4_2002 Leine mesozoisches Festgestein rechts 4 ausgelöst werden (s. Kap. 6.3.1 und 6.3.2 sowie Kap. 6.4.1 und 6.4.2 der Unterlage 19.3). Dabei wurde bei beiden GWK festgestellt, dass Verschlechterungen der Quantität und der Qualität ausgeschlossen werden können. Bezogen auf die betroffenen GWK können negative Zustandsveränderungen daher ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben ist nach dere Prüfung der Planfeststellungsbehörde mit dem Verschlechterungsverbot vereinbar.

4.4.4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Verbesserungsgebot

4.4.4.2.1 OWK 21079 Ihme und OWK 21069 Leine, Innerste-Ihme

Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG sind oberirdische (als natürlich ausgewiesene) Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Dies gilt hier für den OWK 21079 Ihme. Nach § 27 Abs. 2 Nr. 2 WHG sind oberirdische (als erheblich verändert ausgewiesene) Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Diese Kriterien gelten für den OWK 21069 Leine, Innerste-Ihme.

Die zur Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. Potenzials konzipierten übergeordneten Bewirtschaftungsziele sowie ergänzenden (umsetzungsorientierten) Maßnahmen für die im Wirkbereich des Vorhabens befindlichen Wasserkörper 21079 Ihme und 21069 Leine, Innerste-Ihme wurden in Kap. 5 der Unterlage 19.3 erfasst und hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigungen durch die relevanten Wirkgefüge untersucht.

In der Auswirkungsprognose wurde festgestellt, dass die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zur Beseitigung der identifizierten Defizite und die Erreichung eines guten ökologischen Zustands bzw. Potenzials und eines guten chemischen Zustands für die beiden OWK durch das geplante Vorhaben nicht verhindert oder erschwert werden (s. Kap. 7.1 und 7.2 der Unterlage 19.3).

4.4.4.2.2 GWK DENI_4_2016 Leine Lockergestein links und DENI_4_2002 Leine mesozoisches Festgestein rechts 4

Gemäß § 47 Abs. 1 Nr. 3 WHG ist das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört dabei insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Der Vorhabenträger hat ermittelt, dass beide betroffenen Grundwasserkörper in einem guten mengenmäßigen und einem nicht guten chemischen Zustand sind. Ein guter chemischer Zustand ist zu erreichen. Nach den Ergebnissen des Fachbeitrag WRRL sind durch das Vorhaben keine Auswirkungen auf die jeweils festgesetzten Maßnahmen zur Zielerreichung zu erwarten (s. Kap. 7.3 der Unterlage 19.3).

Das Vorhaben ist daher nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit dem Verbesserungsgebot vereinbar.

4.1.3.4.3 Phasing Out

Nach der Rechtsprechung ist die sogenannte Phasing-Out-Verpflichtung für prioritäre Stoffe nach Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. iv i.V.m. Art. 16 Abs. 8 Satz 1 WRRL derzeit nicht in einer vollziehbaren Weise konkretisiert, so dass zwingende Vorgaben zur schrittweisen Verringerung nicht bestehen. Die subsidiäre Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Ergreifung eigener Maßnahmen nach Art. 16 Abs. 8 Satz 2 WRRL ist mangels Unbedingtheit und hinreichender Bestimmtheit im Erlaubnisverfahren nicht unmittelbar anwendbar (BVerwG, Urteil vom 24.02.2021 – 9 A 8/20, juris, Rn. 85; Urteil vom 2.11.2017 – 7 C 25.15, juris, Rn. 53 ff.).

Unabhängig davon kommt der zur Feststellung vorgelegte Plan nach der Überzeugung der Planfeststellunsbehörde der Pflicht zur Begrenzung der Schadstoffeinträge durch eine weitestgehende Reduzierung der Schadstoffeinträge durch die B3, Südschnellweg, nach. Die Entwässerungsplanung entspricht dem Stand der Wissenschaft und Technik und berücksichtigt alle relevanten Regelwerke für die Planung und Berechnung der Entwässerungsanlagen. Zudem sei darauf hingewiesen, dass die bisher durch den Betrieb der B3, Südschnellweg entstehenden Schadstoffe seit Jahrzehnten durch den Oberflächenabfluss auf der Fahrbahn in den Wasserkreislauf eingetragen werden. Mit dem Ausbau der B3 werden die Straßenabflüsse zukünftig nach den aktuellen Richtlinien und Vorgaben behandelt (z.B. durch Retentionsbodenfilteranlagen) und die stoffliche Belastung durch Einleitungen aus dem Straßenverkehr insgesamt verringert. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Phasing-Out-Verpflichtung dann nachgekommen, wenn der Eintrag prioritärer Stoffe (wie im vorliegenden Vorhaben) so weit reduziert wird, wie es der Stand der Technik derzeit ermöglicht.

4.4.4.4 Trendumkehrgebot

Zusätzlich zum Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot gilt für das Grundwasser das Gebot zur Trendumkehr (WRRL Art. 4 Abs. 1 - das Trendumkehrgebot ist in § 47 Abs. 1 Nr. 2 WHG in nationales Recht umgesetzt und ein weiteres selbstständiges Bewirtschaftungsziel), welches das Bewirtschaftungsziel eines guten chemischen Zustands der Grundwasserkörper (GWK) unterstützt. Es ist erfüllt, wenn alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen aufgrund menschlichen Tuns umgekehrt werden.

Nach den Ergebnissen des Fachbeitrags WRRL und zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wird dem Trendumkehrgebot durch das Vorhaben dadurch entsprochen, dass der aktuellste Stand der Wissenschaft und Technik im Zuge der Entwässerungsplanung des SSW Anwendung findet, der Schadstoffeinträge durch entsprechende Behandlung des abfließenden Straßenwassers weitestgehend reduziert und eine Verbesserung hinsichtlich des Ist-Zustandes (unbehandelt abfließendes Straßenwasser) herbeigeführt wird. Mit der Sicherstellung der Einhaltung des aktuellen Stands der Technik ist dem Gebot zur Trendumkehr nachgekommen (s. Kap. 8 der Unterlage 19.3).

4.4.4.5 Auswirkungen des Vorhabens auf nicht berichtspflichtige OWK

Der Vorhabenträger hat vorsorglich auch die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den nicht berichtspflichtigen OWK Hemminger Maschgraben untersucht und festgestellt, dass von der vorhabenbedingten Beeinträchtigung dieses OWK keine negativen Wirkungen auf die OWK 21079 und 21069 ausgehen (s. Kap. 6.5 der Unterlage 19.3).

4.4.4.6 Zusammenfassende und abschließende Betrachtung

Das Bauvorhaben Ausbau der B 3, Südschnellweg ist mit den Zielen der WRRL (gem. §§ 27 bis 31 und § 47 WHG) vereinbar und erfüllt somit die wasserrechtlichen Anforderungen an die Planfeststellung.

## 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 §§ 5 ff. NAGBNatSchG, 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 PlafeR 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 344 (Leineaue zwischen Hannover und Ruthe)

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der Verträglichkeit des Vorhabens mit dem FFH-Gebiet „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe [DE 3624-331 / FFH-344] eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung vorgelegt (Unterlage 19.3.1). Im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ergaben sich keine Hinweise auf relevante Betroffenheiten wertgebender Bestandteile des FFH-Gebiets 344 durch die vorhabenbedingten Wirkungen. Die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung gelangt u.a. zu den folgenden Feststellungen und Prognosen:

Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wirkungen des Vorhabens und dem Erhaltungszustand der FFH-Lebensraumtypen innerhalb des Schutzgebietes besteht nicht.

Auch mittelbare Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der FFH-Lebensraumtypen durch das Vorhaben sind offensichtlich nicht zu besorgen.

Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wirkungen des Vorhabens und dem Erhaltungszustand der FFH-Arten innerhalb des Schutzgebietes besteht nicht.

Mittelbare Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der FFH-Arten, insbesondere des Kammmolchs, der Säugetiere (Fledermäuse, u.a. des Großen Mausohrs), durch potenziell erhebliche Beeinträchtigungen essenzieller Habitatstrukturen sind offensichtlich nicht zu besorgen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen können somit bereits durch eine Grobeinschätzung sicher aus-

geschlossen werden. 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 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-90] eine FFH-Vorverträglichkeitsvorprüfung vorgelegt (Unterlage 19.3.2). Im Rahmen der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsvorprüfung ergaben sich keine Hinweise auf relevante Betroffenheiten wertgebender Bestandteile des FFH-Gebiets 90 durch die vorhabenbedingten Wirkungen. Die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung gelangt u.a. zu den folgenden Feststellungen und Prognosen:

Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wirkungen des Vorhabens und dem Erhaltungszustand der FFH-Lebensraumtypen innerhalb des Schutzgebietes besteht nicht.
Auch mittelbare Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der FFH-Lebensraumtypen durch das Vorhaben sind offensichtlich nicht zu besorgen.

Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wirkungen des Vorhabens und dem Erhaltungszustand der FFH-Arten innerhalb des Schutzgebietes besteht nicht.

Mittelbare Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der FFH-Arten, insbesondere des Kammmolchs, der Fische (und Rundmäuler), der Säugetiere (Fledermäuse, u.a. der Bechsteinfledermaus, des Großen Mausohrs, der Teichfledermaus, sowie des Bibers, des Fischotters) und der Libellen, durch potenziell erhebliche Beeinträchtigungen essenzieller Habitatstrukturen sind offensichtlich nicht zu besorgen.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen können somit bereits durch eine Grobeinschätzung sicher ausgeschlossen werden. 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 NAGBNatSchG

4.5.2.1 Landschaftsschutzgebiet LSG H-S „Obere Leine“

Zunächst ist festzustellen, dass das Bauvorhaben gegen Verbote der Landschaftsschutzgebietsverordnung LSG H-S 04 „Obere Leine“ der LHH vom 17.02.2000 verstößt. Im Einzelnen sind dies die Verbote gem. § 3 Abs. 2 Nr. 1 (bauliche Anlagen aller Art zu errichten oder wesentlich zu verändern), Nr. 3 (die Natur oder den Naturgenuss durch Lärm oder auf andere Weise auffällig zu stören oder zu beeinträchtigen), Nr. 6 (die Oberflächengestalt zu verändern oder die Leistungsfähigkeit des Bodens zu beeinträchtigen), Nr. 8 (Gehölze zu schädigen oder zu beseitigen), Nr. 9 (Grundwasser zu entnehmen, zu Tage zu fördern, zu Tage zu leiten oder abzuleiten), Nr. 10 (neue Drainagen oder Brunnen zu errichten oder sonstige über den genehmigten Stand hinausgehende Entwässerungsmaßnahmen durchzuführen), ggf. sind auch die Nr.n 11 und 12 tangiert.

Grundsätzlich muss allerdings die Landeshauptstadt Hannover bei der Aufstellung einer Landschaftsschutzgebietsverordnung die für das jeweilige Gebiet geltenden Ziele der Raumordnung einhalten. Daher ist die Schutzgebietsverordnung im Grundsatz so auszulegen, dass auch etwaige zielkonforme Maßnahmen an der das Schutzgebiet querenden Bundesfernstraße, deren Bestehen im RROP als Ziel der Raumordnung festgelegt ist, nicht eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund wird bereits die Möglichkeit gesehen, dass die Maßnahme schon keiner Befreiung nach der LSG-VO bedarf. Vorsorglich wird gleichwohl im Folgenden unter Bezugnahme auf die Konzentrationswirkung der Planfeststellung geprüft, ob die materiellen Voraussetzungen für eine Befreiung nach der LSG-VO vorliegen.

Grundlage einer Befreiung ist gem. § 6 S. 1 Nr. 2 der LSG-VO die Erforderlichkeit des Überwiegens von Gründen des Allgemeinwohls, oder in neuerer Diktion des öffentlichen Interesses. Am Bau von Verkehrswegen besteht üblicherweise ein öffentliches Interesse, so jedenfalls das BVerwG in seiner gewohnheitsmäßigen Rechtsprechung. Eine Außerachtlassung naturschutzrechtlicher Ge- und Verbote ist in diesem Zusammenhang regelmäßig durch ein überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt.

Ob die Voraussetzung des überwiegenden öffentlichen Interesses hier erfüllt ist, beantwortet sich anhand einer Abwägung zwischen den von der LSG-VO geschützten Naturschutzbelangen und den zugunsten der Befreiung ins Feld geführten anderweitigen Gründen des gemeinen Wohls.

Hinzukommen muss, dass die Erteilung der Befreiung zur Befriedigung des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Diese Notwendigkeit setzt nicht voraus, dass sich die Befreiung als einzig denkbarer Weg zur Verwirklichung des öffentlichen Interesses erweist. Stattdessen genügt bereits, wenn es „vernünftigerweise geboten ist“, den Belangen des gemeinen Wohls mit Hilfe einer Befreiung zur Realität zu verhelfen. Bei Bestehen von Alternativlösungen, die keinen unzumutbaren Aufwand erfordern, ist eine Befreiung jedoch nicht notwendig.

Dies vorausgeschickt ist festzustellen, dass mit dem Ausbau des SSW und der damit einhergehenden Verbesserung bestehender Verkehrsverhältnisse, insbesondere der Verkehrssicherheit durch eine richtlinienkonforme Ausgestaltung, grundsätzlich öffentliche Interessen verfolgt werden. Bei der Frage, ob diese Interessen überwiegen, muss berücksichtigt werden, dass es sich beim SSW um eine bestehende Straße handelt, die eine überregionale Verbindungsfunktion erfüllt. Der RROP setzt für die Trasse ein Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße fest. Auf der Ebene der Regionalplanung ist die Trasse mithin auch gegenüber dem Vorbehaltsgebiet Erholung zugunsten der Verkehrsplanung endabgewogen. Diese zielförmige Festsetzung betand auch schon zum Zeitpunkt der Unterschutzstellung des Landschaftsschutzgebietes H-S 04 im Jahr 2000.

Wo es (noch) keine Störungen durch bauliche oder technische Anlagen gibt, vermögen sich die angesprochenen Verbote aufgrund des Fehlens von Vorbelastungen wirkungsvoller zu entfalten. Eine erstmalige Beeinträchtigung eines Gebiets durch eine neue Straße kann die mit der Unterschutzstellung verbundenen Absichten vereiteln. Bei einer bestehenden Straße, die älter ist als die LSG-VO, ist diese aber bereits in Kenntnis der Straße und deren belastender Wirkung erlassen worden. Insofern muss man davon ausgehen, dass die VO diese gegebene Belastung kennt und ihrerseits darauf Rücksicht nimmt. Gewöhnlich gehören Arbeiten an der Straße zum immer wiederkehrenden Alltag. Auch reine Sanierungsarbeiten wie ein Brückenersatz würde einige der Verbotstatbestände wie Stören durch Lärm, Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Oberbodens erfüllen. Für eine Reduzierung des Querschnitts gilt dies umso mehr. Der um die Standstreifen verringerte Querschnitt würde auch alle genannten Verbotstatbestände berühren und bedürfte ebenso einer Befreiung wie die jetzt geplante Maßnahme. Im Ergebnis vermag die LSG-VO gegenüber straßenbaulichen Arbeiten, deren Notwendigkeit plausibel ist, aufgrund der Vorbelastung kein besonderes Gewicht entgegenzusetzen. In diesem Fall soll laut den Angaben des Vorhabenträgers der Ausbau mit einer Verbreiterung des Querschnitts, der Anlage von Standstreifen und Mittelstreifen die Unfallgefahr verringern, Streckensperrungen minimieren, den Betriebsdienst erleichtern und die Gefahr der Nutzung des städtischen Straßennetzes im Bedarfsfall unterbinden. Mit diesen planerischen Absichten liegen vernünftige Gründe vor, die eine Befreiung erfordern und die mit der Unterschutzstellung verfolgten Interessen zurücktreten lassen.

Die ansonsten von der UNB zu treffende Entscheidung über eine Befreiung entfällt als formeller Akt aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung.

4.5.2.2 Landschaftsschutzgebiet LSG H 21 „Obere Leine“

Das Landschaftsschutzgebiet LSG H 21 „Obere Leine“ befindet sich südlich des Vorhabens. Die in der Schutzgebietsverordnung geregelten Verbote werden durch das Vorhaben nicht dergestalt erfüllt, dass etwaige Befreiungen erforderlich werden.

### 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, §§ 5 ff. NAGBNatSchG 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 mit der vorliegenden Planung erforderliche Erneuerungen von Brückenbauwerken bzw. der Ersatz einer Brücke durch einen Tunnel realisiert werden sowie bestehende Defizite der Strecke, insbesondere ein dem zeitgenössichen Regelwerk nicht mehr entsprechender Querschnitt, beseitigt werden sollen. 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, Maßnahmen bei der Durchführung des Vorhabens und Maßnahmen mit Bezug zur WRRL.

Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen sind u.a. Bauwerke zur Minderung der Zerschneidungswirkungen im Planungsabschnitt, Sperr- und Leiteinrichtungen, tiergerechte Kleintierdurchlässe, Schutzwände und Schutzzäune. Die Tabelle 3-1 in Unterlage 19.1.1 zeigt die geplanten Maßnahmen, die in den Maßnahmenblättern in Unterlage 19.3 D beschrieben sind (Ziffern 2.1 bis $2.7_{cef}$).

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 - Ingenieurbiologische Sicherungsbauweisen, 18920 - Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei

Baumaßnahmen). Hierzu zählen z. B. Einzäunungen, Schutz von Gewässern und Einzelgehölzen, Schutzpflanzungen im Rahmen der Bauausführung. Bei der Ableitung von Vermeidungsmaßnahmen sind insbesondere die aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Vorkehrungen zur Schadensbegrenzung zu beachten (z. B. Bauzeitenregelung). Die Tabelle 3-2 in Unterlage 19.1.1 zeigt die geplanten Maßnahmen, die in den Maßnahmenblättern in Unterlage 19.3 D beschrieben sind (Ziffern 1.1 bis 1.13 bzw. 2.8 und 2.9).

Der LBP sieht auch eine Vielzahl von Maßnahmen vor, die dazu dienen, den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) Rechnung zu tragen, und dabei helfen, das Verschlechterungsverbot einzuhalten und das Verbesserungsgebot zu unterstützen. Es sind einerseits Maßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von Oberflächen- und Grundwasser, die sich auf temporäre Gefährdungen von Gewässern (siehe Tabelle 3.3 Maßnahmenkomplex 1 „Maßnahmen zur Vermeidung der baubedingten Beeinträchtigungen“) beziehen. Dies sind die Errichtung von Schutzzäunen zur Begrenzung des Baufeldes, Ausweisung von Tabuflächen, Schutz wertvoller Biotopstrukturen und bauzeitliche Schutzmaßnahmen sowie Maßgaben für das Arbeiten in und an Gewässern und umweltfachliche Aspekte der Entwässerung. Andererseits sind es Maßnahmen zur Vermeidung anlagebedingter Beeinträchtigungen von Oberflächen- und Grundwasser (siehe Tabelle 3.3 Maßnahmenkomplex 2, 4 und 9). Dazu gehören naturschutzfachlich begründete Ausgestaltungen der Bauwerke, Strukturanreicherungen in Querungsbereichen sowie Maßnahmen an der Retentionsfläche „An der Teufelskuhle“.

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 86 ff.) ein Maßnahmenkonzept erstellt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorsieht (s. Unterlage 19.1.1 D, S. 94 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 Ausgleichmaßnahmen im gleichen Naturraum sind. Der waldrechtliche Ausgleich konnte jedoch nicht am Eingriffsort verwirklicht werden, da sich dieser in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet und § 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen dort im Grundsatz untersagt.

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

Artenschutz / Natura 2000

- 2 V Naturschutzfachlich begründete Ausgestaltung der Bauwerke
- 4 A Querungsbereiche von Fließgewässern
- 5.1 $A_{CEF}$ Nisthilfen für betroffene Brutvögel (Star)
- 6 A Anlage von trassennahen Gehölzstrukturen für Vögel und Fledermäuse
- 7 A Anlage von Leitstrukturen für Fledermäuse

Ausgleichsmaßnahmen

- 3 A Rückbau / Entsiegelung von Gebäudeflächen
- 4 A Querungsbereiche von Fließgewässern
- 8 A Maßnahmen auf Straßennebenflächen und Baustelleneinrichtungsflächen
- 9 A Retentionsfläche „An der Teufelskuhle“
- 10 A Maßnahmenbereich Zwischenlagerfläche Friedel-Gewecke-Weg

Ersatzmaßnahmen

- 13 E Maßnahmenbereich „Krähenwinkel“

Ersatzmaßnahmen über die Nds. Landesforsten

- 12.1 E Ersatzmaßnahmen im Flächenpool „Tiefes Bruch“
- 12.2 E Ersatzaufforstung bei Wülferode
- 12.3 E Ersatzaufforstung im Pool Buhrsche Wiese bei Leese
- 12.4 E Ersatzaufforstung im Pool Hoya Weide bei Martfeld, Kleinenborstel
- 12.5 E Ersatzaufforstung im Pool Rauher Busch bei Uchte, Hoysinghausen
- 12.6 E Ersatzaufforstung im Pool Hohe Horst bei Heemsen
- 12.7 E Ersatzaufforstung im Pool Binnen bei Liebenau
- 12.8 E Ersatzaufforstung im Pool Hohne bei Hohne

Mit den Ausgleichsmaßnahmen entstehen auf rd. 28 ha Fläche:

- 2,061 ha Retentionsraum
- 1,967 ha Strukturanreicherungen im Querungsbereich der Fließgewässer
- 5,537 ha Anlage von trassennahen Gehölzstrukturen für Vögel und Fledermäuse
- 0,679 ha weitere Leitstrukturen für Fledermäuse
- 1,277 ha Gehölzpflanzungen auf Straßennebenflächen und Baustelleneinrichtungsflächen
- 0,707 ha Heckenpflanzung und Waldentwicklung durch Sukzession
- 3,033 ha artenreiches Grünland, temporäre Stillgewässer, Gehölzinseln, Waldmäntel
- 5,186 ha Waldentwicklung (Ersatzaufforstungen)
- 8,180 ha Waldumbau

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 landwirtschaftliche Betroffenheiten fachlich begutachten lassen. Schließlich hat der Vorhabenträger etwa durch die Flächenpoolmaßnahme „Tiefes Bruch“ der niedersächsischen Landesforsten eine weitergehende Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen vermieden (vgl. Ziffer 5.2.11 des LBP). 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 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. Es erfolgte zudem eine Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde zu den im Februar 2021 vom Vorhabenträger vorgelegten Tekturunterlagen im Rahmen einer ergänzenden Anhörung i.S. von § 73 Abs. 8 VwVfG.

### 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 NAGBNatSchG 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 5.2.5 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.1.1 in der Fassung vom 12.02.2021) do-

kumentiert. Die eintretenden Biotopverluste können durch die in Tab. 5-1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans in Spalte 4 genannten Kompensationsmaßnahmen qualitativ und quantitativ ausgeglichen werden.

Weiterhin hat der Vorhabenträger die vorhabenbedingten Verluste von gefährdeten Biotopen ermittelt und dargelegt, dass für diese gefährdeten Biotoptypen im Maßnahmenkonzept, das Teil des planfestgestellten Plans ist, bereits Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung, Eingriffsminderung und Kompentation vorgesehen sind (Ziffer 5.1.6 LBP).

Die vorhabenbedingten 80 Einzelbaumverluste werden nach den Plänen des Vorhabenträgers, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind, durch die Pflanzung von 26 Einzelbäumen und 173 Einzelbäumen und Baumreihen kompensiert (Ziffer 5.2.9 LBP).

Somit durfte zugunsten des Vorhabens für die vorgesehenen Maßnahmen, die zu einer Zerstörung und/oder zu einer erheblichen Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen führen, gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG eine Ausnahme erteilt werden. 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 3.2.3.2 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 Informationen 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 Ausbau des Südschnellweges (B3) zu berücksichtigen.

In einem ersten Schritt der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden aus der Gruppe der nachgewiesenen und potenziell im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten die Arten ausgewählt, die im Rahmen des Artenschutzbeitrages detailliert zu betrachten sind. Für diese Arten wurden Formblätter angelegt, in denen alle artrelevanten Informationen dargestellt wurden.

Gleichzeitig erfolgte in den Formblättern eine Prognose, ob durch das geplante Vorhaben artenschutzrechtliche Schädigungs- und Störungsverbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten können. Der artspezifischen Prognose lagen projektbezogene Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen zugrunde. Neben den Vermeidungsmaßnahmen wurden der Prognose die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen i.S. des § 44 Abs. 5 BNatSchG zugrunde gelegt. Die 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 lag auf dem durch die Beseitigung der Dammböschungsvegetation erhöhten Risiko einer Kollision von Vögeln und Fledermäusen mit dem motorisierten Verkehr. Um dieses auszuschließen, werden beidseitig der Fahrbahn entweder Lärmschutzwände oder Kollisions- bzw. Irritationsschutzwände angeordnet (s. Kap. 6.1 der Unterlage 19.2 D). Zudem sieht der Artenschutzfachbeitrag für die Vogelart Star vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in Form von Nisthilfen oder geeigneten Bruthabitaten vor, die ohne zeitliche Funktionslücke neu zur Verfügung zu stellen sind. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt so im räumlichen Zusammenhang gewahrt (s. Kap. 6.2 der Unterlage 19.2. D). Im Ergebnis des Artenschutzfachbeitrags des Vorhabenträgers wird durch das Vorhaben zu keiner weiteren Art ein artenschutzrechtlicher Konflikt ausgelöst. Zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen wird daher ein multifunktionaler Ausgleich als ausreichend angesehen. Eine Vielzahl der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen bewirkt eine Optimierung und Erweiterung der Lebensräume und erreicht so eine Stabilisierung der Population im räumlich-funktionalen Zusammenhang (s. Ziffer 6.2 der Unterlage 19.2 D).

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.

Eine gesonderte Prüfung wurde für den Weißstorch (Ciconia ciconia) durchgeführt, der im Bereich der Döhrener Masch seit Jahren regelmäßig brütet und in der Ricklinger Masch auf Nahrungssuche geht. Dabei überfliegt er regelmäßig den SSW auch in Höhe der Leinebrücke. Zu betrachten war, ob sich aufgrund der Böschungsrodungen eine individuelle Gefährdung für den streng geschützten Vogel ergeben könnte. Dieses ist wahrscheinlich nicht der Fall. Zwar bestehen querende Flugrouten, insgesamt ist jedoch der Weißstorch in der gutachterlichen Bewertung nicht als kollisionsgefährdet zu bewerten (s. Ziffer 2.2.6 der Unterlage 19.2.1 Anlage 1). Dennoch sollte künftig bei der Uferpflege

beachtet werden, dass die Barrierenfunktion der Ufervegetation und der flussbegleitende Baumbestand erhalten bleibt. In der Zwischenzeit, bevor die neuen Anpflanzungen eine ausreichende Höhe erreicht haben, sollen geeignete technische Schutzeinrichtungen das möglicherweise dennoch bestehende Kollisionsrisiko minimieren, wobei diese Einrichtungen nicht zwingend aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlich sind, sondern insbesondere in der Zusammenschau mit anderen betroffenen Belangen gerechtfertigt werden können. Um dies sicherzustellen, ist in Abschnitt A Ziffer 1.3.2 eine entsprechende Nebenbestimmung vorgesehen, die den Vorhabenträger zur Errichtung einer zusätzlichen Kollissionsschutzeinrichtung verpflichtet.

Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geprüften Arten konstatiert werden, so dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht dargelegt werden müssen.

### 4.5.6 Ergebnis

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und das Landschaftsbild, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass das Vorhaben diese schutzwürdigen Interessen nicht wesentlich beeinträchtigt.

## 4.6 Vereinbarkeit mit anderen Belangen

### 4.6.1 Keine negativen Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz

Der Vorhabenträger hat nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die vorgesehene Errichtung des Brückenprovisoriums, durch die eine dauerhafte Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Südschnellweg erreicht werden kann, sowie durch die weiteren temporären Maßnahmen zur Verkehrsführung während der Bauzeit (u.a. Herstellung von provisorischen Ein- und Ausfahrten mit Anschluss an die Schützenallee, Errichtung einer provisorischen Einfahrt in Fahrtrichtung „Seelhorster Kreuz“, Errichtung einer provisorischen Ausfahrt für den Zeitraum der Herstellung des Tunnels in Fahrtrichtung „Hildesheimer Straße“ im Bereich des Fangedammes Ost, Maßnahmen zur weitgehenden Aufrechterhaltung der Längsverkehre der Hildesheimer und der Willmerstraße am Kreuzungspunkt „Hildesheimer Straße“, Errichtung von Hilfsbrücken über dem Baudock 8 zur Aufrechterhaltung des Verkehrs der Stadtbahn (ÜSTRA), Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Willmerstraße während der Bauzeit, etc.) sichergestellt, dass auch während dieser Zeitraumes unzumutbare negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz vermieden werden (s. Kap. 9.4 der Unterlage 1 D).

### 4.6.2 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Im Streckenabschnitt Ost des Südschnellwegs befindet sich der teilplanfreie Knotenpunkt Hildesheimer Straße. Die nördliche Auffahrrampe der Fahrtrichtung Landwehr-Kreisel sowie die südliche Ausfahrrampe zur Hildesheimer Straße verlaufen westlich der Hildesheimer Straße im untergeordneten Netz über rund 700 m entlang der Willmerstraße. Die Ein- und Ausfahrrampen werden im Zuge der Entwurfsplanung auf die Westseite der Schützenallee verlegt. Der Anschluss an die Willmerstraße und an die Schützenallee wird dabei als neuer teilplanfreier Knotenpunkt an den Südschnellweg ausgestaltet. Als Knotenpunktform ist zur Minimierung der Flächeninanspruchnahmen weiterhin eine auseinandergezogene Rautenform vorgesehen.

Die Willmerstraße wird auch zukünftig als Verbindungsstraße zwischen den Rampen des Südschnellwegs und der Hildesheimer Straße dienen. Ihre konkrete Ausgestaltung ist entsprechend der nachrichtlich aufgenommenen Planung der Landeshauptstadt Hannover vorgesehen (vgl. U 16).

Östlich der Hildesheimer Straße befinden sich die nördliche Ausfahrrampe der Fahrtrichtung Hildesheimer Straße sowie die südliche Einfahrrampe der Fahrtrichtung Seelhorster Kreuz. Der Knotenpunkt Hildesheimer Straße wird auch weiterhin mit den im Bestand vorhandenen Fahrbeziehungen an den Südschnellweg angeschlossen.

Weitere Anschlüsse an das nachgeordnete Netz sind nicht vorgesehen.

Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte sind in Abschnitt 4.5.2 des Erläuterungsberichts der Unterlage 1 D im Einzelnen dargestellt.

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

Zur besonderen Problematik der Auswirkungen auf das Radwegenetz wird auf die Ausführungen in Abschnitt B, Ziffer 6 verwiesen, wo im Zuge der Begründung von Einzelentscheidungen eine nähere Betrachtung und Bearbeitung stattgefunden hat.

### 4.6.4 Baugrund/Erdarbeiten

Der Abschnitt 4.11 des Erläuterungsberichts gibt eine Übersicht über die Baugrundverhältnisse im Projektbereich zum Ausbau des Südschnellwegs sowie die durchzuführenden Erdarbeiten. Auf diesen Abschnitt wird hier verwiesen. Gutachterlich zu untersuchen waren die geologischen und Baugrundverhältnisse. Weitere Betrachtungen erfolgten zu den Grundwasserverhältnissen. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Grundwasser wurden in einem numerischen Grundwassermodell untersucht. Kalibriert wurde dieses mit mittleren gemessenen Grundwasserhöhen im Zeitraum von 1991 bis 2016 an 62 Messstellen im Modellgebiet.

Eine Prüfung der vorgesehenen Maßnahmen erfolgte durch die Untere Wasserbehörde. Diese hat ergänzende oder korrigierende Anregungen und Hinweise gegeben. In diesem Planfeststellungsbeschluss sind die von ihr für erforderlich gehaltenen Nebenbestimmungen zum Bestandteil gemacht worden.

Die Erdbauarbeiten erfolgen hauptsächlich im Rahmen der folgenden Tätigkeiten:

- Herstellen von Baustraßen, BE-Flächen und Arbeitsebenen,
- Aushub der Tunnelbaugrube,
- Wiederverfüllung der Tunnelbaugrube,
- Herstellung der Dammverbreiterung im Bereich der Strecke,
- Bodenaustausch in Bereichen, in denen Schichten aus Auelehm auftreten,
- Abtrag und Einbau von Oberboden,
- Herstellung der Baugruben von Brückenbauwerken,
- Aushub im Zuge von Leitungsverlegungen und der Herstellung der dazugehörigen Schachtbauwerke,
- Ausgleich von Retentionsraum außerhalb des eigentlichen Projektbereichs.

Bezüglich der umfänglichen Erdarbeiten hat die Untere Bodenschutzbehörde eine bodenkundliche Baubegleitung angeregt. Diese ist durch die Nebenbestimmung in Abschnitt A Ziffer 1.4.3 i.V.m. Unterlage 9.3 D, Ziffer 1.11 V verbindlich vorgegeben. Das Bodenmanagement sieht vor, dass in möglichst großem Umfang der Bodenaushub des Tunnels für die Verbreiterung des Damms im westlichen Bereich wiederverwendet wird.

### 4.6.5 Ingenieurbauwerke

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

| Lfd. Nr. | Bauwerksbezeichnung | Bau-km von | Bau-km bis | Länge | Maßnahme |
|---|---|---|---|---|---|
| BW 01 | B3/B6/B65 über Geh- und Radwegunterführung Mühlenholzweg | 0+100 | 0+110 | ca. 10 m | Ersatzneubau |
| BW 02 | B3/B6/B65 über Ihme | 0+420 | 0+430 | ca. 10 m | Ersatzneubau |
| BW 03 | B3/B6/B65 über An der Bauerwiese | 0+750 | 0+760 | ca. 10 m | Ersatzneubau |
| BW 04 | B3/B6/B65 über Hemminger Maschgraben | 0+993 | 1+003 | ca. 10 m | Neubau |
| BW 05 | Brücke im Zuge der B3/B6/B65 über Leineflutmulde | 1+220 | 1+463 | ca. 243 m | Ersatzneubau |
| BW 06 | Brücke im Zuge der B3/B6/B65 über Leine | 1+812 | 1+920 | ca. 104 m | Ersatzneubau |
| - | B3/B6/B65 über Döhrener Maschpark | 2+275 | 2+288 | ca. 5 m | Entfällt |
| - | B3/B6/B65 über Schützenallee | 2+542 | 2+559 | ca. 16 m | Entfällt |
| - | B3/B6/B65 über Geh- und Radwegunterführung „Landwehrtunnel“ | 2+753 | 2+756 | ca. 3 m | Entfällt |
| BW 07 | Tunnel | 2+488 | 3+288 | ca. 800 m | Neubau |
| - | B3/B6/B65 über Hildesheimer Straße | 2+855 | 3+340 | ca. 483 m | Entfällt |
| - | Trog der B3 (unter DB-Brücken) | 3+784 | 3+853 | ca. 65 m | Umbau / Verbreiterung |
| | Trog der B3 (unter DB-Brücken) | 3+853 | 4+330 | ca. 475 m | Sanierung |
| - | Brückenprovisorium | 2+430 | 3+361 | ca. 931 | Bauzeitlich |

Im Detail werden diese im Erläuterungsbericht, Unterlage 1 D, S. 155 ff. dargestellt. Darauf wird verwiesen.

Zum Teil müssen auf den Brückenbauwerken, etwa BW 05, Kollisionsschutzwände errichtet werden, damit ein zu niedriges Überfliegen des SSW durch Fledermausarten vermieden wird.
Die Gesamtlänge des BW 05 wird um 54 m verlängert, um

- den Retentionsraumbedarf zu minimieren,
- dauerhafte Eingriffe in den Oberflächenwasserkörper zu vermeiden,
- die Vernetzung von Lebensräumen zu verbessern und darüber hinaus,
- auf eine Herstellung einer gesonderten Geh- und Radwegunterführung zu verzichten.

Die Brückenbauwerke mit geringen Spannweiten (BW 01 bis 04) müssen aufgrund der mit dem Ausbau des Südschnellwegs verbundenen Verbreiterung durch einen Ersatzneubau ersetzt werden. Bei der Brücke über den Hemminger Maschgraben wird der vorhandene, naturschutzfachlich nicht mehr zeitgemäße Rohrduchlass durch ein Brückenbauwerk, analog zur Brücke über die Ihme, ersetzt. Zudem wurden auch alle vorgenannten Bauwerke in den 50er/ 60er Jahren errichtet und müssen ohnehin mittelfristig ersetzt werden.

Kernstück dieser Planung ist der Ersatz der Brücke über die Hildesheimer Straße durch einen Tunnel in Wannenlage mit Portallage westlich der Schützenallee und östlich der Hildesheimer Straße (BW 07). Mit dem Tunnel wird die Zerschneidungswirkung des Südschnellwegs im Bereich der Willmerstraße beseitigt und der Lärmschutz der Anlieger insb. der Willmerstraße entscheidend verbessert. Durch diesen Tunnel ergeben sich im Westen und Osten vorgelagerte Trogstrecken sowohl zur Annäherung der Verkehrsanlage an die Tieflage des Tunnels als auch aufgrund des hohen Grundwasser- bzw. Hochwasserstands.

In der Bauphase muss im Bereich der Hildesheimer Straße sowohl der Kfz-Verkehr als auch der Stadtbahnverkehr der ÜSTRA aufrechterhalten werden. Da eine seitliche Verschwenkung der Stadtbahn in den Fahrraum der Hildesheimer Straße zu einer massiven Leistungsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Hildesheimer Straße führen würde, werden die Gleise der Stadtbahn mit 24 m langen Hilfsbrücken über die Baugrube geführt.

Wegen des anstehenden Grundwassers muss der Tunnel in einer wasserdichten Baugrube hergestellt werden. Aufgrund der denkmalgeschützten Bebauung (Bereich mit empfindlicher Bebauung) auf der Südseite des Tunnels ergaben die dadurch bedingten Lastansätze in diesem Bereich bei einer Sohlabdichtung mit rückverankertem Unterwasserbeton entlang der Willmerstraße ca. 9 m lange Einbindetiefen der Schlitzwand.

Die Randbedingungen wurden in einem numerischen Grundwassermodell simuliert. Durch die Barrierewirkung des Tunnels und des Baugrubenverbaus ergaben sich Aufstauhöhen von 10 bis 40 cm auf der Südseite des Bauwerks. Um eine Vernässung der Keller im angrenzenden Wohngebiet zu vermeiden, wird daher vor Herstellung des Verbaus eine Grundwasserentlastungsdrainage mit Rohrachse = Höchster Grundwasserstand (2017/2018) verlegt. Damit wird verhindert, dass der Grundwasserspiegel über das heutige höchste Grundwasserniveau ansteigt.

Für den Tunnel wurde in Zusammenarbeit mit der LHH (Feuerwehr) ein Gesamtsicherheitskonzept entwickelt. Dieses hat zum Ergebnis, dass die gemäß den Richtlinien bzw. Empfehlungen für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, EABT-80/100) vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen für den Tunnel ausreichend sind. Darüberhinausgehende, zusätzliche und verstärkende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Um den Verkehr während der Bauzeit des Tunnels auf dem Südschnellweg aufrecht zu halten, wird ein Provisorium zwingend erforderlich, da ansonsten keine geeignete Ausweichroute zur Verfügung steht. Eine plangleiche Abwicklung der Verkehre am Knoten Hildesheimer Straße und Schützenallee scheidet für die Bauzeit aus, da insbesondere der Knotenpunkt Hildesheimer Straße schon im Bestand allein mit den Verkehren des nachgeordneten Netzes an der Leistungsgrenze ist und über keine weiteren Kapazitäten verfügt. Auch alternative Umleitungen über das nachgeordnete Netz sind nicht möglich.

Eine Prüfung möglicher Varianten hat ergeben, dass dieses Provisorium sinnvollerweise nur nördlich des Bestandsbauwerks errichtet werden kann. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen der bestehenden Brücke und dem angrenzenden Gewerbegebiet muss der Verkehr im nachgeordneten Netz in West-Richtung überwiegend unter dem Brückenprovisorium des Süd-schnellwegs geführt werden.

Bei den Umbaumaßnahmen des Troges unter den DB-Brücken ist zu berücksichtigen, dass im ersten Abschnitt aufgrund der einzuhaltenden Längen der Ein- und Ausfahrten sowie des Verziehungsbereichs auf den Bestandsquerschnitt des Troges das Trogbauwerk verbreitert werden muss. Auf der gesamten Länge ist zugunsten der Wohngebiete im Osten des Planbereichs eine Lärmsanierung

mittels offenporigem Asphalt erforderlich, weil eine Lärmabschirmung durch Lärmschutzwände nicht möglich ist.

Aus Gründen der Lärmvorsorge sind abschnittsweise Lärmschutzwände erforderlich. Diese werden ergänzt durch Kollisions- oder Irritationsschutzwände, die in erster Linie dem Schutz streng geschützter Vögel und Fledermäuse dienen, indem sie nach den durchgeführten Rodungsarbeiten an der Böschung als Überflughilfen diese so hochleiten, dass sie nicht mit dem Verkehr kollidieren bzw. als Leitstruktur dienen. Ein Teil dieser Wände wird ebenfalls eine lärmabsorbierende Wirkung haben.

### 4.6.6 Abfall, Boden

Für den fachgerechten Umgang mit den bei den Ausbauarbeiten zum Südschnellweg anfallenden Böden, Tragschichten, Asphalten vorhandener Verkehrsflächen sowie Baustoffen der abzubrechenden Bauwerke wurde ein umfassendes Gutachten erstellt. Dieses Gutachten enthält eine zusammenfassende Bewertung sowie Hinweise zum Bauvorhaben in Bezug auf den fachgerechten Umgang mit den unterschiedlichen anfallenden Materialien und den dazu anzuwendenden Rechtsgrundlagen. Im Anhörungsverfahren wurden die Fachgutachten von der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde geprüft. Für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften beim Ausbau des Verkehrswegs sind Nebenbestimmungen als Auflagen und Hinweise in diesen Beschluss aufgenommen worden.

### 4.6.7 Denkmalschutz

Aufgrund vorhandener archäologischer Funde bzw. Fundstellen und der hohen Wahrscheinlichkeit weiterer, bisher nicht bekannter Fundstellen in der Leineaue sind alle Bodenarbeiten, die nicht moderne Aufschüttungen der letzten Jahrzehnte betreffen, archäologisch zu begleiten.

Denkmalschutzrechtlich zu berücksichtigen sind, neben den Bodenarbeiten im Baufeld, auch die erforderlichen Abgrabungen zum Retentionsausgleich in der Leineaue.

Die Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Langenhagen machte darauf aufmerksam, dass durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Maßnahmenkomplexes Nr. 13 (Gmkg. Krähenwinkel Fl. 9 FlSt. 35, 36) archäologische Belange berührt werden.

Im näheren Umfeld der beiden Flächen dieses Maßnahmenkomplexes sind archäologische Fundstellen bekannt. Dabei handelt es sich einerseits um steinzeitliche Oberflächenfundstreuungen und andererseits um mittelalterliche Verhüttungsplätze/Schlackehügel. Es ist davon auszugehen, dass sich die Fundstellen bis zu den Flächen des Maßnahmenkomplexes Nr. 13 ausdehnen und im Rahmen der mit der Herstellung von Stillgewässern verbundenen Erdarbeiten aufgedeckt werden. Aufgrund dessen bedürfen grundsätzlich sämtliche mit dem Maßnahmenkomplex Nr. 13 in Verbindung stehende Erdarbeiten einer denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 13 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) in Verbindung mit § 12 NDSchG. Diese wird allerdings aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses entbehrlich. Zur Sicherung der Belange des Denkmalschutzes werden im Benehmen mit der gen. Behörde Auflagen und Hinweise in diesen Beschluss aufgenommen.

### 4.6.8 Weitere öffentliche Belange

*Leitungen*

Im Rahmen der Planung wurden die zuständigen Versorgungsbetriebe bezüglich ihres Leitungsbestandes befragt. Durch den Ausbau des Südschnellwegs sind diverse Ver- und Entsorgungsleitungen betroffen. Genauere Angaben können dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) entnommen werden.

Kreuzende Leitungen befinden sich vor allem in den Bereichen Schützenallee, Heuerstraße/Landwehrstraße, Wagenfeldstraße, Hildesheimer Straße befinden sich Kanäle und Versorgungsleitungen, die bauzeitlich umverlegt und nach Fertigstellung der jeweiligen Baudocks in ihre endgültige Lage versetzt werden. In der Wagenfeldstraße muss eine Wasserleitung mit einer Rohrbrücke aufrechterhalten werden.

Die Anbindung des Tunnels erfolgt mittels einer LWL-Leitung.

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

*Straßenausstattung*

Der Südschnellweg wird mit den erforderlichen Markierungen, Leiteinrichtungen und Beschilderungen ausgestattet. Einzelheiten werden im Einvernehmen mit der zuständigen Verkehrsbehörde geregelt. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.
Die Verkehrsanlage wird im Seitenraum und im Mittelstreifen mit den gemäß RPS erforderlichen Fahrzeugrückhaltesystemen ausgestattet.

*Öffentliche Verkehrsanlagen*

In Nord-Süd-Relation verkehren auf der Hildesheimer Straße die Stadtbahnlinien 1, 2 und 8 jeweils im 10-Minuten-Takt je Richtung. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen werden Hilfsbrücken im Baudock Nr. 8 der Tunnelbaugrube hergestellt. Für Arbeiten an den Hilfsbrücken (Ein- und Ausbau), für Verpressarbeiten an Ankern, während der Errichtung des Brückenprovisoriums und des Abbruchs des Bestandsbauwerks über der Hildesheimer Straße oder bei der Bohrpfahlherstellung wird ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Der Sperrpausenbedarf und der Bedarf an SEV werden in Abstimmung mit der ÜSTRA (Verkehrsunternehmen) und der Infra (Netzeigentümer) sowie dem Fachbereich Verkehr der Region Hannover ermittelt und festgelegt.

### 4.6.9 Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum

Mit dem Bauvorhaben sind auch Eingriffe in privates Grundeigentum verbunden. Insgesamt werden für den Straßenbau Flächen in einer Gesamtgröße von ca. 93.485 m² dauerhaft erworben. Vorübergehend beansprucht werden ca. 93.011 m².

4.6.9.1 Zulässigkeit der dauerhaften und temporären 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. Auch die vorübergehende unmittelbare Inanspruchnahme darf nur erfolgen, soweit dies erforderlich ist. Für die vorübergehende Inanspruchnahme steht den Betroffenen ebenfalls eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Sofern eine Einigung mit dem Vorhabenträger nicht gelingt, entscheidet auch insoweit die Enteignungsbehörde.

Die planfestgestellten Flächeninanspruchnahmen (s. Abschnitt A, Ziffe 1.4.13 und Ziffer 1.4.14) 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 § 17 Satz 2 FStrG 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 4.2 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 Bereitstellung funktionsfähiger Brückenbauwerke im Zuge des bedeutenden Verkehrswegs Südschnellweg, des regelkonformen Ausbaus des SSW und der Anlage eines Tunnels im Knotenpunkt mit der Hildesheimer Straße 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. Auch sind zu einem Teil Wohngrundstücke betroffen. 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.

Verschiedentlich haben die Eigentümer/Pächter der betroffenen Flächen Einwendungen gegen den Flächenerwerb erhoben. Insbesondere sind dies Nutzer von Kleingartenflächen im westlichen Abschnitt, die für das Bauvorhaben zum Teil gänzlich in Anspruch genommen werden müssen. Der Eingriff in den Grunderwerbsbestand ist durch die Planrechtfertigung begründet. Die Ziele der Planung können nur erreicht werden, wenn man den Damm des Schnellwegs in der vorgesehenen Größenordnung verbreitert. Damit ist ein Eingriff in angrenzende Grundflächen insgesamt unvermeidbar und nicht verringerbar. Für die Anlieger südlich des Damms könnten sich nur Erleichterungen bzw. eine Eingriffsvermeidung ergeben, wenn die Verbreiterung gleichmäßig nach Norden und Süden oder aber komplett nach Norden vorgenommen werden würde. Dies würde letztlich das Problem nur verlagern. In der Alternativenprüfung wurde festgestellt, dass eine Verbreiterung nach Süden die effizienteste und insgesamt schonendste Variante ist. Somit ist der Eingriff insgesamt begründet und hinzunehmen (s.a. Teil B Ziffer 3 bzw. 4.1.10 und 4.2).

4.6.9.2 Entschädigung für die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum

Entscheidungen über die Entschädigungen für die planfestgestellte unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, ob dauerhaft oder vorübergehend, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern ein freihändiger Erwerb mangels Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Betroffenen nicht gelingt, hat der Vorhabenträger gemäß § 19 Abs. 1 FStrG 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 (§ 19 Abs. 1 FStrG). Dies betrifft insbesondere das Enteignungsverfahren, in dem die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen nicht mehr zu prüfen ist (§ 19 Abs. 2 FStrG). Insbesondere bedarf es keiner ausdrücklichen Prüfung, ob das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient, denn durch die gesetzgeberische Entscheidung in § 19 FStrG steht dies für den Bau einer Bundesfernstraße 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 Allgemeinwohlinteresses auch ohne die Bestimmung des § 19 FStrG 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 1.4.13 und Ziffe 1.4.14). 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 (§§ 19, 19a FStrG). Dies betrifft die vorübergehende Inanspruchnahme genauso wie die dauerhafte, denn auch eine vorübergehende Inanspruchnahme kann Gegenstand einer Enteignung sein.

4.6.9.3 Duldung von Bodenankern

Das Belassen der Bodenanker bis zum Eintritt eines baulichen Erfordernisses ihrer Entfernung ist den Betroffenen ebenfalls zuzumuten. Diese Vorgehensweise liegt auch in ihrem Interesse. Da die Anker nach Fertigstellung des Bauvorhabens aufgrund der dann vorhandenen Tunnelwand, die ein Herankommen an die Ankerköpfe bzw. Pfähle unmöglich macht, nicht mehr gezogen werden können, müssten diese durch Aufgraben des Grundstücks entfernt werden.

Durch die Bodenanker erleiden die Betroffenen keinen unzumutbaren Nachteil. Die Anker werden sich vollständig innerhalb des Bodens befinden, so dass hinsichtlich der Bestandsnutzungen keine Einschränkungen entstehen werden. Die durch das Einbringen der Anker entstehenden Beeinträchtigungen (bauzeitliche Nutzungseinschränkungen, Mehrkosten für die spätere Entfernung der Anker bei evtl. Bauarbeiten) sind im Rahmen der Entschädigung zu berücksichtigen.

### 4.6.10 Vereinbarkeit mit dem Klimaschutzgesetz

Für das planfeststellungsbedürftige Vorhaben B3 SSW 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 Beachtenspflicht 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. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dies hier der Fall (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 eingestellt.

## 4.7 Gesamtabwägung

### 4.7.1 Variantenvergleich

Der Vorhabenträger hat eine ausführliche Variantenprüfung erstellt. Diese ist detailliert im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Seiten 26 ff. dargestellt. Auf diese Darstellung wird Bezug genommen.

4.7.1.1 Verfahren

Ausgangspunkt der Variantenermittlung war ein Ideenwettbewerb nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (2013). Dieser Wettbewerb trug maßgeblich dazu bei, den Prozess zur Variantenfindung im Projektbereich ergebnisoffen zu gestalten.

Der Ideenwettbewerb wurde in der ersten Hälfte 2016 abgeschlossen (www.suedschnellweg.niedersachsen.de). Im Ergebnis liegen 14 Wettbewerbsarbeiten vor (siehe Abschnitt 3.2.1).

Im Jahr 2016 wurde der Entwurfsprozess gemäß der „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ des BMVI mit einem Variantenvergleich begonnen (siehe Abschnitt 3.2). Grundlage des zunächst durchgeführten Variantenvergleichs unter Berücksichtigung der Wettbewerbsarbeiten war zu diesem Zeitpunkt die Festlegung, dass aufgrund der Verkehrsstärke und weiteren Randbedingungen im Bereich der freien Strecke ein RQ 31 und im Bereich der Brücken ein RQ 31B zum Einsatz kommen sollte.

Die Festlegung zum Planungsbeginn mit einem RQ 31 erfolgte vor dem Hintergrund, dass leistungsfähige und hochwasserfreie Alternativrouten im Straßennetz insbesondere zwischen Landwehrkreisel und Schützenallee nicht zur Verfügung stehen und der Südschnellweg als Teil des Schnellwegesystems langfristig in die Lage versetzt werden sollte, Umleitungsverkehr der A2 aufzunehmen und Stauzeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Darüber hinaus sollten 4+0-Verkehre bei Baustellen längerer Dauer möglich sein sowie die Arbeits- und Verkehrssicherheit optimiert werden.

Nach Abschluss des Variantenvergleichs wurde festgelegt, dass im Sinne der Eingriffsminimierung (Retentionsraumverlust, Verlust von Erholungsräumen, Verlust von Biotopen, Verlust von privaten Flächen) ein RQ 25 einem breiteren Querschnitt vorzuziehen ist. Dies entspricht auch der Einstufung gem. der RIN in die AS II. Die daraus, gemäß RAA resultierende EKA 3, in welche der Südschnellweg eingestuft ist, ergibt einen RQ 25 bzw. RQ 25B.

4.7.1.2 Anwendung Technischer Richtlinien:

Der Ausbau des SSW ist nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) zu planen. Die Richtlinien gelten für Autobahnen i.S. d. § 1 Abs. 3 FStrG und autobahnähnliche Straßen, soweit es sich dabei nicht um kurze, d.h. höchstens 15 km lange zweibahnige Streckenabschnitte ansonsten einbahniger Landstraßen handelt. Letzteres Kriterium erfüllt die B65 nicht, für sie ist der zweibahnige, vierspurige Streckenabschnitt kürzer als 15 km. Die B3 und die B6 sind aber auf erheblich längeren Abschnitten zweibahnig und vierspurig, so dass das Ausschlusskriterium hier nicht greift. Eine mögliche alternative Planungsgrundlage wären die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), aber nach Nr. 4.4 dieser RL sollen ab einer Verkehrsstärke von 30.000 Kfz/24h zweibahnige Regelquerschnitte nach den RAA geplant werden. Die Verkehrsbelastung des SSW ist jedoch deutlich höher als 30.000 Kfz/h, so dass die Anwednung der RAL ausscheidet.

Eine Planung nach Maßgabe der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen kommt ebensowenig in Betracht. Der sachliche Geltungsbereich der RASt ist wie folgt definiert:

„Diese Richtlinie behandelt den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen und anbaufreier Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten und gelten damit für die Kategoriengruppe VS, HS, ES der „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung“ (RIN).“

Die RASt gilt mithin nicht für Verkehrswege der Kategoriengruppe AS i.S. von Ziffer 3.4.1 RIN. Straßen der Kategoriengruppe AS und VS unterscheiden sich u.a. im Hinblick auf straßenverkehrsrechtliche Gesichtspunkte, die regelmäßige Ausbildung von Knotenpunkten und das zulässige Geschwindigkeitsniveau.

Gegen die Anwendung der Kategoriengruppe VS spricht im Fall des Südschnellwegs, dass dieser mit dem Zeichen 331 („Kraftfahrstraße“) gem. StVO beschildert ist, die Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz nicht überwiegend durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehren erfolgt (im Bereich zwischen Landwehrkreisel und AS Anderten ist der Landwehrkreisel der einzige plangleiche Knotenpunkt) und dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten oberhalb der für die Kategoriengruppe VS vorgesehenen Geschwindigkeiten (in der Regel 70 km/h bzw. 50 km/h innerhalb bebauter Gebiete) liegen. Der Südschnellweg kann zudem nicht als klassische (anbaufreie) Ortsdurchfahrt i.S. von § 5 Abs. 4 FStrG angesehen werden. Auch weist er keinerlei Erschließungsfunktion auf, während diese bei einer Straße der Kategorie VS zumindest in geringem Maße gegeben ist. (Maßgebende) Charakteristika von Hauptverkehrsstraßen der Kategorie VS II liegen im Projektbereich demnach nicht vor.

4.7.1.3 Überregionale Verkehrsfunktion:

Die überregionale Verbindungsfunktion wird durch zwei wesentliche Kriterien bestimmt, die im Bundesfernstraßengesetz in §1 festgelegt sind: „Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“ Anhand einer Analyse der Verkehrsströme konnte zahlenmäßig belegt werden, dass der Anteil auf- und abfahrender Fahrzeuge am Verknüpfungspunkt Hildesheimer Straße, an dem man den Anteil des Ziel- und Quellverkehrs ablesen kann, welcher ins und aus dem städtischen Verkehrsnetz fährt, ca. 45 % des Gesamtverkehrs beträgt. Daher kann man in Bezug auf die B3 nicht vom (eindeutigen) Überwiegen des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Hannover sprechen. Der SSW dient schon rein quantitativ einem weiträumigen Verkehrsbedürfnis. Aufgrund der Tatsache, dass drei Bundesstraßen gebündelt die Trasse des SSW nutzen, liegt die Vermutung nahe, dass er auch einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist. Um diesen Aspekt abzuklären, ist die Zweckbestimmung der Straßen nach funktionalen Zielsetzungen für ihre Einstufung in den Blick zu nehmen. Es kommt, neben der tatsächlichen, rein quantitativen Nutzung, auch auf die Funktion der Straße im Netzzusammenhang an (Qualität der Straße). Letzterem Gesichtspunkt kommt gerade deshalb besondere Bedeutung zu, weil im Einzugsbereich größerer Städte wie Hannover der örtliche Verkehr auch auf höher qualifizierten Straßen, die regelmäßig einen höheren Ausbaustandard aufweisen, den überregionalen Verkehr deutlich überwiegt; würde daher die Quantität der Verkehrsbeziehungen für die Einordnung in die zutreffende Straßenklasse den Ausschlag geben, wäre im Einzugsbereich größerer Städte mit einem sehr dichten Netz sich häufig kreuzender bzw. überlagernder Straßen unterschiedlicher Kategorien eine sinnvolle Handhabung der Einteilungskriterien für die verschiedenen höher klassifizierten Straßen nicht möglich.

Der Vorhabenträger stellt die Verkehrsbedeutung vor allem auf die Verbindungsfunktionsstufen der B3, B6 und B65, i.e. auf die Anbindungen von Mittelzentren zum Oberzentrum Hannover ab. Für die B3 wären das das Mittelzentrum Burgdorf (nordöstlich von Hannover) und das Mittelzentrum Alfeld (südlich von Hannover). Mit der B6 sind die Mittelzentren Garbsen, Neustadt am Rübenberge, Nienburg und Sulingen (nordwestlich von Hannover) und die Mittelzentren Laatzen und Sarstedt (südlich von Hannover) mit dem Oberzentrum Hannover verbunden. Die Bundesstraße B65 verbindet als Ost-West-Verbindung die Mittelzentren Bad Nenndorf, Barsinghausen und Springe (westlich/südwestlich von Hannover) und das Mittelzentrum Peine (östlich von Hannover) mit dem Mittelzentrum Laatzen und dem Süden des Oberzentrums Hannover. Zudem erfolgt eine Verknüpfung mit den Kontinentalrouten BAB 2 und 7. Dieser Funktion der Bundesstraßen im Verkehrsnetz widerspricht nicht die naheliegende Vermutung, dass Verkehrsteilnehmer, die von Celle über Burgdorf kommend in Richtung Alfeld – Einbeck weiterfahren wollen, wohl überwiegend auf die schnellere Verbindung der A7 ausweichen werden; für Verkehrsteilnehmer aus dem Raum Schaumburg (Bad Nenndorf), die nach Hannover bzw. darüber hinaus in Richtung Peine – Braunschweig fahren, steht mit der A2 ebenfalls eine Alternative zur Verfügung. Zur B6 gibt es eine ähnliche Alternative nicht. Dies widerspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber nicht einer Einstufung des SSW als einer Straße für den überregionalen Verkehr mit entsprechender Verbindungsfunktion, weil die Funktion der Straße im Netzzusammenhang durch die großräumige Verknüpfung im weiteren Umfeld der Metropole Hannover determiniert ist und die B3 als Verkehrsweg den Norden Deutschlands mit dem Süden verbindet.

4.7.1.4 Querschnittsgestaltung:

Der Vorhabenträger hat mit einem RQ 25 den kleinstmöglichen Querschnitt nach RAA gewählt. In der Wahl dieses Querschnitts spiegelt sich bereits die Beachtung der möglichst ressourcenschonenden und eingriffsvermeidenden bzw. –minimierenden Bauweise wieder. Mit der Wahl dieses kleinsten Querschnitts hat der Vorhabenträger die Abwägungsdirektiven der RAA bereits berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen Ausnahmefall, der es zulassen würde, in Abweichung der standardisierten Entwurfsrichtlinien auf Ausstattungselemente zu verzichten oder die richtliniengemäßen Querschnittsmaße zu unterschreiten, da bei solchen Ausnahmen immer Abstriche an der Verkehrssicherheit gemacht werden müssen.

Der westliche Bereich stellt sich als Auenlandschaft mit den beiden Flüssen Leine und Ihme und den Ricklinger Kiesteichen dar. Das betroffene Gebiet ist insgesamt als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und hat durch Vorkommen zahlreicher geschützter und bedeutender Tier- und Pflanzenarten eine hohe Bedeutung für die biologische Vielfalt. Zudem weist die Leineaue eine sehr hohe Bedeutung für die Naherholung auf. Als städtischer Erholungsraum mit hohen Aufenthaltsqualitäten unterliegt er einer starken Nutzung.

Neben diesen im westlichen Bereich hauptsächlich wertbestimmenden Schutzgütern Mensch sowie Pflanzen und Tiere hat das Gebiet eine hohe Relevanz für den Gewässer- und den Hochwasserschutz. Der gesamte Bereich ist als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Die Gewässer prägen den Landschaftsraum und bilden hinsichtlich des Schutzguts Klima als Leitbahn für den Luftaustausch Ausgleichsräume zu belasteten Siedlungsbereichen. Die Böden sind in weiten Bereichen noch als naturnah anzusprechen.
Der östliche Bereich stellt sich dagegen als dicht bebauter Siedlungsbereich dar. In diesen Bereichen ist vor allem das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit für die angrenzenden Wohngebiete von Relevanz. Hinsichtlich Schall- und Schadstoffemissionen bestehen starke Vorbelastungen mit Überschreitungen von Grenzwerten. Der Südschnellweg weist im Bestand eine starke Zerschneidungswirkung für das Wohnumfeld auf.

Die weiteren Schutzgüter nach UVPG haben hier aufgrund der starken anthropogenen Überprägung der Siedlungsgebiete und ihrer damit eher geringen Bedeutung für den Naturhaushalt eine geringere Relevanz. Allerdings sind Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Grundwasser) im Fall eines Tunnelbauwerks zu berücksichtigen.

Unter verkehrlichen Gesichtspunkten ist das Straßennetz im Untersuchungsraum ebenfalls differenziert zu betrachten.

Aus den vorgenannten Gründen lässt sich das Planungsgebiet in einen westlichen und einen östlichen Teil sowohl in umweltfachlicher als auch in technischer Hinsicht einteilen.

#### 4.7.1.5 Teilbereich West

Der anzuschließende Landwehr-Kreisel am Beginn der westlichen Baustrecke, der Gewässerlauf der Ihme, das Landschaftsschutzgebiet der oberen Leine, die Leine sowie die Bestandsbauwerke und der Anschluss an den östlichen Bereich stellen bedeutende Zwangspunkte dar. Eine Umverlegung der naturnah verlaufenden Ihme nach Norden ist umweltfachlich deutlich ungünstiger (Verlust hochwertigen Laubwalds) als ein südlicher Streckenausbau. Um die Eingriffe insgesamt möglichst gering zu halten und die Bestandsbauwerke während der Bauphasen als Verkehrsprovisorien weiter zu nutzen, wird daher außerhalb des Anschlussbereichs am Landwehr-Kreisel zunächst ein bestandsorientierter, asymmetrischer Ausbau nach Süden im Zuge des Variantenvergleichs gewählt. Um die potentiellen Auswirkungen einer nördlichen Ausbaurichtung abwägungsfehlerfrei zu beurteilen, erfolgt im Anschluss an eine Vorzugsvariante eine weiterführende Untersuchung zur Ausbaurichtung.

#### 4.7.1.6 Teilbereich Ost

Zwangspunkte stellen insbesondere die Verkehrsumlegung im Jahr 2023, die städtebaulichen Randbedingungen (Stadtbild, Grunderwerb und Verlust von Gebäuden), das Schutzgut Mensch (Gesundheit, Wohnumfeld), Kultur- und Sachgüter sowie die Realisierung der Baumaßnahme unter beengten Platzverhältnissen (Bauzustände, Leitungen, BE-Flächen) dar. Darüber hinaus sind der Anschluss an den Bestand im Osten (Bestandstrog) sowie die Trassenanschlüsse im Westen bei allen Varianten zu berücksichtigen.

#### 4.7.1.7 Variantenvorauswahl

Aus den Wettbewerbsbeiträgen und ergänzenden Lösungsansätzen wurden schließlich folgende Varianten ausgewählt und einer näheren Untersuchung und Bewertung unterzogen:

Westen:

- W1: Großbrücke mit Mittelaufweitung (Leineflutmulde und Leine)
- W2: Großbrücke (Leineflutmulde und Leine)
- W3: Ersatzneubau bestandsorientiert
- W4: Tunnel über die gesamte Strecke

Osten:

- O1: Ersatzneubau bestandsorientiert
- O2: Dammlage (nördlich abgerückt)
- O3: Tunnel mit Portal westlich der Schützenallee
- O4: Trog mit Abdeckelung im Bereich Hildesheimer Straße
- O5: Tunnel mit Portal östlich der Schützenallee
- W4: Tunnel über die gesamte Strecke (Ostteil).

Die dargestellten Varianten wurden sodann unter Berücksichtigung der Planungsziele (s. Nr. 3.1) im Hinblick auf

- die raumstrukturelle Wirkung,
- die verkehrliche sowie
- die entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung,
- die Umweltverträglichkeit und
- die Wirtschaftlichkeit

einer Gesamtabwägung unterzogen.

Die Planungsziele sind mit Hilfe von Bewertungskriterien messbar. Die zugrunde zu legenden Bewertungskriterien werden anhand der zum aktuellen Zeitpunkt bekannten maßgeblichen Einflussgrößen bestimmt.

4.7.1.8 Ergebnis Westen

Die Variante W4 hat gegenüber den übrigen Varianten Vorteile in Bezug auf die „raumstrukturelle Wirkung“, da sich beim Bewertungskriterium „Grunderwerb“ mit dieser Variante die geringsten Eingriffe ergeben. Dabei ist zu beachten, dass die im Wesentlichen betroffenen privaten Flächen (Kleingartenvereine) im Bereich zwischen der Ihme und der Leineflutmulde liegen und beim maschinellen Tunnelvortrieb im Zuge der Variante W4 unterfahren werden, wohingegen bei den Brückenvarianten ein Ausbau in der Breite stets die Inanspruchnahme dieser Flächen zur Folge hat. Durch die Trennung der Richtungsfahrbahnen bei Variante W1 werden größere Flächen im Bereich der Anschlussdämme in Anspruch genommen, was bei den Varianten W2 und W3 nicht in dieser Höhe erforderlich ist.

In Bezug auf die „verkehrliche Beurteilung“ ist bei Variante W4 als erheblicher Nachteil die Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Netz aufgrund fehlender Ein- und Ausfahrten im Tunnel anzusehen. Auch in Bezug auf die Reisezeit ist wegen der verringerten Geschwindigkeit im Tunnel die Variante W4 gegenüber den Brückenvarianten im Nachteil.

Die Brückenvarianten weisen diesbezüglich sehr ähnliche Ergebnisse auf. Im Zusammenhang mit der „entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung“ ergeben sich für die Varianten W1, W2 und W3 ebenfalls vergleichbare Ergebnisse. Aufgrund der ungünstigen Trassierungsparameter (Kuppenhalbmesser, Längsneigung) und der ungünstigen Erdmengenbilanz ergeben sich für die Variante W4 insgesamt Nachteile in der Bewertung gegenüber den Brückenvarianten, trotz geringerer potenzieller Unfallkosten.

Bei der Bewertung der „Umweltwirkungen“ sind bei den Varianten W1, W2 und W3 größere Eingriffe in Natur und Landschaft als bei Variante W4 erforderlich. Dies ergibt sich insbesondere aus der Unterfahrung des Landschaftsschutzgebietes. Die Varianten W1 und W2 haben gegenüber Variante

W3 Vorteile in Bezug auf das Schutzgut Wasser und die Vernetzung von Lebensräumen wegen des Rückbaus des Damms im Bereich zwischen der Leineflutmulde und der Leine. Hierbei ist die Variante W2 aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs und der damit verbunden geringeren Eingriffe aus umweltfachlicher Sicht günstiger als Variante W1. Trotz der Aufweitung der Richtungsfahrbahnen bei Variante W1 ist aus naturschutzfachlicher Sicht allerdings nicht zu erwarten, dass die Flächen unter der Brücke und zwischen den Teilbauwerken vollständig zur Ansiedlung von Tieren und Pflanzen führen werden. Dem steht außerdem der zusätzliche Flächenverbrauch im Bereich der Anschlussdämme entgegen. Um die Situation bei Variante W3 aus umweltfachlicher Sicht gegenüber dem Bestand zu verbessern und wasserrechtlichen Belangen zu entsprechen, ist es möglich, die lichte Weite der Brücken über die Leine und die Leineflutmulde in der weiteren Planung zu optimieren.

In Bezug auf die „Wirtschaftlichkeit“ ergeben sich im Zusammenhang mit den Investitions- und Unterhaltungskosten die größten Vorteile bei der Variante W3, da sie am kostengünstigsten ist und in Summe die geringsten Brückenflächen aufweist. Die Varianten W1 und W2 erfordern dagegen nahezu eine Verdopplung der Investitionen, die großen Brückenflächen bedeuten gleichzeitig einen höheren Unterhaltungsaufwand. Die Variante W4 ist nochmals erheblich teurer, sowohl im Bau als auch in Betrieb und Unterhaltung.

Fazit Westen

Die Variante W1 hat gegenüber der Variante W2 geringfügige Vorteile in Bezug auf die bessere Belichtung unter der Großbrücke, welche jedoch zulasten einer größeren Flächeninanspruchnahme (Flächenverluste von § 30 Biotopen gemäß BNatSchG) erreicht wird. Aufgrund der Nachteile wird daher die Variante W1 nicht weiterverfolgt.

In Bezug auf die Umweltverträglichkeit ist die Variante W4 mit Herstellung des Tunnels im Westen von Vorteil, da sich Eingriffe weitgehend auf das Westportal und die erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen beschränken. Diesen Vorteilen stehen erhebliche Kosten entgegen. Zudem ist Variante W4 nicht verkehrswirksam. Im Hinblick auf das Klimaschutzgesetz dürfte sich die Bewertung allerdings noch zu Ungunsten der Variante W4 verschieben, da die Herstellung und der Betrieb eines Tunnels bei der Berechnung der spezifischen Treibhausgasemissionen mit einem Zuschlag von 27,1 kg $CO_2$-e/$m^2$ [3]bewertet wird und Tunnel somit gegenüber einer Straße ohne Kunstbauwerke erheblich klimaschädlicher sind. Die Vorgaben aus dem Klimaschutzgesetz sind in der Bewertungsmatrix so nicht berücksichtigt worden.

Die Varianten W2, W3 und W4 liegen in der Gesamtbewertung zunächst sehr nah zusammen. Durch eine Optimierung der Variante W3 (Vergrößerung der lichten Weiten) kann diese in Bezug auf die „Umweltwirkungen“ noch weiter verbessert werden. Da die Variante W3 gegenüber der Variante W2 insgesamt ca. 48 Mio. € und gegenüber der Variante W4 sogar ca. 261 Mio. € günstiger ist und weitere Optimierungspotentiale hat, erfüllt sie die Planungsziele bei gleichzeitig niedrigsten Kosten und wird weiterverfolgt. Auch durch das zwischenzeitlich eingeführte Bundesklimaschutzgesetz wird die Variantenwahl weiter gestützt. Gem. den Ermittlungen des Vorhabenträgers (Stellungnahme vom 01.07.2021) wird dem Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Bundesklimaschutzgesetz entsprochen. Hier wird die in Herstellung und Betrieb emissionsgünstigte Variante gewählt.

Im Zuge einer internen Überprüfung vor Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses hat der Vorhabenträger noch eine Korrektur vorgenommen. Im Zuge der Darstellung der Ergebnisse der Sensitivitätsanalyse wurde in der Antragsunterlage 1 noch auf den auch untersuchten SQ 29,5 abgestellt und nicht, wie in der aktualisierten Benennung der monetären Unterschiede, auf den RQ 25.

Tatsächlich ergibt sich in der Nachbetrachtung des Vorhabenträgers, aufgrund der verringerten absoluten Kosten der Brückenvarianten und der Anpassung des Bezugszeitraumes der Unterhaltungskosten der Bauwerke, bei der Wahl eines RQ 25 anstatt des SQ 29,5 ein anderes Ergebnis der

[3] Vgl. Tabelle 63 Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sensitivitätsanalyse, welches insbesondere in der nun noch stärker ausgeprägten Spannbreite innerhalb des Kriteriums „Wirtschaftlichkeit“ begründet ist, ohne dass sich dadurch das Gesamtergebnis bzw. die Vorzugsvariante ändert.

Bereits mit einer Bewertung des Kriteriums „Wirtschaftlichkeit“ ab 20% fällt die W4 hinter die Varianten W2 und W3 zurück. Die Variante W4 ist zudem verkehrlich im Hinblick auf den Anschluss an das nachgeordnete Netz nicht wirksam, und stellt im Rahmen des Variantenvergleiches Ost die am nachteiligsten zu bewertende Variante dar.

Bei Beibehaltung der W4 im Variantenvergleich wird durch die verzerrende Wirkung der hohen Investitions- und Unterhaltungskosten der W4 ab einer Bewertung des Kriteriums Wirtschaftlichkeit von ≥ 30 % die W3 vor der W2 vorzugswürdig.

Sofern eine Betrachtung ausschließlich der drei Brückenvarianten W1, W2 und W3 vorgenommen würde, zeigt sich, dass erst ab einer Bewertung der Wirtschaftlichkeit von < 15% eine andere Variante als W3 vorzugswürdig wird.

Dieses gilt nach Auffassung des Vorhabenträgers für sämtliche o.a. Ergebnisse, jedoch weiterhin auf Grundlage der Ergebnisse der Voruntersuchung, ohne Ausschöpfung der Optimierungspotenziale bei der Variante W3, die im Zuge der Entwurfs- und somit auch in der beantragten Planung, verwirklicht wurden.

Aufgrund dessen sowie einer monetären Abweichung der Varianten W2 und W3 um den Faktor ca. 1,7, ist die Wahl der Variante W3 auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weiterhin sachgerecht. Dieses Ergebnis der Voruntersuchung wird durch § 13 Abs. 2 Bundesklimaschutzgesetz zusätzlich bestärkt.

#### 4.7.1.9 Ergebnis Osten

Die Bewertung der „raumstrukturellen Wirkung“ im Zusammenhang mit dem Kriterium der Raum- und Siedlungsstruktur führt zu dem Ergebnis, dass die Varianten O3 und W4 im Osten nicht zur Zerschneidung der vorhandenen Siedlung führen, sondern die Situation künftig sogar verbessern. Dagegen weisen die Varianten O1und O2 gegenteilig hierzu eine erhebliche Zerschneidung des Stadtteils auf. Ähnlich ungünstig, wenn auch nicht so stark wie bei O1 und O2, wirken sich die Varianten O4 und O5 mit den Portalen in der Willmerstraße aus. Hier ergeben sich durch die offenen Trogstrecken und die erforderlichen Lärmschutzwände physische und psychische Barrieren für die Nutzer des Ortsteils. Bei der Variante O2 ist der erforderliche Eingriff in Privatgrundstücke besonders hoch. Die Bestandstrasse kann nicht weitergenutzt werden. Es müssen stattdessen neue Flächen in innerstädtischer Lage für den Verkehrsweg erworben werden. Dagegen sind die zu erwerbenden Flächen bei nahezu allen Tunnelvarianten deutlich geringer. Diese beschränken sich variantenunabhängig hauptsächlich auf die ohnehin notwendigen Flächen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich von Rampen. Für die Realisierung der Varianten O1 und O2 ist der Abriss mehrerer Gebäude mit Wohn- bzw. Gewerbenutzung notwendig. Bei den Tunnelvarianten ist dies nicht der Fall, mit Ausnahme eines Wohngebäudes bei der Variante O5 am östlichen Portal. Insgesamt ist die Variante O2 gefolgt von Variante O1 am unverträglichsten im Hinblick auf die „raumstrukturelle Wirkung“. Die Varianten O3 und W4 weisen in dieser Hinsicht die günstigsten Ergebnisse auf.

Bei der „verkehrlichen Beurteilung“ sind die Varianten O1 und O3 insgesamt im Vorteil gegenüber den übrigen Varianten. Wegen der veränderten Anschlusssituation vom nachgeordneten Netz an den Südschnellweg ergeben sich für die Varianten O2 und W4 nachteilige Auswirkungen durch Verkehrsverlagerungen. In Variante O2 werden die Schützenallee und das Rudolf-von-Bennigsen-Ufer durch den notwendigen Vollanschluss der Schützenallee zusätzlich belastet. Bei Variante W4 ist der östliche Knoten nicht wie im Bestand angebunden, so dass in der Folge Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz stattfinden und städtische Verbindungen zusätzlich belastet werden. Durch die Anordnung des westlichen Tunnelportals bei der Variante O4 bzw. O5 in der Willmerstraße ergeben sich nachteilige Auswirkungen im nachgeordneten Netz, da die Verkehrsführung in der Willmerstraße nicht mehr wie im Bestand vierstreifig erfolgen bzw. nur durch zusätzlichen Flächenbedarf

im Gewerbegebiet gewährleistet werden kann. Hier ist eine bereichsweise zweistreifige Verkehrsführung der Willmerstraße erforderlich, wenn der Eingriff auf Privatgrund im Endzustand minimiert werden soll. Verglichen mit den Tunnelvarianten weist die Variante O1 aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit Vorteile auf. Bei der Variante O2 wirkt sich die Reisezeit wegen der geringeren zulässigen Geschwindigkeit und der längeren Strecke dagegen ungünstig aus.

In Bezug auf die „sicherheits- und entwurfstechnische Beurteilung“ führen die Tunnelvarianten im Ergebnis zur ähnlichen Bewertung. Bei den Varianten O3, O4, O5 und W4 werden die Tunnel- bzw. Trogstrecken möglichst kurz ausgebildet, um den Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit bestmöglich zu genügen. Dies wird durch minimal mögliche Kuppenhalbmesser erreicht und bedingt maximale Längsneigungen, um Höhenunterschiede rasch zu überwinden. Dies wirkt sich in der Bewertung wiederum ungünstig aus. Demgegenüber weisen Brückenlösungen wie O1 oder O2 günstigere Trasseneigenschaften in der Höhenentwicklung auf. In Bezug auf die potenziellen Unfallkosten ergeben sich wiederum bei den Tunnelvarianten Vorteile gegenüber den Brückenlösungen.

Bei der Beurteilung der „Umweltverträglichkeit“ ergibt sich für die Variante O3 das beste Bewertungsergebnis. Dies hängt maßgeblich damit zusammen, dass nicht nur die visuellen Auswirkungen auf das Wohnumfeld, sondern vor allem der betriebsbedingte Lärm und die betriebsbedingten Luftschadstoffe im innerstädtischen, dicht besiedelten Wohngebiet erheblich verringert werden. Bei den Varianten O1, O2 und teilweise O4 ist genau das Gegenteil der Fall. Die Prognoseberechnungen 2030 gehen sogar davon aus, dass die Lärmimmissionen und die Belastungen durch Luftschadstoffe infolge der Verkehrszunahme noch weiter ansteigen werden. Die visuellen Auswirkungen der Variante O1 führen insbesondere im Bereich der Willmerstraße zu starken Beeinträchtigungen des Wohnumfelds der Bestandsgebäude entlang der Trasse. Der Vorteil der Variante O4 ist zwar eine Reduktion der Immissionswerte im Bereich des Knotenpunktes Hildesheimer Straße. In weiten Teilen der Willmerstraße bleiben die Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffe weiterhin hoch. Zudem wirkt der Trog als physische und psychische Barriere. Bei der Variante O1 ist darüber hinaus festzustellen, dass die denkmalgeschützte Fassade der Gründerzeitbebauung in der Willmerstraße nahezu vollständig verdeckt und das Denkmal damit zerstört wird sowie die visuelle Beeinträchtigung in den betroffenen Wohnhäusern durch das Heranrücken des Südschnellweges an die Häuserzeile gegenüber dem Bestand vergrößert wird. Die Errichtung eines Ersatzneubaus ist daher mit gravierenden Beeinträchtigungen der gemäß § 8 NDSchG denkmalgeschützten Fassade der Willmerstraße sowie einem weitreichenden städtebaulich und in Bezug auf das Wohnumfeld unverträglichen Eingriff verbunden. Die Errichtung eines Troges mit aufgesetzten Schallschutzwänden ist bei Variante O4 ebenfalls mit gravierenden Beeinträchtigungen der denkmalgeschützten Fassade der Willmerstraße sowie einem weitreichenden städtebaulich unverträglichen Eingriff verbunden. Durch die Verlegung des Südschnellweges in die -1 Ebene werden bei Variante O3 die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen erheblich reduziert und die Wohnqualität gesteigert. Darüber hinaus werden die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt und das städtebauliche Erscheinungsbild sowie die Auswirkungen auf das Wohnumfeld positiv beeinflusst. Die Auswirkungen infolge Lärm- und Luftschadstoffbelastungen werden bei Variante O5 ebenfalls stark reduziert, kritisch bleibt jedoch der Bereich am Westportal. Die Vorbeiführung des Verkehrs am Westportal ist aus Platzgründen ungünstig, wodurch Eingriffe in Privateigentum erforderlich sind.

Die Investitions- und Unterhaltungskosten sind bei der Variante O2 am geringsten. Die Variante W4 (östlicher Abschnitt) ist mit Abstand die kostenintensivste. Die Kosten der Varianten O1 und O4 sind in etwa gleich hoch. Die Variante O3 liegt in Bezug auf die Investitionskosten etwa im Mittel aller betrachteten Ostvarianten.

Fazit Osten

Die Variante O1 erfüllt lediglich die Anforderungen im Hinblick auf die „verkehrliche Beurteilung“ und teilweise die der „Wirtschaftlichkeit“. Letzteres ergibt sich durch vergleichsweise geringe Kosten, was ebenfalls auf die Variante O2 und O4 zutrifft. Mit der Variante O2 können die übrigen Planungsziele nicht erfüllt werden. Bei beiden Varianten O1 und O2 ergeben sich erhebliche Nachteile in Bezug auf die erforderlichen Eingriffe in Privatgrund, den notwendigen Abbruch von Gebäuden und nicht zuletzt die menschliche Gesundheit. Die Variante O2 weist zudem Nachteile in Bezug auf die Trassierung auf. Die Variante O4 hat trotz etwas niedrigerer Investitionskosten gegenüber Variante

O1 und der Tieflage des Südschnellweges nachteilige Auswirkungen auf die verkehrliche Beurteilung und die menschliche Gesundheit. Daher werden aus den genannten Gründen die Varianten O1, O2 und O4 nicht weiterverfolgt. Die Variante O5 weist neben erheblichen Investitionskosten wesentliche Nachteile insbesondere in Bezug auf das Schutzgut Mensch im Bereich der Willmerstraße auf, so dass diese Variante ebenfalls nicht weiterverfolgt wird. Die Variante W4 erfüllt im Osten zwar die Anforderungen in Bezug auf die „raumstrukturelle Wirkung“ und das Schutzgut Mensch (Lärmschutz und visuelle Auswirkungen), in den übrigen Belangen weist sie durchgehend Nachteile auf. Diese Variante ist daher ebenfalls nicht weiterzuverfolgen.

Auch wenn die gewählte Variante O3 gem. den Ermittlungen des Vorhabenträgers nicht der, ausgehend von Herstellung und Betrieb, emissionsgünstigten Variante entspricht, ist sie dennoch vorzugswürdig, weil andere relevante Kriterien überwiegen. Unter Berücksichtigung der Kriterien „Raumstrukturelle Wirkung“, „Menschliche Gesundheit“ und „Kultur- und Sachgüter“ ist die Weiterverfolgung im Rahmen des Entwurfes sachgerecht.

Zusätzlich wurden noch folgende Ausbauvarianten in Teilaspekten überprüft:

a) Variantenvergleich „Ostportal“: Eine eigenständige Untersuchung auf Grundlage eines Variantenvergleichs wurde für den Bereich des Ostportals des Tunnels durchgeführt. Dieser Teilbereich hat keinen entscheidungserheblichen Einfluss auf die Wahl der Gesamtvariante. Vielmehr sind hier Untervarianten bzw. Optimierungen im Gradientenverlauf sowie unterschiedliche Möglichkeiten und Auswirkungen des aktiven Lärmschutzes miteinander zu vergleichen. Bei der Variantenuntersuchung des Ostportals ergeben sich zwei grundsätzlich unterschiedliche Gradienten. Diese werden als Gradiente O3A und Gradiente O3B bezeichnet. O3B stellt die abgesenkte Variante dar.

b) Variantenvergleich „Ausbaurichtung“: Die Linienführung des Südschnellwegs im Projektbereich wird weitestgehend durch die Lage der bestehenden Trasse und der Bestandsbauwerke, den vorhandenen Platzbedarf zur Bebauung und durch die Berücksichtigung der Eingriffsminimierung in Natur und Umwelt bestimmt. Größere Abweichungen von der Bestandslage sind bei der gewählten Vorzugslösung in der Variantenkombination W3 und O3 gemäß Abschnitt 3.4.3 nicht möglich.

c) Variantenvergleich „Lage provisorische Brücke“: Aufgrund der zeitlich begrenzten Nutzungsdauer der Bestandsbrücke über die Hildesheimer Straße ist eine Umverlegung des Verkehrs bis 2023 erforderlich. Dafür ist ein Brückenprovisorium von der Schützenallee bis östlich der Hildesheimer Straße notwendig, da ein Ersatzneubau nicht rechtzeitig fertiggestellt werden kann. Im Zuge des Variantenvergleichs ergibt sich im Osten als Vorzugslösung ein Tunnel mit einem Portal westlich der Schützenallee (Variante O3). Beide Tunnelröhren werden dabei in einer Baugrube hergestellt. Die Herstellung des Tunnels mit zwei Baugruben im Querschnitt und einem möglichen Verzicht auf das Brückenprovisorium wurde im Zuge der Tunnelplanung geprüft. Dabei ergibt sich weder ein räumlicher noch ein finanzieller Vorteil, zudem ist die Herstellung in zwei Baugruben zeitlich nicht vereinbar mit dem Ende der Nutzungsdauer des Bestandsbauwerks über die Hildesheimer Straße. Daher wird diese Art der Herstellung des Tunnels nicht weiterverfolgt und es ist ein Brückenprovisorium für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Südschnellweg notwendig. Nach der Verlegung des Verkehrs auf das Brückenprovisorium kann die Bestandsbrücke rückgebaut werden. Nach Inbetriebnahme des Tunnels wird das Brückenprovisorium ebenfalls zurückgebaut.

d) Danach war nur noch die Lage des Brückenprovisoriums zu untersuchen. Dabei wurde festgelegt, ob das provisorische Bauwerk nördlich oder südlich oder in geteilter Lage entlang des Bestandes zu führen ist.

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

#### 4.7.1.10 Gesamtergebnis

Der Variantenvergleich der Voruntersuchung ergibt die Variante W3 (Brücken bestandsorientiert) im Westen (unter Berücksichtigung einer Optimierung der Brückenlänge) mit der Variante O3 (Tunnel mit Portal westlich Schützenallee) als Vorzugslösung.

Der nachgelagerte Variantenvergleich „Ostportal“ zeigt, dass eine abweichende Gradiente oder Portallage gegenüber der Variante O3 nicht vorzugswürdig ist. Für die Lage und Ausgestaltung des Ostportals ergibt sich die Variante O3A_1 (entspricht Variante O3). Hierbei sind die erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz gemäß der schalltechnischen Voruntersuchung zu berücksichtigen.

Der nachgelagerte Variantenvergleich für die „Ausbaurichtung“ im Westen hat ergeben, dass aufgrund der entscheidungserheblichen Umweltwirkungen ein asymmetrischer Ausbau in südlicher Richtung notwendig ist.

Der nachgelagerte Variantenvergleich „Lage provisorische Brücke“ in Döhren zeigt, dass allein eine Anordnung des Bauwerks auf der Nordseite und parallel zum Bestand bautechnisch umsetzbar ist.

Der Variantenvergleich der Voruntersuchung wurde mit dem RQ 31 für die freie Strecke bzw. dem RQ 31B für die Brücken durchgeführt. Eine nachgelagerte Bewertung zu den Auswirkungen des Querschnittes auf der freien Strecke und den Brückenbauwerken wurde deshalb zusätzlich für einen RQ 25 durchgeführt.

Der Querschnitt hat insbesondere Einfluss auf folgende Bewertungskriterien:

- Flächeninanspruchnahmen (dauerhaft und vorübergehend)
- Verluste von Erholungsräumen, Biotopen, Gehölzen, Böden und Überschwemmungsgebieten
- Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Dabei ergeben sich bei allen Brückenvarianten mit dem RQ 25 sowohl im Westen als auch im Osten im Vergleich zu den Tunnelvarianten jeweils günstigere Bewertungsergebnisse als bei einem breiteren Querschnitt mit dem RQ 31.

Im Westen ändert sich die Rangfolge derart, dass die Variante W4 beim RQ 25 nur noch den 3. Rang belegt. Die beiden Brückenvarianten W2 und W3 liegen in der Gesamtbewertung dicht beieinander. Die Sensitivitätsanalyse ergibt wie schon beim RQ 31, dass auch beim RQ 25 die Variante W3 vorzugswürdig wird, wenn die Kosten geringfügig höher gewichtet werden. Da die Variante W3 Optimierungspotential bezüglich der umweltfachlichen Belange hat, wird diese der Ent-wurfsplanung zugrunde gelegt.

Im Osten ändert sich die Rangfolge bei Berücksichtigung eines RQ 25 nicht. Die Variante O3 bleibt auch hier vorzugswürdig. Somit ergibt sich keine Änderung in der Wahl der Vorzugsvariante im Westen oder Osten.

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 dem 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 des SSW 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 Verkehrsinteres-sen, die sich auch in entsprechenden raumordnerischen Zielfestsetzungen niedergeschlagen haben. Denn die Vorzugstrasse der in Rede stehenden Planung ist im Regionalen Raumordnungsprogramm der Region Hannnover 2016 (RROP 2016) sowie im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP 2017) als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (vierstreifig) festgelegt (s. vorstehend in

Kap. 4.2). Da die Planung zur Aufrechterhaltung der Bundesfernstraße notwendig ist, dient sie demgemäß der Zielerreichung. Ein Absehen von der Planung, eine abweichende Trassierung oder eine Reduzierung der Verkehrsfunktionen der B3 würden demgegenüber den vorstehend genannten Zielen der Raumordnung zuwiderlaufen.

Unabhängig von dieser raumordnungsrechtlichen Dimension bestehen auch ganz erhebliche öffentliche Verkehrsinteressen an der Planung. Der Südschnellweg zwischen Landwehrkreisel und Seelhorster Kreuz ist als Hauptverkehrsachse im Süden Hannovers von sehr hoher Bedeutung. Als Ost-West Tangente zwischen der A2 und der A7 ist der Südschnellweg zudem ein wesentlicher Bestandteil der überregionalen Verbindungen in der Region. Die durchgehende und dauerhafte Aufrechterhaltung dieser Verkehrsfunktion stellt ein öffentliches Interesse von sehr hoher Bedeutung dar. Dies gilt vorliegend gesteigert dadurch, dass die Brücken des betroffenen Trassenabschnitts im Verlauf des SSW aufgrund festgestellter baulicher und statischer Probleme nur noch eine stark eingeschränkte Restnutzungsdauer aufweisen. Ein Absehen von der Planung würde demgegenüber zu erheblichen Folgeproblemen im städtischen, im regionalen und im überregionalen Verkehr führen. Dies gilt nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch trotz der geplanten bzw. einsetzenden Verkehrswende, denn die prognostizierten Verkehrsbedarfe für den SSW werden auf absehbare Zeit weiterhin mindestens den hier gewählten Querschnitt für eine sichere und bedarfsgerechte Verkehrsführung erforderlich machen.

Die Planung führt zudem im östlichen Planbereich zu gewichtigen städtebaulichen Vorteilen. Die bisher die Hildesheimer Straße überführende Brücke und der gesamte innerstädtische Trassenbereich ab der Schützenallee hat eine negative städtebauliche Zerschneidungswirkung, die durch den Neubau des Tunnels weitgehend beseitigt wird. Wie die nachrichtlich in den Beschluss aufgenommene Planung des städtischen Straßennetzes auf dem zukünftigen Tunneldeckel eindringlich zeigt, wird das Stadtbild im untertunnelten Bereich deutlich aufgewertet und die Wohn- und Arbeitsverhältnisse entlang der Willmerstraße einschließlich der dort vorhandenen gewerblichen Nutzungen werden erheblich verbessert. Auch die südlich des SSW vorhandenen (Bau-) Denkmale werden nach dem Rückbau der Hochstraße ungleich geringeren negativen Umgebungseinflüssen ausgesetzt sein. Schließlich ermöglicht das Vorhaben eine gewichtige Verbesserung im nachgelagerten städtischen Netz.

Gleichzeitig können mit der Verlegung „unter die Erde“ die Gesundheit der Nachbarn beeinträchtigende Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe im Endzustand erheblich minimiert werden. Insbesondere im Hinblick auf den Verkehrslärm haben die Ermittlungen des Vorhabenträgers im Bestand entlang der Hochstraße deutliche Überschreitungen der geltenden Immissions-grenzwerte aufgezeigt. Hier wird es an einer Vielzahl an Immissionsorten nach Durchführung der Planung erstmals wieder zur Einhaltung der geltenden Immissionsgrenzwerte kommen. Weiterhin werden gerade im Bereich der Willmerstraße die Verschattungswirkungen der Bestandsbauwerke entfallen. Auch dies wird sich positiv auf die vorherrschenden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und damit auf die menschliche Gesundheit auswirken.

Durch die vorgesehene Anpassung der Fahrbahnen an das aktuelle technische Regelwerk können zudem die derzeit bestehenden Gefahren für die Verkehrssicherheit gemindert werden. Dies gilt insbesondere für die Vermeidung von Unfällen im Längsverkehr, die hier den häufigsten Un-falltyp darstellen. Regelkonforme Fahrspuren geben den Autofahrenden bei Lenkungenauigkei-ten einen größeren Bewegungsspielraum. Die Bildung einer Rettungsgasse für Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst bei Unfällen wird erleichtert. Durch Anlage von Standstreifen wird das sichere Abstellen von liegengebliebenen Fahrzeugen ermöglicht und die Gefahr von Staubildungen verringert. Arbeiten des Betriebsdienstes an der Straße sind bei laufendem Verkehr sicherer möglich. Ohne die Planung müssten die Brückenbauwerke in absehbarer Zeit lastbeschränkt oder gänzlich gesperrt werden, weil sie kein ausreichendes Ankündigungsverhalten mehr aufweisen. Eine Sperrung der Strecke hätte für den Verkehr in der LHH ganz erhebliche negative Auswirkungen, da die Fahrzeuge als Ausweichrouten auch die dafür nicht vorgesehenen städtischen Straßen nutzen würden.

Neben den öffentlichen Interessen fördert die Planung teilweise auch private Belange, indem, wie schon ausgeführt, durch den Tunnel die derzeit feststellbaren Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe für eine Vielzahl von Anliegern reduziert werden können.

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 SSW-Ausbaus neben den Umweltschutzbelangen, insbesondere in Gestalt des Vogel- und Fledermausschutzes, in Gestalt von Boden- und Gewässerbeeinträchtigungen 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 Verbreiterung der Trasse im westlichen Planbereich das bestehende Landschaftsschutzgebiet LSG H-S „Obere Leine“ teilweise zugunsten des Straßenbaus verkleinert wird und das insbesondere bauzeitlich mehrere Verbote der Schutzgebietsverordnung tatbestandlich erfüllt werden. Auch der entlang der Trasse vorhandene Wald- und Pflanzenbestand wird anlässlich der Baumaßnahmen dauerhaft beseitigt, wenngleich hinreichende Kompensati-onsmaßnahmen an anderen Standorten auferlegt sind. Die daneben tretenden Einzelbaum- und Biotopverluste entlang der Trasse (vgl. hierzu Ziffer 3.3.2 dieses Beschlusses) sind ebenfalls in die Gesamtbetrachtung eingeflossen. Sie werden trotz der vorgesehenen vollständigen Kompensation in die Abwägung eingestellt.

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. Ähnliches gilt für die zusätzlichen Kollisionsrisiken für Vögel und Fledermäuse, die sich durch die vorhabenbedingte Beseitigung der Dammböschngsvegetation im westlichen Planbereich ergeben. Als gegenläufiger Belang wurden zudem die anlagebedingten Beeinträchtigungen auf Tiere durch Habitat- und Quartiersverluste eingestellt, obgleich insoweit eine artenbezogene Kompensation durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen und auch Gegenstand dieses Beschlusses ist.

Es wird auch gesehen, dass die notwendigen Gewässerausbaumaßnahmen an der Ihme und am Hemminger Maschgraben bauzeitlich zu negativen Beeinträchtigungen der Gewässer, der dort vorhandenen Lebensräume und Wanderkorridore führen können. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch weitestgehend nur temporär.

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 des SSW in diesem Planungsabschnitt insgesamt zu ca. 820 t CO2-e/Jahr THG-Emissionen. Hierzu trägt nicht zuletzt der Betrieb des Tunnels im östlichen Plangebiet bei. Gerade dieser bringt jedoch neben der im öffentlichen Interesse stehenden verkehrsicheren und richtlinienkonformen Ausbau und durchgehenden Fortbetrieb der Bundesfernstraße zusätzliche, erhebliche lärmtechnische und städtebauliche Vorteile für die nähere Umgebung des Vorhabens im östlichen Planbereich.

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, Wasser, Klima/Luft 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

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, wenngleich die zielförmige Festsetzung des Vorranggebietes Hauptverkehrstraße (vierspurig) das Vorhaben auch in raumordnerischer Hinsicht im Übrigen stützt.

Weiterhin waren in die Gesamtabwägung die mannigfaltige temporäre und auch dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen Dritter, die bauzeitlichen Beeinträchtigungen der benachbarten Gewerbebetriebe und die Einschränkungen der vorhandenen Sportplätze und Erholungsflächen bzw. -angebote zu würdigen. Die Planfeststellungsbehörde übersieht auch nicht, dass neben den benachbarten Wohn- und Gewerbenutzungen bauzeitlich und durch die Verbreiterung der Trasse im Westbereich Auswirkungen auf die dort zahlreich vorhandenen privat genutzten Grünanlagen nicht ausbleiben werden.

Der Vorhabenträger hat die von der Planung aufgeworfenen Probleme – nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – im Sinne des Grundsatzes der Problembewältigung zutreffend erkannt und durch Anpassung des Querschnitts (Verminderungsmaßnahme), Begrenzung des Baufelds und des Grunderwerbs auf das unumgängliche Maß, Ersatz des Brückenbauwerks über der Hildesheimer Straße durch einen Tunnel, Verbesserung des Immissionsschutzes, Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen zugunsten naturschutz- und wasserrechtlicher 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.

4.7.2.2.3 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).

Im Einzelnen:
Aufgrund der Stellungnahme des Forstamts Fuhrberg war eine Überarbeitung des waldrechtlichen Kompensationskonzepts erforderlich. Sowohl was den Umfang auszugleichenden Waldverlusts als auch die Flächenauswahl für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angeht, gibt es gegenüber dem ursprünglichen Entwurf diverse Abweichungen, welche mit den zuständigen Unteren Waldbehörden sowie den beratenden Forstämtern einvernehmlich abgestimmt wurden.

Die Einigung mit dem Einwender zu 222 erfolgte auf dessen Anregung hin. Da die Länge der Lärmschutzwand und deren sichtbehindernde Wirkung auf die Firmengebäude auf dem Grundstück aus immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht zwingend geboten war, konnte man seitens des Vorhabenträgers diese Anregung unter Anpassung der Lärmschutzwandplanungen berücksichtigen. Die Zustimmung des unmittelbaren Grundstücksnachbarn liegt vor, weitere Betroffenheiten gibt es nicht, so dass eine förmliche Anhörung Dritter entbehrlich war.

### 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 Gewässerschutzes, des Bodenschutzes sowie die Interessen der Ver- und Entsorgungsträger berücksichtigt.

Die LHH hat zum Schutz des Weißstorchs eine kollisionsminimierende Schutzmaßnahme bis zur Leinebrücke gefordert. Diese wird in Abschnitt A Ziffer 1.3.2 beschrieben und in Teil B, Ziffer 4.5 begründet. Die Kollissionsschutzeinrichtung ist so frühzeitig wie möglich zu errichten. Da dies jedoch zunächst die Errichtung des Damms und der Dammböschung voraussetzt, kann die Errichtung der Kollisionsschutzeinrichtung nicht zeitlich vor der Beseitigung der Gehölze erfolgen, die der Herstellung des Damms dient. Bauzeitlich kann aufgrund des verringerten Geschwindigkeitsniveaus sowie der insgesamt nicht bekannten besonderen Kollisionsgefährdung des Weißstorches (Garnier et al 2010) von dieser abgesehen werden. Zudem dient die Schutzeinrichtung insbesondere auch anderen Belangen wie bspw. dem Sichtschutz angrenzender Freizeitnutzungen.

Die Regelung zur Fischbergung setzt eine Anregung des Anglerverbands zum Schutz der Groppe um. Es handelt sich dabei um eine rein vorsorgliche Anordnung, da die aktuellen Erkenntnisse zu Habitatstrukturen der Ihme nicht ausreichen, um die Eignung des Gewässers als Lebensraum der nach der FFH-Richtlinie geschützten Groppe abschließend zu beurteilen. Um Individuenverluste zu vermeiden, soll ggf. eine Fischbergung durchgeführt werden.

### 5.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Die Einleitung in Gewässer und die Versickerung von Niederschlagswasser ist eine Gewässerbenutzung und bedarf nach §§ 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, §§ 12, 13,§ 46 Abs. 2 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Der verfügende Teil dieses Beschlusses enthält unter Ziffer 2 die wasserrechtliche Erlaubnis für die in der Unterlage 18 aufgeführten Benutzungen durch die in der Unterlage aufgeführten Einleitungen in die Oberflächengewässer sowie das Grundwasser. Die Erlaubnis wird nach § 19 WHG im Rahmen der Planfeststellung als rechtlich selbständige Entscheidung in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde erteilt.

Für die vorgesehenen Einleitungen in die Gewässer II. und III. Ordnung werden wasserrechtliche Erlaubnisse erteilt. Für eine Bewilligung ist insoweit gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG von vornherein kein Raum, da diese Vorschrift eine Bewilligung für Einleitungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG explizit

ausschließt. Konkret betrifft dies die Einleitungen in die Leine, die Ihme und den Graben XXIX. Die materiellrechtlichen Voraussetzungen hierfür liegen vor:

Ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Wie oben im Einzelnen dargelegt, sind keine unvermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Insbesondere sind die Anforderungen an die wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele (Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot) eingehalten. Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften i.S. von § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG oder nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter stehen der Einleitung ebenfalls nicht entgegen. Bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde kann berechtigterweise unterstellen, dass der öffentlich-rechtliche Vorhabenträger, der zugleich Träger der Straßenbaulast sein wird, seiner Unterhaltungspflicht ausreichend nachkommen wird. Auch im Rahmen der Ausübung des Ermessens nach § 12 Abs. 2 WHG sind keine Gründe ersichtlich, die gegen die Erteilung der Erlaubnisse sprechen könnten. Wegen der Notwendigkeit der Einleitung für die Ausbaumaßnahme SSW hat sich die Planfeststellungsbehörde daher – im Einvernehmen mit den Unteren Wasserbehörden – entschieden, die Erlaubnisse zu erteilen.

Auch die Erlaubnis zum Versickern des anfallenden Niederschlagswassers ist zu erteilen. Zwar bestimmt § 46 Abs. 2 WHG, dass das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung keiner Erlaubnis bedarf, soweit dies in einer Rechtsverordnung nach § 23 Abs. 1 WHG bestimmt ist. Bislang hat der Bund jedoch keine entsprechende Rechtsverordnung erlassen. Daher bedarf das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser durch schadlose Versickerung weiterhin einer Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Niedersachsen hat von seiner Ermächtigung in § 46 Abs. 3 WHG zur Bestimmung der Erlaubnisfreiheit insoweit keinen Gebrauch gemacht.

### 5.4 Begründung des Vorbehalts der ergänzenden Planfeststellung

Die Willmerstraße wird infolge des Abrisses der Brücke über die Hildesheimer Straße und der Herstellung des Tunnelbauwerks in Baudocks neu hergestellt. Grundsätzlich wäre die Bestandswiederherstellung als Folgemaßnahme an einer Straße eines anderen Baulastträgers zwingend durch den Vorhabenträger der Maßnahme B3 SSW zu leisten. Geplant ist aber seitens der LHH, die Wiederherstellung auf der Grundlage einer eigenen Planung unter Kostenbeteiligung des Trägers der B3 selbst durchzuführen und dabei den Straßenzug umzugestalten. Die Umgestaltung bedarf eines Beschlusses der dafür zuständigen städtischen Gremien (Rat der LHH). Wenn die LHH nicht rechtzeitig zu einem Beschluss über die Wiederherstellung der Willmerstraße kommt und die städtische Planung damit nicht realisierbar wäre, verbliebe es bei einer ungeklärten bzw. ungelösten Problematik, da der Vorhabenträger bislang keine eigenen Pläne für eine reine Bestandswiederherstellung entwickelt hat. Für den Zustand nach Baudurchführung existierte dann keine ausführbare Planung. Um diese Regelungslücke zu schließen und damit der Träger der B3 in den Stand gesetzt wird, seiner Verpflichtung zur Wiederherstellung der Willmerstraße ggf. gerecht zu werden, wird, da zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließende Entscheidung getroffen werden kann, der Vorbehalt einer ergänzenden Planfeststellung in den Beschluss aufgenommen.

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

### 6.4.1 Landeshauptstadt Hannover, Schreiben vom 29.05.2020

- **FB 52, Sport und Bäder**

Von der Maßnahme sind folgende Grundstücke der Landeshauptstadt Hannover (LHH) betroffen, die vom FB 52 verwaltet werden: Sportanlage Schützenallee 10 (Nds. Döhren e.V. und FC Schwalbe e.V.), Sportanlage Meisenwinkel 8 (TuS Ricklingen e.V.), Sportanlage Mühlenholzweg 6 (SV 08 Ricklingen e.V.), Freibad Ricklingen, Kneippweg 25. Aufgrund des Umbaus der B 3 sind die gen. Sportanlagen mit ihren Sportaußenflächen teilweise Änderungen oder Einschränkungen unterworfen. Dies wirke sich unmittelbar

auf Trainings- und Wettkampfbetrieb aus. Die LHH fordert demgemäß eine Neuordnung der Sportaußenflächen vor Beginn der Baumaßnahmen an der B 3 auf Kosten des Vorhabenträgers bzw. Entschädigungen für Verluste an Grundstücksfläche.
Folgende Forderungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen:

a. Sportanlage Schützenallee 10 (Bezirkssportanlage Döhren):

Sportplatz-Flächen sollen für die Verbreiterung der Straßentrasse der B3 genutzt werden und stehen somit künftig der sportlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Zusätzlich werden Teile der Sportanlage als temporäre Bauflächen genutzt; sie stehen während der Bauphase dem Sport nicht zur Verfügung. Es handelt sich um eine Verkleinerung der Grundstücksfläche um insgesamt fünf Großspielfelder. Die LHH fordert, die sportliche Funktionalität zu gewährleisten. Dazu ist ein Umbau der Sportanlage nötig (Be- und Entwässerung, Flutlichtanlagen, Ballfangzäune, etc.).

Die Forderung der LHH nach einer vollständigen Übernahme sämtlicher mit der dauerhaften und temporären Grundstücksinanspruchnahme verbundenen Kosten durch den Vorhabenträger ist nur teilweise berechtigt. Eine Zusage der Entschädigung dem Grunde nach ist nur in folgenden Fällen zu geben:

- dauerhafte Grundstücksübertragung,
- temporäre Grundstücksnutzung,
- Abriss baulicher Anlagen: genehmigte, materiell legale Anlagen (z.B. Ballfangzäune, Flutlichtmasten etc.),
- Beseitigung anderer Grundstücksbestandteile (z.B. Bewuchs etc.).

Folgende Tatbestände sind einer Entschädigung nicht zugänglich:

- formell und materiell illegale Anlagen,
- Nutzungseinschränkungen bei Training und Wettbewerb,
- sonstige finanzielle / wirtschaftliche Nachteile (Einnahmeverluste, Mehraufwendungen, Altlastenbeseitigung), die nicht originär auf die Baumaßnahme B3 SSW zurückgeführt werden können.

Ein Anspruch auf Lärmschutz der dem Verkehrslärm ausgesetzten Sportanlage kann auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - grundsätzlich nicht vorgesehen werden. Die Forderung der LHH, dass der Vorhabenträger auf seine Kosten wirksame lärmreduzierende Maßnahmen plant und durchführt, wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung der LHH, bei baulichen Ersatzmaßnahmen den aktuellen Stand der Technik anzuwenden, wird entsprochen.

c. Sportanlage Mühlenholzweg 6 (SV 08 Ricklingen e.V.):

Die Forderung der LHH nach einem Bau eines 8 m hohen Ballfangzauns wird als unbegründet zurückgewiesen. Zugesagt wird die ordnungsgemäße Absicherung der Baustelle durch einen Bauzaun.

Die LHH lehnt ebenso die Teilinanspruchnahme einer Fläche der Sportanlage für die Baustelleneinrichtung zur Herstellung des Ersatzneubaus des Überführungsbauwerks über die Ihme ab. Da die Fläche nach begründeter Ansicht des Vorhabenträgers für die Baudurchführung zwingend benötigt wird, ist die Forderung zurückzuweisen.

d. Freibad Ricklingen

Die LHH fordert vom Vorhabenträger, die bilanziellen Verluste des Freibads (Referenzjahr 2019), die durch langjährige baubedingte Beeinträchtigungen verursacht werden könnten, zu entschädigen. Der Vorhabenträger sagt zu, Beeinträchtigungen von Gewässern durch Vermeidungsmaßnahmen zu unterbinden. Wegen des bei der Baudurchführung entstehenden Lärms sind nach Maßgabe der AVV Baulärm keine Maßnahmen erforderlich. Eine Entschädigung dafür ist nicht geboten, die Forderung wird zurückgewiesen.

- **FB 66, Tiefbau**

Folgende Punkte aus der Stellungnahme sind nicht erledigt: Nr. 58, 61 – 63, 65, 67 und 70.

Die LHH fordert eine umfassende Verkehrsuntersuchung zu den Auswirkungen der aus der Baumaßnahme Südschnellweg und der B3-Verlegung um Hemmingen resultierenden Verkehrsbelastungszunahme im Bereich des Ricklinger Kreisels. Sie fordert geeignete Maßnahmen, die ein Nutzen des städtischen Verkehrsnetzes durch Baustellenverkehre ausschließt. Der Südschnellweg sollte durch einen parallel verlaufenden Radweg ergänzt werden, wenigstens sollten die Betriebswege der Brücken für die Nutzung durch Radfahrer ausgebaut werden. Starkregenereignisse sollten sich nicht negativ auf angrenzende Straßen und Wege auswirken. Die LHH ist der Meinung, dass der Vorhabenträger grundsätzlich die Kosten für Planung und Bau der Willmerstraße zu übernehmen habe, auf die LHH nur ein geringfügiger Anteil für Verbesserungen entfalle. Die Kosten für Anpassungen und Neuerrichtung der im Zuge der Maßnahme zu bauenden und zu ändernden Lichtsignalanlagen trage der Straßenbaulastträger des Südschnellwegs. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit werde in der Ausfahrtrampe zur Hildesheimer Straße vor der Einmündung Zeißstraße eine zusätzliche Lichtsignalanlage erforderlich. Die LHH fordert, da sie befürchtet, dass Baustellen- und Umleitungsverkehre in das städtische Straßennetz ausweichen, weiterhin, dass ein Beweissicherungsverfahren für städtische Straßen, wie im Erläuterungsbericht beschrieben, durchgeführt wird.

Der *Vorhabenträger* hat dazu erwidert, dass ihm die verkehrlichen Defizite der B6 / B65 zwischen dem Landwehrkreisel und dem Ricklinger Kreisel bekannt seien. Dieser Abschnitt sei jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine durch die Maßnahme B3|Südschnellweg induzierte Erhöhung der Prognoseverkehrsstärken sei nicht zu erwarten und gutachterlich nicht festgestellt worden. Eine weitergehende verkehrliche Untersuchung sei daher abzulehnen.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat den Einwand geprüft. Da nach der Verkehrsprognose eine Zunahme der Verkehrsbelastung nicht ursächlich auf den Ausbau des SSW zurückgeführt werden kann, ergibt sich keine Notwendigkeit, den Ricklinger Kreisel und die Zuführung dahin in die Planung einzubeziehen. Somit bleibt es bis auf Weiteres Aufgabe der Unteren Straßenverkehrsbehörde, mit dem vorgeschlagenen Staumanagement und mittels einer angepassten Lichtsignalsteuerung unerwünschten Rückstau in der Friedrich-Ebert-Straße durch Verlegung in andere Zuläufe zu verringern.

Der *Vorhabenträger* geht davon aus, dass die Baustellenverkehre nur über das klassifizierte Netz oder über spezielle Baustraßen abgewickelt werden, und wird dies im Rahmen der Ausschreibung sowie Bauausführung berücksichtigen. Die Andienung der einzelnen Baustellenbereiche werde mit der Verkehrsbehörde abgestimmt.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält die Problematik für grundsätzlich lösbar, wenn der Vorhabenträger seine Zusagen, auch zu Abstimmungen mit der LHH, einhält. Eine Regelung im Beschluss kann daher unterbleiben.

Der *Vorhabenträger* hat zu der Anregung, einen straßenbegleitenden Radweg zu ermöglichen, die Bereitschaft erkennen lassen, einen parallelen Planungsprozess fachlich positiv zu begleiten. Dieser Prozess müsse aber von der LHH ausgehen. Verkehrlich und technisch sinnvolle sowie wirtschaftliche und ggf. förderfähige Möglichkeiten zur

Optimierung des vorhandenen Radwegenetzes sollten untersucht werden.

Im Zusammenhang mit der Bundesfernstraßenplanung schlage er folgende Überlegungen vor:

- Nutzung von Baustraßen als spätere Radwegeverbindungen, sofern geeignet,
- Nutzung von Erdaushub aus der Tunnelbaugrube zur Höherlegung und Neuprofilierung einer Radwegeverbindung,
- Nutzung provisorischer Gründungselemente und Unterbauten der Leine- und Leineflutbrücke,
- Nutzung von vorhandenen Baulogistikflächen.

Die *Planfeststellungsbehörde* verweist auf die grundsätzlichen Ausführungen zur Planung eines straßenbegleitenden bzw. straßennah verlaufenden Radwegs in Ost-West-Richtung in Abschnitt B, Kap. 6, wie sie in der Auseinandersetzung mit einzelnen Einwendungen entstanden sind.

Die Zuständigkeit für die Planung eines solchen Radwegs und die Schaffung genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen läge bei der LHH.

Der *Vorhabenträger* hat erwidert, dass sowohl für den Endzustand als auch den Bauzustand die geplanten Entwässerungseinrichtungen dem gültigen Regelwerk entsprächen und abschließend im Anhörungsverfahren auch mit der UWB und der Städtentwässerung der LHH abgestimmt werden. Eine negative Einwirkung auf angrenzende Flächen sei nicht absehbar.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält die geplanten Maßnahmen wie die gegebenen Zusagen für ausreichend. Die UWB hat eine umfangreiche Prüfung vorgenommen und im gebotenen Umfang Nebenbestimmungen für diesen Beschluss vorgeschlagen. Weitergehende Regelungen sieht die Planfeststellungsbehörde als nicht erforderlich an.

Der *Vorhabenträger* hat erläutert, dass die Willmerstraße entsprechend der nachrichtlich dem Feststellungsentwurf beigefügten Unterlage 16.1 baulich umgesetzt werden solle. Die Umgestaltung der Willmerstraße und die damit verbundenen Begleitmaßnahmen sowie die Regelungen zur baulichen Umsetzung und Kostentragung würden gesondert zwischen der LHH und dem Vorhabenträger vereinbart. Im Falle einer Nichtrealisierung der umgestaltenden Planung werde der Vorhabenträger die Willmerstraße analog des Bestandes wiederherstellen.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat die Regelung im Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 1.15 geprüft und für ausreichend erachtet. Die Bundesrepublik Deutschland hat zugesichert, die Kosten der Bestandswiederherstellung (einschl. unumgänglicher Folgemaßnahmen wie dem Ersatz des Fußgängertunnels durch einen Überweg) zu tragen. Er hat im Erörterungstermin bestätigt, dass er die Kostenteilung zwischen ihm und der LHH über eine Differenzbetrachtung ermitteln werde.

Der *Vorhabenträger* hat entgegnet, dass die Kosten der (Wieder-)Herstellung der Lichtsignalanlagen (LSA), die der Maßnahme geschuldet sind, dem Grunde nach anerkannt werden. LSA, die ausschließlich der Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Bereich des Knotenpunktes Hildesheimer Straße dienen und keine notwendige Folgemaßnahmen darstellen, seien jedoch nicht berücksichtigungsfähig.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält die Zusagen des Vorhabenträgers grundsätzlich für ausreichend. Sie geht bei dieser Bewertung davon aus, dass die Lichtzeichenanlage im östlichen Einmündungsbereich der Zeißstraße noch Teil der Planung des Vorhabenträgers ist und mithin auch dessen Kostenpflicht unterfällt.

Der *Vorhabenträger* bestätigt die unterschiedlichen Auffassungen hinsichtlich des Erfordernisses einer Beweissicherung des nachgeordneten Straßennetzes. Diese wird aus Sicht des Vorhabenträgers, aufgrund der Abwicklung der Baustellenverkehre über das klassifizierte Netz sowie der Aufrechterhaltung des weiträumigen Verkehrs über das Provisorium als nicht erforderlich angesehen. Nahräumige Verkehre, die das nachgeordnete Straßennetz benutzen, seien dem städtischen Ziel- und Quellverkehr zuzuordnen.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat festgestellt, dass der Beweissicherungskorridor nach den Erläuterungen im Kap. 9.2 der Unterlage 1 mit den Genehmigungs- und Fachbehörden, also im Abstimmungsverfahren, festgelegt wird. Die LHH kann also im Rahmen dieses Abstimmungsverfahrens noch Vorschläge für zu dokumentierende Straßen und Wege machen. Eingedenk der Tatsache, dass der Aufwand für Feststellungsprotokoll, Vermessung und Lichtbilder überschaubar erscheint und ein nachträglicher Rechtsstreit über die Ursachen und die Kostentragung tatsächlich entstandener Schäden damit eher vermieden werden kann, ist dem Vorhabenträger anzuraten, sich hier gegenüber der LHH konziliant zu verhalten. Die Planfeststellungsbehörde sieht aber, weil nach dem Erläuterungsbericht noch kein Beweissicherungskorridor festgelegt und somit auch noch nichts ausgeschlossen ist, keinen Entscheidungsbedarf, sondern geht davon aus, dass die abschließende Entscheidung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Wege der Benehmensherstellung gefunden wird.

Die Anregungen wurden daher – soweit ihnen nicht durch Zusagen des Straßenbaulastträgers abgeholfen wurde – als unbegründet und im gebotenen Umfang zurückgewiesen.

- **FB 67, Umwelt und Stadtgrün**

Die vom FB 67 benannten Punkte aus der Stellungnahme sind nicht erledigt: Nr. 72 - 84.

Baustelleneinrichtungsflächen: Während der Bauabwicklung ist in der Zeit der Gartensaison (März bis Oktober) die Erreichbarkeit der benachbarten Kleingartenanlagen uneingeschränkt zu gewährleisten. Grunderwerb: Die temporär für den Straßenbau und nach Abschluss der Bauarbeiten für landschaftsplanerische Maßnahmen erforderlichen Flächen sind nach der Rückverlegung des Pänner-Schuster-Weges auf die alte Trasse und Wiederherstellung der öffentlichen Verkehrsfläche, sowie der Rasen- und Gehölzflächen mit Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wieder an die Landeshauptstadt Hannover, Fachbereich Umwelt und Stadtgrün bzw. Tiefbau, zu übergeben. Lärm- und Kollisionsschutz im Bereich der Ricklinger Kiesteiche: für Tiere, insbesondere Weißstörche und Bartfledermäuse ist ein zusätzlicher beidseitiger Lärm- und Kollisionsschutz (4 m hoch), zu Lasten des Vorhabenträgers, im Bereich der Ricklinger Kiesteiche und der Leine auf einer Länge von rd. 400 m dringend erforderlich. Während der Bauphase muss ein ausreichender Sichtschutz zum FKK-Freibadeplatz am Siebenmeterteich gewährleistet werden. Auch im Abschnitt zwischen Leineflutbrücke und RRB wird aufgrund der geplanten Baustraße lediglich ein lückiger Gehölzbestand verbleiben. Dies sollte ebenfalls durch eine Lärmschutzwand kompensiert werden. Im Bereich der Leineflutbrücke werden wichtige Leitstrukturen für Fledermäuse (hier: Bartfledermaus) zum Überfliegen des SSW entfernt, weshalb die Errichtung von Kollisionsschutzwänden erforderlich ist (LBP, S. 77). Dies müsste im gleichen Maße für den Bereich des Regenrückhaltebeckens und die Leinebrücke gelten. Denn auch hier fallen durch Entnahme der Gehölzkulisse wichtige Leitstrukturen weg. Grunderwerb: Für vorübergehend in Anspruch genommene städtische Flächen (im Einzelnen bezeichnet), die nach Beendigung der Baumaßnahme wiederhergestellt und bepflanzt werden, sei aus Sicht der LHH nach einem Zeitraum von 3 bis 10 Jahren nach Beendigung der jeweiligen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege eine Rückgabe an den FB 67 zu vereinbaren. Wegeverlegung Leineflutbrücke: Die Verlegung des Weges auf der Ostseite der Flutbrücke muss unter Wahrung der bestehenden bzw. zu erhaltenden Bäume erfolgen. Dies gilt für den südlichen Beginn der Wegeverlegung. Auch ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Gewässer einzuhalten. Randbepflanzung des Rückhaltebeckens am Vermehrungsgarten:

Um eine übermäßige Beschattung der gartenbaulich genutzten Flächen des Vermehrungsgartens zu verhindern, sollte anstelle der Baumreihe eine Strauchpflanzung, gerne mit essbaren Früchten; erfolgen. Wegeverbindungen in der Leineaue sollten auch während der Bauphase erhalten bleiben. Für die Baumpflanzungen in der Willmerstraße muss ein ausreichend hoher Grundwasserspiegel erhalten bleiben.

Der *Vorhabenträger* hat dazu erwidert, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke grundsätzlich (bis auf etwaige Einschränkungen über kürzere Zeiträume) gesichert sei. Die Flächen können nach Rückverlegung und Wiederherstellung an den bisherigen Eigentümer zurückgegeben werden. Der Schutzzweck der Kompensationsmaßnahmen, die auf diesen Flächen realisiert werden sollen, ist dauerhaft bzw. bei einer konkreten Regelung im Planfeststellungsbeschluss für die festgelegte Mindestdauer der Kompensationsmaßnahmen zu gewährleisten. Eine Lärm- und/oder Kollisionsschutzwand lehnt der Vorhabenträger ab, weil nach den Vorschriften der 16. BImSchV und der sog. Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) kein Anspruch bestehe. Er ist lediglich bereit, einen Sichtschutzzaun an der Baufeldgrenze zu errichten, um die Einsehbarkeit des FKK-Badeteichs zu erschweren. Ein Kollisionsschutz für Weißstörche sei seiner Auffassung nach nicht erforderlich, weil die bestehende Straße nur umgebaut werde, die Bestandssituation sich also nicht verändere, keine Flugrouten durchschnitten werden, Gehölzkulisse verbleibe, die es Störchen ermögliche, den Bereich in ausreichender Höhe zu überfliegen. Die Rückübereignung von Flächen an die LHH bzw. den bisherigen Eigentümer betrachtet er als grundsätzlich möglich. Der Verlust von Bäumen und Gehölzen werde auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Eingriffsnahe Bäume und Gehölze werden durch Schutzzäune und Einzelbaumschutz gem. DIN 18920 geschützt, vgl. Unterlage 9.3, M.-Nr. 1.3 und 1.4. Diese Maßnahmen seien auch in den Maßnahmenplänen der Unterlage 9.2 dargestellt. Er hält die Befürchtung, dass 12 Hochstämme zu einer übermäßigen Beschattung führen, nicht für plausibel. Eine Wegeverbindung bleibe während der Bauphase auf jeden Fall bestehen. Der Grundwasserspiegel in der Willmerstraße könne durch vielfältige Maßnahmen in etwa erhalten werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* bewertet die Gegenäußerungen des Vorhabenträgers in einigen Punkten als ausreichende Zugeständnisse. Dies gilt für die Aussagen zur Rückübereignung von Grundstücksflächen, zum Baumschutz, zur Aufrechterhaltung von Wegeverbindungen und zum Grundwasserspiegel in der Willmerstraße. Beim Thema Kollisionsschutz für Weißstörche und Bartfledermäuse folgt die Planfeststellungsbehörde teilweise der Bewertung des Fachbereichs Umwelt und Stadtgrün (s. Abschnitt A, Ziffer 1.3.2). Die Ablehnung der Lärmschutzwand findet eine ausreichende Stütze in der 16. BImSchV und der VLärmSchR 97, da der Naherholungsbereich nicht zur Nachbarschaft i.S.v. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV gehört. Der Vermehrungsgarten an der Ihme wird durch die Baumaßnahme in seinem Bestand beeinträchtigt durch dauerhafte Grundstücksverkleinerung in Höhe von ca. 730 m², das wären bezogen auf die Gesamtfläche ca. 3 %. Als Ausgleichsmaßnahme 8.3 A sollen standortgerechte Solitärgehölze wie Stieleiche, Bergahorn, Winterlinde oder Spitzahorn gepflanzt werden. In Anbetracht der Tatsache, dass die gen. Baumsorten Höhen von über 25 m erreichen können und stattliche Kronen ausbilden, ist eine Beschattung des benachbarten, nördlich der Baumreihe gelegenen Gartens durchaus wahrscheinlich. Allerdings wird dieser Zustand erst in mehreren Jahrzehnten erreicht sein. Eine Beschattung durch hohe Bäume ist auch bereits heute gegeben. Sowohl auf der Böschung des Südschnellwegs als auch an den Ufern der Ihme stehen Bäume, deren Schattenwurf die Nutzung des Gartens aber wohl nicht übermäßig beeinträchtigt. Da im Gefolge des Ausbaus viele Einzel- und Waldbäume gefällt werden, der Ausgleich bzw. Ersatz aber zumeist an weit entfernter Stelle geschieht, um die Belange der Hochwassersicherheit zu beachten, ist es begründet, im Umfeld des Südschnellwegs, wo es möglich ist, neue Bäume zu pflanzen.

Die Einwendungen wurden daher – soweit ihnen nicht durch Zusagen des Straßenbaulastträgers abgeholfen wurde – als unbegründet im gebotenen Umfang zurückgewiesen.

### 6.4.2 Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen, BI Umweltschutz e.V. (BiU), Schreiben vom 17.05.2020

Die *BI Umweltschutz* lehnt den autobahnähnlichen Ausbaustandard ab, da eine Verbreiterung von 14,5 m auf 25,6 m mit schwerwiegenden Folgen für Natur und Landschaft, das Landschaftsschutz- und Naherholungsgebiet verbunden wäre. Die Herleitung der Verkehrsprognose kann sie nicht nachvollziehen. Die max. Höchstgeschwindigkeit soll auf 80 km/h begrenzt werden. Ein Wechsel von vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten auf einer Strecke von 2 km führe eher zu Staus, kurzfristig höheres Tempo erhöhe die Unfallwahrscheinlichkeit. Die BiU fordert, auf der gesamten Strecke Lärmschutzwände zu erstellen. Bemängelt wird die fehlende parallele Radverbindung als hochwassersichere Querung in Ost-West-Richtung. Die BiU regt an, die Unterführung Mühlenholzweg breiter auszuführen. Für den Entfall der Radwegquerung an der Döhrener Masch werden praktikable, zumutbare Alternativen verlangt. Der Radweg an der Schützenallee sollte über die Bestandswiederherstellung hinaus in einer für zukünftige Verkehre optimierten Breite und ohne Verschwenkung ausgebaut werden. Zudem werden Vorschläge für die Gestaltung der Willmerstraße gemacht.

Der *Vorhabenträger* entgegnet, dass der Antragsgegenstand dieses Verfahrens der geringstmöglich dimensionierte Querschnitt sei, den die anerkannten Regeln der Technik für die vorhandenen Verkehrsstärken vorsehen (s. hierzu die Ausführungen im Variantenvergleich in Abschnitt B, Ziffer 4.7.1). Die unterschiedlichen Verkehrsprognosen und ihre Methodik wurden vom Vorhabenträger erläutert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei einer Entwurfsklasse EKA 3 sei festgelegt mit <= 100 km/h. Regelungen zu gegebenenfalls erforderlichen Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgten in der Regel durch die zuständigen Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die Ablehnungsgründe für die Errichtung von Lärmschutzwänden hat der Vorhabenträger ausführlich beschrieben, unter Nr. 6.4.1 wurde dies zitiert. Eine Radwegplanung habe es im Vorfeld der Planung gegeben. Der Bund habe jedoch aufgrund des parallel existierenden Radwegenetzes sowie aufgrund der Tatsache, dass derzeit auf dem Südschnellweg kein Radverkehr abgewickelt wird, keine Veranlassung gesehen, einen zusätzlichen straßenbegleitenden Radweg in eigener Baulast zu planen und zu bauen. Lage und Querschnitte der Unterführungen des Schnellwegs mit Radwegen seien mit der LHH abgestimmt worden. Für den Radweg in der Schützenallee habe der Vorhabenträger keine Zuständigkeit, diese liege bei der LHH. Gleiches gelte auch für die Gestaltungsvorschläge zum Ausbau der Willmerstraße. Hier dürfe der Vorhabenträger nicht planen. Möglich oder erforderlich sei nur die Bestandswiederherstellung.

Im *Erörterungstermin* wurde die Debatte über einige Themen vertieft weitergeführt. Die BiU beharrte darauf, dass statt der RAA die RAL angewendet werde und die Standstreifen wegfallen sollten. Für den Radweg sah sie eine klare Verpflichtung des Bundes, auch Radfahrenden ihr Anrecht auf vernünftige Längs- und Querverbindungen zu verschaffen. Das angeblich zur Verfügung stehende parallele Radwegenetz der Stadt sei nicht vorhanden bzw. stellenweise nicht zumutbar nutzbar. Es müsste entweder verbessert werden oder der Bund plane den Radweg hinzu.

Bei der Unterführung Mühlenholzweg und der Schützenallee rügte die BiU fehlende Prognosen und die Berücksichtigung des technisch und baulich Erforderlichen für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs. Der Vorhabenträger sieht weiterhin keine Verpflichtung für Maßnahmen, für die eine eigenständige Planung eines anderen Straßenbaulastträgers erforderlich sei. Die Grenze der Folgemaßnahme dürfe nicht überschritten werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* kommt nach Prüfung des verfahrensgegenständlichen Materials zu folgendem Ergebnis:

In der Rechtsprechung ist die Anwendung technischer Regelwerke als aktuelle und spezifische wissenschaftliche Erkenntnisquelle allgemein akzeptiert. Nach Auffassung der

Gerichte geben sie den Stand der Technik wieder. Ausgehend hiervon wird gegen eine technische Straßenausgestaltung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, regelmäßig nichts zu erinnern sein. Je höher die Verkehrsstärke (DTV-Wert) bzw. je weiter die prognostizierte Verkehrsstärke oberhalb der maximalen Einsatzgrenze von Straßen ohne Sicherheitsstreifen liegt, desto mehr spricht für ein Festhalten am Regelquerschnitt und für eine Ablehnung von Sonderlösungen wie Nothaltebuchten und/oder aufgeweitetes Bankett. Im vorliegenden Fall liegt die prognostizierte Verkehrsstärke 80 % oberhalb der maximalen Einsatzgrenze von 30.000 Kfz (54.000 Kfz) gem. RAL. Zu einem anderen Ergebnis würde man in der Abwägung nur kommen, wenn die vom Vorhabenträger vorgelegte Verkehrsprognose fehlerbehaftet wäre und sich bei einer ordentlichen Prognose eine Abweichung „nach unten“, also eine Senkung der Verkehrsbelastung im Vergleich zum gegenwärtigen Zeitpunkt ergeben würde. Für eine Fehlerhaftigkeit der Prognose, die derartig gravierende, auf die Planung durchschlagende Änderungen zum Ergebnis hätte, gibt es derzeit keine Indizien. Lediglich die spekulative Annahme, dass durch eine erfolgreiche Verkehrswende die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge auf deutschen Straßen insgesamt stark rückläufig sein wird, könnte die prognostizierte Verkehrsbelastung so weit reduzieren, dass eine Planung nach RAL mit einem RQ 21 zulässig würde. Zzt. fehlt es aber an verlässlichen Anzeichen, dass dieser Prozess wirklich in Gang kommt, so dass durchgreifende Zweifel an der Prognose zum gegenwärtigen Moment nicht erhärtet werden können. Allerdings könnte sich durch den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.04.2021, der den Klimaschutz zur dringend notwendigen Aufgabe zum Schutz der Freiheitsrechte zukünftiger Generationen macht, und im Gefolge der vom Gesetzgeber nunmehr zwingend in den kommenden Jahren zu regelnden Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ergeben, dass die vom Vorhabenträger errechnete Prognose von der tatsächlichen Entwicklung abweichen wird. Dies ist zzt., wie oben gesagt, reine Spekulation.

Verkehrsbehördliche Regelungen wie z.B. zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden gem. Nr. 35 Abs. 6 der Planfeststellungsrichtlinien des Bundes (PlaFeRiLi 19) nicht im Planfeststellungsbeschluss getroffen, sondern nur dann, wenn sie konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straße sind, etwa, wenn aufgrund der Umgebung oder des angestrebten Ausbauzustands der Straße oder aufgrund bestimmter planerischer Absichten des Straßenbaulastträgers die für den Straßentyp maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht ausgeschöpft werden kann. Die Entwurfsgeschwindigkeit von <= 100 km/h ist keine Aussage über die zukünftige verkehrsbehördliche Regelung, sondern eine Planungsgröße. Die Planfeststellungsbehörde trifft hier keine eigene Entscheidung, da für die Problembewältigung ein eigenständiges verwaltungsbehördliches Verfahren zur Verfügung steht.

Der Südschnellweg im östlichen Ausbauabschnitt im Anschluss an das Tunnelportal wird gänzlich mit Lärmschutzwänden ausgestattet, im westlichen Abschnitt teils mit Lärmschutzwänden, teils mit Irritations- oder Kollisionsschutzwänden, die aber auch lärmabsorbierend bzw. lärmschützend wirken. Es verbleibt ein kürzerer Abschnitt zwischen Leineflutbrücke und dem westlichen Tunnelportal ohne Lärmschutz. Dieser lässt sich aus der 16. BImSchV und den VLärmSchR 97 für diesen Bereich nicht begründen, wie der Vorhabenträger zurecht erkannt hat. Insofern fehlt es auch an einer normierten Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde; sie kann nur gem. § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen auferlegen hat, wenn diese zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. „Das ist der Fall, wenn die Auswirkungen der Allgemeinheit oder dem Dritten ohne Ausgleich nicht zumutbar sind.“ (Stelkens/Bonk/Sachs § 74) Die Lärmbelastung ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte in den angrenzenden Bereichen beträchtlich, sie überschreitet aber in den Bereichen ohne Lärmschutz nicht die Werte der gegebenen Vorbelastung und erreicht auch nicht die Grenzwerte der sog. Lärmsanierung. Somit fehlt es hier an der Erforderlichkeit. Ein Anspruch von Dritten oder der Allgemeinheit auf weiteren Lärmschutz ist nicht gegeben.

Zur parallelen Radwegeverbindung s. die Begründung zur Stellungnahme Nr. 4.1 in Abschnitt B Ziffer 6.

Unterführte Radwege, für die neue Brückenbauwerke erstellt werden, müssen nach Beendigung in ihrem Bestand wiederhergestellt werden. Für einen optimierten Ausbau fehlt dem Vorhabenträger Bund die Planungsbefugnis. Diese liegt bei dem Wegebaulastträger, der LHH. Der Vorhabenträger berücksichtigt Planungsabsichten der LHH und setzt diese auch im Rahmen der Wiederherstellung um. Im Falle des Mühlenholzwegs sind ihm seitens der LHH jedoch keine Absichten mitgeteilt worden, den Weg in Zukunft in größerer Breite auszubauen. Auch an der Schützenallee kann der Vorhabenträger mangels eigener Planungsbefugnis nur den Bestand wiederherstellen bzw. Anschluss- bzw. Angleichungsmaßnahmen durchführen. Der Begriff der Folgemaßnahme ist weiterhin eng auszulegen.[4] Der Grundsatz der Problembewältigung verlangt zwar, in die Planung Probleme einzubeziehen und zu lösen, die das Vorhaben in seiner Umgebung aufwirft. Mit dem Bau einer Unterführung für den Radweg ist dies insofern geschehen, als der Vorhabenträger grundsätzlich sicherstellt, dass der Mühlenholzweg nicht unterbrochen wird. Ob der Weg in Zukunft für eine Nutzung als Radschnellweg ausgebaut wird, kann der Vorhabenträger nicht beeinflussen.

Die befestigte Wegealternative als Ersatz der bisherigen Nord-Süd-Verbindung in der Döhrener Masch ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit einer Breite von 3 m auskömmlich, da diese Breite gem. ERA 2010 dem Regelmaß eines einseitigen Zweirichtungsradwegs entspricht.

Sowohl die Schützenallee als auch die Willmerstraße sind Straßen in der Baulast der Stadt. Auch hier kann der Vorhabenträger über Anschluss und Anpassung hinaus nichts veranlassen. Für die Willmerstraße liegt ein Ausbaukonzept der Stadt vor, dass der Vorhabenträger berücksichtigen wird. In der Schützenallee ist aufgrund des Tunnelbauwerks und des höhengleichen Anschlusses der Schützenallee eine Querung für Radfahrer unumgänglich. Dies führt zu einer Fahrzeitverlängerung, die aber im Vergleich zu dem Nutzen, den der Tunnel insgesamt bringt, auch von Radfahrenden hinzunehmen ist.

Die Einwendungen, die die BiU insgesamt aufrechterhalten hat, sind inhaltlich nachvollziehbar, werden aber letztlich als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.3 Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Schreiben vom 22.04.2020

Der ADFC erhebt Einwendungen zu folgenden Themen: Es fehlt ein straßenbegleitender Radweg entlang der Trasse zwischen Landwehrkreisel und Schützenallee. Die Unterführung Mühlenholzweg (BW 03) ist zu schmal. Die Radverkehrsbedingungen im Bereich Döhrener Maschpark und Schützenallee verschlechtern sich massiv. Zusätzlich werden Einwendungen zur Ausgestaltung der Radwegführung im Kreuzungsbereich

[4] „§ 75 Abs. 1 S. 1 erweitert die Befugnis der PlfBehörde aber nicht unbegrenzt, vielmehr unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlage entstehen.11 Sie dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen.12 Selbst wenn eine Anpassung unvermeidbar ist, dürfen andere Planungen nicht mit erledigt werden, die ein eigenes umfassendes Planungskonzept eines anderen Planungsträgers erfordern.13 Setzen notwendige Anpassungen an anderen Anlagen ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus, sind sie aber zulässig, wenn der insoweit originär zuständige Planungsträger ein solches Konzept bereits hinreichend konkret und verfestigt entwickelt hat und die Planung auf dieses Konzept Rücksicht nimmt. […]
Die Folgemaßnahmen müssen notwendig sein; dass sie nützlich oder zweckmäßig erscheinen mögen, reicht nicht. Notwendig i. S. d. Abs. 1 S. 1 sind nur Folgemaßnahmen, die dem Anschluss und der Anpassung des Vorhabens an andere Anlagen dienen, Probleme von einigem Gewicht betreffen und erforderlich sind, um durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte zu bewältigen. (Stelkens/Bonk/Sachs zu § 75 VwVfG in: Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2018, Verfasser: Neumann/Külpmann)

Südschnellweg/Schützenallee sowie zur Ausgestaltung der Unterführung An der Bauerwiese, zur Ausgestaltung der Radwegeführung im Kreuzungsbereich Südschnellweg/Schützenallee und zur Radwegeführung im Kreuzungsbereich Südschnellweg/Hildesheimer Straße erhoben.

Zum Radweg s. Nr. 6.4.1.
Zur Unterführung Mühlenholzweg s. Nr. 6.4.2

Über die Radwegalternative, die die wegfallende Querung im Döhrener Maschpark ersetzt, wurde mehrfach im Erörterungstermin mit verschiedenen Einwendern diskutiert. Es wurde dabei nicht problematisiert, ob die Querung aufrechterhalten werden könne. Dies ist aufgrund der Ersetzung der Brücke durch einen Tunnel im Bereich der Willmerstraße, mit dem Portal westlich der Schützenallee, nicht bzw. nur mit größeren Nachteilen möglich (s.a. Einwendungsnummer 260). Beklagt wurde aber, dass der Ersatzweg umwegig, nicht planfrei nutzbar und teilweise nicht durchgängig von Radfahrenden befahren werden könne. Auch am Querschnitt dieses Weges wurde Kritik geübt. Im *Erörterungstermin* konnte keine Einigung erzielt werden. Es wurde klargestellt, dass die Ersatzverbindung mit Asphalt befestigt wird. Hochwasserfrei könne diese Wegeverbindung allerdings nicht sein. Als Hauptkritikpunkt verblieb die sog. Blaue Brücke über die Leine, die als Fußgängerbrücke von Radfahrenden oftmals nicht befahren werden könne. Hier kommt als Lösung nur ein Ersatzbau in Betracht. Baulastträger wäre die LHH. Der ADFC ist abweichend allerdings der Auffassung, dass der Vorhabenträger gefordert sei, eine *angemessene* Ersatzverbindung in eigener Verantwortung zu schaffen. Die *Planfeststellungsbehörde* sieht Anhaltspunkte dafür, dass die gen. Brücke von Radfahrenden nicht ohne Probleme genutzt werden kann, da sie zugunsten von Fußgängern absteigen müssen, allerdings ergibt sich ein Neubau nicht „aus der Natur der Sache“, sondern erfordert ein planerisches Konzept des zuständigen Baulastträgers, weshalb diese Maßnahme nicht (mehr) als Folgemaßnahme einzustufen ist. Im Übrigen ist diese Brücke auch kein Bestandteil der Alternativroute, die den Entfall Döhrener Masch kompensiert. Da der Vorhabenträger seine Bereitschaft zur Mitwirkung außerhalb einer anzuerkennenden Rechtspflicht an einer verbesserten Berücksichtigung der Belange der Radfahrenden erklärt hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Problematik nicht innerhalb dieses Verfahrens behandelt werden muss.

Bei den weiteren genannten Anschlussstellen bzw. Querungen der Verkehrstrasse des Bundes mit dem städtischen Straßen- und Wegenetz sieht der *Vorhabenträger* baulastträgerschaftlich keine eigene Zuständigkeit für Korrekturen oder Verbesserungen an den städtischen Straßen und Wegen über Folgemaßnahmen hinaus. Dieser Bewertung schließt sich die *Planfeststellungsbehörde* an.

Die Einwendung wurde daher, sofern sie im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnte, als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.4 Einwendungsnummer 265 Verkehrsclub Deutschland (VCD) - KV Region Hannover e.V. c/o Umweltzentrum, Schreiben vom 18.05.2020 s.a. ADFC und Nr. 251

Der VCD unterstützt die Forderung des ADFC nach einer Verbesserung von Radverkehrsanlagen, betreffend die Unterführung Mühlenholzweg, die Schützenallee sowie die ergänzende Planung einer Radwegverbindung an der B3. Der VCD lehnt einen „autobahnähnlichen“ Ausbau des Südschnellwegs, der höhere Geschwindigkeiten ermöglicht, als kontraproduktiv für den Klimaschutz und den Nahverkehrsplan der Region Hannover ab.

S. zur Begründung unter Nr. 6.4.2 und 6.4.3.

Die Einwendung wurde daher, sofern ihr im Anhörungsverfahren nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.5 Einwendungsnummer 179, Schreiben vom 18.05.2020

Die *Einwenderin* wehrt sich gegen den enteignenden Eingriff für vorübergehende wie dauerhafte Zwecke in ihr südlich der B3 gelegenes Gartengrundstück, welches sie nach Beendigung der Baumaßnahme ungeschmälert wiedererhalten und verpachten möchte. Ebenso wendet sie sich gegen den Abriss einer Gartenlaube. Betroffen ist das nördliche Viertel des Flurstücks 75/2. Sie sieht im Unterschied zum Vorhabenträger Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV als gegeben an.

Die *Einwenderin* wird im Verfahren anwaltlich vertreten. Die umfangreiche Stellungnahme umfasste mehrere Unterpunkte. Es wurden formelle wie materielle Einwendungen erhoben. Die formellen Einwendungen beziehen sich auf die Modalitäten der Planauslegung. Es wird moniert, dass die während der Auslegungsfrist mitgeteilte Plankorrektur bzgl. des betr. Flurstücks nicht zu einer Verlängerung der Äußerungsfrist geführt habe. Zweitens wurde festgestellt, dass der Server der Region Hannover nicht durchgängig erreichbar bzw. die Ausgabe der Unterlagen zeitweise nicht möglich war.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat umfassend begründet, weshalb aus ihrer Sicht ein Verfahrensfehler nicht vorliegt. Die Äußerungsfrist ist auch gem. § 73 Abs. 2 bis 4 VwVfG ausreichend gewesen, da die Mitteilung mit Schreiben vom 18.03.2020 erfolgte; bis zum 18.05.2020 bestand noch eine über 2 Wochen weit hinausgehende Frist für die Stellungnahme/Einwendung, die dann auch pünktlich mit Fristablauf und rechtzeitig bei der Region Hannover eingelegt wurde. Es gab während der Auslegungszeit zwar kurzfristige Einschränkungen bei der Einsichtnahme im Internet wie bei der Planauslegung in der Stadt Hemmingen, die aber nicht so schwerwiegend waren, dass sie die Einsichtnahme unzumutbar behindert hätten (siehe Abschnitt B, Ziffer 2). Der Vorhabenträger verwies auch auf § 6 Abs. 1 Satz 3 i.V. mit § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz-PlanSiG). Nach diesen Vorschriften muss die öffentliche Auslegung der Planunterlagen nicht wiederholt werden, wenn sie nach Maßgabe der Vorgaben des § 3 Abs. 1 PlanSiG hätte entfallen können. Dies war hier wegen der parallel erfolgten Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet der Fall.

Im *Erörterungstermin* gab der Vertreter der Einwenderin zu, die formellen Einwendungen nur vorsorglich vorgetragen zu haben.

Die *Planfeststellungsbehörde* kann hier ebenso wie der Vorhabenträger keinen Verfahrensfehler erkennen. Ergänzend wird hinzugefügt, dass – unterstellt, ein solcher würde vorliegen – sich dieser nicht auf die Rechtsposition der Einwenderin ausgewirkt hat, da diese ja, wie schon gesagt, ihre Einwendung rechtzeitig eingelegt hat und somit vollumfänglich am Anhörungsverfahren zu beteiligen war.

Materiell hält die Einwenderin den Eingriff in ihr Grundstück für entbehrlich, da die Erschließung des Flurstücks 74/4 durch den als Grünverbindung im rechtsgültigen Bebauungsplan 991 der LHH eingezeichneten Wanderweg nicht erforderlich sei, wenn die Flurstücke 74/4 und 74/5 nicht als getrennte Flurstücke zu betrachten seien; nach Auffassung der Einwenderin sind die Flurstücke aus einem früheren Flurstück hervorgegangen, das bei Aufstellung des B-Plans noch ungeteilt war. Zur Klärung dieser Frage wurde die LHH befragt. Im Nachgang teilte die LHH am 02.02.2021 per E-Mail mit, dass die beiden Flurstücke am 01.01.1984 entstanden, d.h. im Grundbuch eingetragen worden sein müssen. Die planungsrechtliche Genehmigung muss demnach in 1983 erteilt worden sein. Aus der Verfahrensleiste des Bebauungsplanes Nr. 991 ergibt sich, dass der Entwurf im März 1984 erstellt wurde und im April 1984 die Auslage beschlossen wurde. Das heißt, die Teilung der Grundstücke wurde **vor** dem Aufstellungsverfahren des B-Planes Nr. 991 durchgeführt. Da die Planunterlage des Bebauungsplanes dem Stand vom 31.7.1978 entspricht, ist das Grundstück entsprechend noch ungeteilt dargestellt.

Dies bedeutet, dass das Flurstück 74/4 einer eigenständigen Erschließung bedarf, der Weg also auch erschließungsrechtlich erforderlich ist.

Aufgrund der Verbreiterung des Damms wird der Weg nach Süden verschoben, dies geht zu Lasten des betr. Flurstücks. Die *Einwenderin* meint, dass eine Verschiebung des Wegs durch Planfeststellungsbeschluss rechtlich nicht möglich sei, dessen Lage sei durch den rechtsgültigen B-Plan festgelegt. Dieser Auffassung kann sich die *Planfeststellungsbehörde* nicht anschließen. Der Gesetzgeber hat in § 38 BauGB den Konfliktfall mit einem Vorrang der überörtlichen Fachplanung vor der kommunalen Bauleitplanung geregelt. Jene überlagert mit ihrem Planinhalt entgegenstehende Festsetzungen eines B-Plans. Die Kommunen können anschließend mit einer B-Plan-Änderung den Widerspruch auflösen, müssen es aber nicht.

Dass die Fachplanung für eine Bundesstraße, die Ober- und Mittelzentren im norddeutschen Raum verbindet, überörtliche Bedeutung hat, bedarf normalerweise keiner näheren Begründung. Hierzu enthält dieser Beschluss dennoch Ausführungen an anderer Stelle, insb. bei der Frage der Anwendung von Technischen Richtlinien. Der B-Plan Nr. 991 steht also dem Vorhaben nicht entgegen.

Bezweifelt hat die *Einwenderin*, dass der SSW in der Weise ausgebaut werden müsse, wie das der Entwurf vorsehe. Man könne auf die Mittelstreifenbreite von 2,50 m verzichten, die Fahrspuren müssten nicht unbedingt 3,50 m bzw. 3,25 m breit sein und auch Standstreifen und Bankette könnten schmaler ausfallen. Bei einem „schlankeren“ Ausbau könne der Eingriff ins Grundstück entfallen. Hierzu ist an anderer Stelle ausgeführt worden, dass es sich bei allen Maßen um Mindestmaße der anerkannten Regeln der Technik handele. Nach Auffassung des *Vorhabenträgers* würde eine weitere Abweichung „nach unten“ die angestrebten Planziele insb. der Verbesserung der Verkehrssicherheit verfehlen. Die *Planfeststellungsbehörde* hat geprüft, dass die sog. Regeln der Technik und deren Einhaltung bei (verwaltungs-)gerichtlichen Verfahren eine entscheidungserhebliche Rolle spielen. Ein Gericht hat regelmäßig nichts dazu erinnert, wenn sie in Planfeststellungen eingehalten werden. Im Einklang mit dieser gerichtlichen Auffassung hält auch die Planfeststellungsbehörde den gewählten, regelkonformen Querschnitt für angemessen.

Die Verlegung des Wanderwegs wird auch von der *Planfeststellungsbehörde* als eine notwendige Folgemaßnahme des SSW-Ausbaus angesehen. Die Einwenderin meint dagegen, dass der Ersatzweg mit einer Breite von 4 m wie ein landwirtschaftlicher Weg gestaltet werde und Flächen seiner Mandantin stark in Anspruch nehme. Die vorgesehene 4 m breite Fläche sei nicht vollumfänglich als befestigter Weg zwingend erforderlich. Laut Aussage des *Vorhabenträgers* werde die Breite der Zuwegung auf der Grundlage der „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ festgelegt. Demnach sind Fahrwege mit geringerer Verkehrsbedeutung (Zubringerwege) in einer Gesamtbreite von 4,00 m inkl. 2 x 0,50 m Bankett herzustellen. Hierzu hat die *Planfeststellungsbehörde* ermittelt, dass der Weg tatsächlich schmaler, nämlich in einer Breite von 2,50 m ausgebaut werden könnte. Allerdings benötigt der Baulastträger wegen des Heranrückens der Böschung und einer Vermeidung der Verschlammung des Wegs ein Bankett bzw. Entwässerungsrinnen. Dies bedeutet, dass man an einer Gesamtwegebreite von 4 m festhalten muss und eine Änderung von Lageplan und Grunderwerbsplan nicht begründet werden kann.

Die *Einwenderin* glaubt, dass ihr Grundstück dennoch ungeschmälert erhalten bleiben könne. Sie hat z.B. den Bau einer Stützwand vorgeschlagen. Der *Vorhabenträger* hat erwidert, dass dieser Bau unverhältnismäßig teuer sei. Die Stützwand kostet nach dessen Berechnungen ca. 350.000 €. In die Berechnung eingeflossen sind die Konstruktionskosten, die die Sicherung des Geländesprungs einbeziehen, den Lastenabtrag aus dem Straßenverkehr, die Anordnung eines Geländers, die Entwässerung der Böschung, für die eine technische Einrichtung gebaut werden müsse. Die *Planfeststellungsbehörde* hält diesen Aufwand, der zur Erhaltung eines Gartengrundstücks mit -laube betrieben

werden müsste, ebenfalls für unverhältnismäßig, da der zu erhaltende Wert weit unterhalb der Aufwendungen für die Stützwand liegt. Bei der Gartenlaube kommt hinzu, dass diese über die Flurstücksgrenze hinweggebaut wurde, ohne dass eine Duldung dieses Zustands durch den Eigentümer, die LHH, vorliege, als bauliche Sache somit einen erheblichen Mangel aufweist.

Die Möglichkeit einer anderweitigen Erschließung des Flurstücks 74/4 von Westen her wurde im Termin erörtert, wird aber als nicht praktikabel erachtet, da eine noch stärkere Beeinträchtigung anderer Grundstücke dafür in Kauf zu nehmen wäre.

Geprüft wurde seitens der *Planfeststellungsbehörde* auch, ob es eine Planalternative gibt, die das betr. Grundstück bei gleichbleibenden Planzielen wie Ausbauparametern (Querschnitt) verschonen bzw. den Eingriff minimieren würde. Der Vorhabenträger hat sich grundsätzlich und weitgehend für einen asymmetrischen Ausbau entschieden, da bei einer gleichzeitigen Verbreiterung des Damms nach Norden und Süden dem Grundsatz der Eingriffsminimierung nach BNatSchG zuwidergehandelt würde und weil er als Planvorgabe und Randbedingung zu berücksichtigen hatte, dass die Bestandsbauwerke während der Bauphase als Verkehrsprovisorien weitergenutzt werden, da der Verkehr nicht in das städtische Verkehrsnetz verdrängt werden soll (s. Erläuterungsbericht Unterlage 1, Kap. 3.1). Eine symmetrische Dammverbreiterung in diesem Bereich ließe diesen Bauablauf nicht zu, führe zu den genannten erheblichen Eingriffen und kommt damit nicht in Betracht. Diese Variante hätte allerdings für das betroffene Grundstück Vorteile, weil der Eingriff in das Grundeigentum verringert werden könnte. Jedoch sind die Gründe für das Ausscheiden dieser denkbaren Variante tragfähig, weil die Verringerung der Eigentumsbelastung im Süden mit einer stärkeren Eigentumsbelastung auf der Nordseite aufgewogen würde und die gesamte Verkehrsplanung während der Bauphase grundsätzlich anders organisiert werden müsste, da die B3 dann nicht mehr zur Verfügung stünde. In Kap. 3.6 des Erläuterungsberichts wird die Variantenprüfung „Ausbaurichtung“ beschrieben und bewertet. Im Ergebnis kommt der Vorhabenträger zu einer Vorzugsvariante „Ausbaurichtung Süd“, da die Umweltauswirkungen bei einem Ausbau Nord wegen der Gewässerverlegung der Ihme und der Beeinträchtigung von FFH-LRT deutlich negativer und bei anderen Parametern keine entscheidungserheblichen Unterschiede zu erkennen sind.

Abwägend kommt auch die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der Vorhabenträger innerhalb der Grenzen seiner planerischen Gestaltungsfreiheit sich für eine vorzugswürdige Variante entschieden hat, es keine die Einwenderin besserstellende Planalternative gibt und somit diese privaten Interessen hinter den überwiegenden öffentlichen Interessen zurückstehen müssen.

Da eine nochmalige Überprüfung des Weges ergeben hat, dass dieser nicht schmaler ausfallen und insoweit die Inanspruchnahme des Grundstücks nicht minimiert werden kann, ist der Eingriff in das Grundstück aufgrund der vorliegenden Planrechtfertigung und der auch in dieser Höhe erforderlichen Belastung des Grundstücks wegen nicht weiter reduzierbarer Querschnitte und wegen des Festlegens erforderlicher Folgemaßnahmen auch im Hinblick auf Art. 14 GG gerechtfertigt.

Die *Einwenderin* meint, dass ihre Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV in der Planunterlage zu Unrecht verneint werden. Sie leitet diesen Anspruch daraus ab, dass ihr auch Lärmschutz zur Nachtzeit zustehe, was in der Planung nicht berücksichtigt werde. Nach der gesetzlichen Definition der kleingärtnerischen Nutzung dürfe eine Gartenlaube zwar nicht zum Dauerwohnen, aber zum gelegentlichen Übernachten genutzt werden. Sie vergleicht das Schutzniveau eines Dauerkleingartens daher mit dem Freizeitwohnen. Eine wesentliche Änderung liege daher auch vor, wenn der Grenzwert von 60 dB(A) nachts erreicht werde. Nach den immissionsschutzrechtlichen Berechnungen werden die Anspruchsauslösewerte überschritten. Damit könne die Einwenderin aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand beanspruchen.

Der *Vorhabenträger* hat erwidert, dass die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzvorkehrungen gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V. mit § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht erfüllt seien, denn die für die Tagzeit ermittelten Beurteilungspegel des vom Südschnellweg ausgehenden Verkehrslärms erhöhen sich ohne die lärmmindernde Wirkung der in dem Bereich vorgesehenen Irritationsschutzwand um weniger als 3 dB(A) (vgl. die Angaben zu den Objekten IO 197 und IO 198 auf S. 34 der Unterlage 17.1.2). Auf die in der Einwendung genannten Werte für die Nachtzeit käme es nicht an, da für diese Kleingärten kein Schutzanspruch für die Nachtzeit bestehe.

Dauerkleingärten sind der 3. Schutzkategorie (Kern-, Dorf- und Mischgebiete) zuzuordnen. Diese Gebietskategorie sei auch maßgebend, wenn bauliche Anlagen zulässig nach § 20a Bundeskleingartengesetz dauernd zu Wohnzwecken genutzt werden. Gem. Nr. 10.3 der VLärmSchR 97 werde in einem Kleingartengebiet mit Gartenhäusern, die nicht dauernd zum Wohnen genutzt werden dürfen (vgl. § 3 Abs. 2 BundeskleingartenG), ausschließlich der Tagwert herangezogen. Dieser Fall sei hier gegeben, da eine zulässige Wohnnutzung nicht vorhanden sei.

Unabhängig davon werde der Immissionsgrenzwert für die Tagzeit i.H. von 64 dB(A) aber eingehalten. Im Bereich der Kleingartenanlage sei die Errichtung einer Irritationsschutzwand vorgesehen, die die gleichen schalltechnischen Eigenschaften zur Minderung der Lärmbelastung des Südschnellweges aufweise wie eine Lärmschutzwand. Infolgedessen werde auf den in der Einwendung genannten Grundstücken der Grenzwert von 64 dB(A) am Tag eingehalten. Konkret würden für die beiden Grundstücke Beurteilungspegel i.H. von 63 und 61 dB(A) prognostiziert.

Im *Erörterungstermin* wurde von der Einwenderin problematisiert, dass die Irritationsschutzwand primär nicht dem Lärmschutz, sondern dem Hochleiten von Fledermäusen, also umweltfachlichen (artenschutzrechtlichen) Vermeidungszwecken diene. Damit sei sie entbehrlich, wenn die Gehölzkulisse eine ausreichende Höhe und Dichte erreicht habe. Nach Möglichkeit sollte die Wand aber im Beschluss auch über den Zeitpunkt eines möglichen Rückbaus, wenn sie aus umweltfachlichen Gründen nicht mehr erforderlich sei, festgeschrieben werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält einen Aufenthalt im Dauerkleingarten für nicht vergleichbar mit dem Freizeitwohnen, da diese Nutzungsarten im Bauplanungsrecht unterschiedlichen Normen zugeordnet werden. Kleingärten werden gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB den Grünflächen zugerechnet, während für das Freizeitwohnen eigenständige Baugebiete nach §§ 10 f. BauNVO ausgewiesen werden können. Es ist daher immissionsschutzrechtlich vertretbar, für die Nachtzeit keine Schutzwürdigkeit des betr. Objekts anzunehmen, da dieses weder dem Dauerwohnen noch dem Freizeitwohnen dient. Es wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet, dass in den Berechnungen die Spalten für Immissionsgrenzwerte, Bezugs- und Planfälle (Nacht) keine Werte bzw. Beurteilungspegel enthalten, da dies im Einklang mit § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV steht.

Während der ergänzenden Anhörung wurden von der *Einwenderin* weitere Argumente gegen den Grundstückseingriff vorgebracht. Es wurde in Frage gestellt, dass der waldrechtliche Ausgleich auf weit entfernten Flächen außerhalb der Grenzen der Region Hannover zulässig sei. Der *Vorhabenträger* hat dies mit Hinweis auf das NWaldLG und die Nr. 2.2.1 der Ausführungsbestimmungen zum NWaldLG berechtigterweise bestritten. Auch nach Auffassung der *Planfeststellungsbehörde* begegnet ein Ausgleich in den Landkreisen Nienburg oder Diepholz keinen grundsätzlichen Bedenken, zumal die Waldbehörden in das Verfahren eingebunden worden sind. Die Frage nach dem Vorhandensein eines Bodendenkmals wurde mit „Einzelfund einer Geröllkeule“ beantwortet. Denkmalpflegerische Bedenken gegen die Durchführung des Vorhabens wurden seitens der zuständigen Behörde nicht geäußert. Die Abänderung der Legenden in den Unterlagen 9.1 D und 9.2 D sind formell nicht zu beanstanden und materiell begründet, da 4 Maßnahmen in den demgemäß geänderten Plan eingefügt wurden, die zeichnerisch

darzustellen waren. Der Vorhabenträger hat auch zugesichert, dass das Gartengrundstück bauzeitlich nicht dauerhaft vom Anschluss an das erschließende Wegegrundstück abgehängt wird. Die Zugänglichkeit bleibt gewährleistet.

Die *Einwenderin* sieht einen Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot, weil nicht zwischen Sperr- und Leiteinrichtungen unterschieden wird. Sie übersieht dabei, dass die gleichrangig nebeneinanderstehenden Begriffe als Überschrift fungieren und die einzelnen Symbole klar und eindeutig erläutert sind. Ob es bei den einzelnen Einrichtungen nun um Leit- oder Sperreinrichtungen oder um eine Kombination aus beiden handelt, ergibt sich aus der Konnotation der Erläuterungen. Die *Einwenderin* kündigt Entschädigungsansprüche gem. § 20 Abs. 5 und 6 NStrG an. Da weder auf Dauer noch für längere Zeit die Zugänge zu ihren Grundstücken unterbrochen werden, bestehen diese Ansprüche dem Grunde nach nicht. Alternativen der Wegeführung mit dem Ziel, das Grundstück der Einwenderin zu schonen, wurden sehr wohl geprüft, allerdings aus nachvollziehbaren Gründen verworfen. Eine denkbare Verringerung der Wegebreite konnte nicht zum Zuge kommen, da der Wegeeigentümer, die LHH, dem nicht zugestimmt hat, weil der Weg auch für Unterhaltungsfahrten genutzt wird und eine Entwässerung vorzusehen ist.

Aufgrund des Vorbringens ergeben sich keine Gesichtspunkte, die eine nochmalige Änderung der Pläne erforderlich machen.

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

### 6.4.6 Einwendungsnummer 222, Schreiben vom 18.05.2020

Die Einwendung ist nunmehr erledigt.

### 6.4.7 Einwendungsnummer 229, Schreiben vom 28.04.2020

Die *Einwender* sehen sich durch den Ausbau in erheblichem Maße in ihren Eigentumsrechten und ihrem Recht auf Gesundheit verletzt sowie in ihrer Lebens- und Wohnqualität beeinträchtigt. Sie fürchten einen Wertverlust aufgrund des Grundstücksverlustes sowie der Belastung des Grundbuches. Die laut Bebauungsplan Nr. 488 mögliche bebaubare Fläche verkleinere sich automatisch. Sie sehen sich unzumutbaren gesundheitlichen Belastungen und Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität durch die jahrelange Baustelle mit Tag- und Nachtlärmstress, Luftverschmutzung durch Baumaschinen und Baustellenverkehr ausgesetzt, was durch mobile Schallschutzwände und einen blickdichten Bauzaun gemindert werden könne. Der Erholungswert und die Freizeitmöglichkeiten im Garten verschlechterten sich während und nach der Bauphase erheblich. Durch die Entfernung von Pflanzen wird ein natürlicher Immissionsschutz vernichtet und das Mikroklima nachteilig verändert. Die Lärmschutzwand führe zu optischen Beeinträchtigungen. Zusätzlich stellen sie weitere Forderungen für einen geringeren Fahrbahnquerschnitt, ein Tempolimit zur Minderung von Lärm und Erschütterungen und eine Begrünung der Lärmschutzwand auf.

Der *Vorhabenträger* hat erklärt, dass die Inanspruchnahme des Anliegergrundstücks unvermeidlich sei, um die Planungsziele zu erreichen, und dabei vorausgesetzt, dass die Ausbaurichtung Süd die vorzugswürdige Alternative ist. Er habe aber so geplant, dass die Inanspruchnahme minimiert werden konnte. Für die Inanspruchnahme des Grundstücks stehe den Eigentümern eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Beim Betrieb der Baustelle werden die gesetzlichen Vorgaben des § 22 BImSchG beachtet und dem Auftragnehmer bei der Durchführung des Ausbaus Schutzmaßnahmen bauvertraglich vorgegeben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen führen zu Entschädigungsansprüchen der Anlieger. Eine effektive Baustellenabgrenzung wurde zugesagt. Eine Begrünung der LSW sei wegen regelmäßig anfallender Überwachungstätigkeiten nicht möglich. Die Anwohner können jedoch selbst auf ihrem Grundstück gewisse Begrünungsmaßnahmen durchführen, wenn der Zugang zur LSW für die Prüfingenieure erhalten bleibt. Bei den

zusätzlichen Forderungen verweist er auf seine wiederkehrenden Ausführungen zu vielfach vorgetragenen Bedenken, die die Planung des Verkehrswegs im Allgemeinen betreffen (Querschnitt, Entwurfsgeschwindigkeit etc.).

Im *Erörterungstermin* war von Seiten der Einwender ein Vertreter erschienen. Dieser sprach ausschließlich das Thema „verringerte Bebauungsmöglichkeiten“ an. Es war in Aussicht gestellt worden, dass die etwas verringerten baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten durch B-Plan-Änderungen zur GRZ-Festsetzung oder durch Zustimmungen der NLStBV bei Maßnahmen in der Anbaubeschränkungszone ausgeglichen werden können.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält die Bedenken und Einwände für sachlich gerechtfertigt. Der Vorhabenträger hat ihnen durch Zusagen ausreichend Rechnung getragen, was Belastungsminderungen während der Bauphase und die Reduzierung des Grundstückseingriffs auf das für die Zielerreichung Unvermeidliche sowie die Übernahme von Entschädigungsverpflichtungen angeht. Darüberhinausgehende Forderungen hält die Planfeststellungsbehörde für unbegründet.

Die Einwendung wurde, sofern nicht Erledigung eingetreten ist, im Übrigen als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.8 Einwendungsnummer 241, Schreiben vom 19.03.2020

Der Einwender nutzt das Naherholungsgebiet an den Ricklinger Teichen. Er befürchtet eine stärkere Verlärmung durch schneller fahrende Kfz und eine auch optisch belastende Verschlechterung der Umgebung des Schnellwegs aufgrund der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die Kompensationsmaßnahmen sollten grundsätzlich in der Umgebung des Eingriffsorts stattfinden.

Der *Vorhabenträger* hat einen Anspruch auf Lärmschutz verneint, da die Grenzwerte nach § 2 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nur für den Schutz der Nachbarschaft gelten, wozu Sport- und Erholungsanlagen nicht zählen; diese haben daher keinen Schutzanspruch auf Lärmschutz. Die Kompensationsmaßnahmen sind mit der UNB, der Region Hannover und den Niedersächsischen Landesforsten abgestimmt. Dabei seien die Maßnahmenkomplexe 9 und 10 eingriffsnah. Weitere Maßnahmen könnten theoretisch nur im Überflutungsbereich der Leineaue durchgeführt werden, so dass weiterer zusätzlicher Retentionsraum erforderlich würde. Aus diesem Grunde habe man außerhalb des direkten Projektbereiches externe Kompensationsmaßnahmen, z.B. Aufforstungsmaßnahmen, geplant.

Im *Erörterungstermin* wurde die Einwendung um weitere Aspekte ergänzt. Der Einwender moniert insb. den „autobahnähnlichen“ Querschnitt. Die Wahl des Querschnitts wurde ihm erläutert (s. dazu auch Abschnitt B Ziffer 4.7.1). Auch wurde erklärt, dass der Lärmschutz durch den Bau von Irritationsschutzwänden verbessert werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat Zweifel, dass der Einwender über die erforderliche Einwendungsbefugnis verfügt. Gem. § 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 von allen Einwendern wenigstens in Grundzügen plausibel darzulegen. Aus dem Vorbringen des Einwenders ging nicht hervor, inwiefern er persönlich von

dem Vorhaben betroffen ist. Sein Wohnsitz ist vom Ort der geplanten Maßnahme weit entfernt, so dass dort Auswirkungen nicht zu besorgen sein werden. Als Naherholungssuchender vertritt er nur Interessen der Allgemeinheit, die sich jedermann zu eigen machen könnte, ganz gleichgültig, welchen (räumlichen) Bezug er zum Ort des Vorhabens haben mag. Das Interesse an einem Erhalt von (schutzwürdiger) Natur und Landschaft ist ohne Weiteres nachvollziehbar, aber eben kein eigener Belang i.S.d. Gesetzes. Dass sich die Situation für den Personenkreis, dem sich der Einwender zurechnet, durch die Baumaßnahme selbst oder im Endzustand verschlechtert, führt nicht dazu, dass der Einwender hier persönliche Belange, die nur ihm, aber nicht anderen Personen zustehen, geltend macht. Da aber letzte Zweifel am Ausschluss der Einwendungsbefugnis nicht ausgeräumt werden konnten, wurde die Einwendung dennoch zugelassen. Die Planfeststellungsbehörde hält sie aber letztlich für unbegründet. Sie folgt den Argumenten und Erläuterungen, die der Vorhabenträger im Verfahren hierzu gegeben hat. Ein persönlicher Anspruch auf verbesserten Lärmschutz lässt sich für den Einwender so wenig wie für die Allgemeinheit aus den Rechtsvorschriften ableiten. Er ist objektiv-rechtlich nicht geboten.

Die Einwendung wurde somit im Verfahren zugelassen und erörtert. Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.9 Einwendungsnummer 242, Schreiben vom 31.03.2020, 17.04.2020, 02.05.2020, 20.05.2020<br>Einwendungsnummer 243, Schreiben vom 06.04.2020<br>Einwendungsnummer 246, Schreiben vom 05.05.2020

Die *Einwender* und die *Einwenderin* beziehen sich auf die Möglichkeit der Errichtung von zwei Großbaustellen in der Umgebung ihres Wohnhauses. Neben der Großbaustelle B3/SSW könnte noch der Bau der S-Bahn-Umsteigeanlage Hannover-Waldhausen hinzukommen. In dem Fall könnte Baulärm zweier Baustellen kumulativ zu einer massiven Verschlechterung der Wohnsituation führen, wobei zusätzlich eine Immissions-Belastung durch Luftschadstoffe und Erschütterungen für Jahre zu befürchten sein werde. Sie fordern den verbindlichen Ausschluss einer gleichzeitigen Baudurchführung dieser beiden Maßnahmen und die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die Immissionstechnischen Gutachten seien um detaillierte Angaben hinsichtlich der Lärmbelastung für den Fall der Doppelbaustellen zu ergänzen. Der Bauherr müsse alle ihm technisch möglichen Maßnahmen ergreifen, um die Beeinträchtigungen durch Lärm möglichst gering zu halten; alle von der Baustelle ausgehenden Immissionen müssten regelmäßig in kurzen Abständen kontrolliert und dokumentiert werden. Die zuständige Behörde müsse gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG dem Träger des Vorhabens, von dem Immissionen ausgehen können, die Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Auflagen auferlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Der *Vorhabenträger* hat sein Gutachten zu den bauzeitlichen Immissionen um eine Analyse der von den Einwendern angesprochenen Wohnlage, die sich in einer Entfernung von ca. 200 m zum SSW befindet, ergänzt und darauf hingewiesen, dass nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV einschlägig seien, sondern die Richtwerte der AVV Baulärm, die im Einklang mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch projektspezifische Immissionsrichtwerte bzw. fachplanerische Zumutbarkeitsschwellen ersetzt werden dürfen. Derzeit könne keine kumulierende Betrachtung vorgenommen werden. Eine solche Kumulation setze detaillierte Kenntnisse der einzelnen Baumaßnahmen der S-Bahnanlage und deren phasenweiser Umsetzung voraus. Aufgrund des Abstands des Wohnorts der Einwender von der Baumaßnahme B3 Südschnellweg sei

in den Antragsunterlagen von der Ermittlung einer fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle abgesehen worden, weil in diesem Abstand aufgrund der abschirmenden Wirkung der vorhandenen Bauwerke zwischen den Immissionsorten und der Lärmquelle sowie unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastung davon ausgegangen werden kann, dass sich dort keine unzumutbaren baulärmbedingten Beeinträchtigungen durch das Vorhaben B3 Südschnellweg ergeben. Eine nachträgliche Modellierung habe diese Annahme vollumfänglich bestätigt. Der durch die B3 hervorgerufene Baulärm liege deutlich unterhalb der Vorbelastung.

Derzeit könne der Baulärm nicht als Summe betrachtet werden, da die Planung der S-Bahnumsteigeanlage noch nicht hinreichend verfestigt sei. Dieses Thema wäre daher erst in der Planfeststellung zur USA Waldhausen abschließend zu behandeln.

Unabhängig davon könne bereits jetzt festgestellt werden, dass der lauteste Baulärm an der SSW-Strecke immer noch deutlich unter der Vorbelastung liege. Sollte die Baustelle USA Waldhausen ebenfalls deutlich unter der Vorbelastung bleiben, wäre auch die Summe beider Baustellen unproblematisch. Sollte die Baustelle USA Waldhausen hingegen die Werte der Vorbelastung erreichen oder überschreiten, würde der Baulärm des Südschnellweges zu keiner weiteren spürbaren Erhöhung beitragen. Mit weiter zunehmender Lautstärke der Baustelle USA Waldhausen würde die Erhöhung durch den Südschnellweg noch geringer ausfallen.

Der *Vorhabenträger* kommt deshalb zu dem Fazit, dass auch ohne die Kenntnisnahme der noch nicht ausreichend verfestigten Planung zur USA Waldhausen dennoch von vornherein ausgeschlossen werden könne, dass der Südschnellweg einen entscheidenden Beitrag zu einer möglichen Problematik bei der Baustelle USA Waldhausen hinzufüge. Der Vorhabenträger wird den ausführenden Unternehmen auch bauvertragliche Vorgaben zur Minimierung des Baulärms aufgeben. Auch die konkrete Disposition des Baustellenablaufs und einzelner Tätigkeiten kann immer nur in Korridoren vorgegeben werden. Aus Sicht des Vorhabenträgers der B3 wird im Nahbereich des Baufeldes eine proaktive Information über wesentliche Bauschritte erfolgen. Daneben sei auch eine kontinuierliche Begleitung und Überprüfung des Baulärms während der Bauphase vorgesehen.

Im *Erörterungstermin* wurde die Problematik ausführlich besprochen. Dort stellten die Einwender die Forderung auf, dass die unterschiedliche Geräuschcharakteristik von Bahn- und Straßenverkehrs- sowie Baulärm zugrunde gelegt werden solle und nicht der Mittelungspegel. Die Annahme projektbezogener Immissionsrichtwerte mit 70 dB(A) halten sie für zu hoch. Aufgrund der Taktung des Zugverkehrs gebe es kurze Phasen erhöhter Lärmbelastung und längere Phasen mit einer geringen oder keiner Lärmbelastung. In diesen längeren Phasen ohne Zugverkehr sei auch der Baulärm vom SSW vernehmbar.

Die *Planfeststellungsbehörde* kommt zu folgendem Ergebnis: Das vorliegende Planfeststellungsverfahren ist nicht geeignet, Maßnahmen festzulegen, die erst bei Einleitung und Durchführung des Verfahrens für den Bau der Umsteigeanlage geprüft, bewertet und möglicherweise für erforderlich gehalten werden. Die Region Hannover ist als Planfeststellungsbehörde zuständig für den Ausbau des SSW (§ 38 Abs. 5 NStrG i.V.m. § 161 S. 1 Nr. 16 NKomVG). Sie kann im Rahmen dieser Zuständigkeit dem Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme nur Vorkehrungen und Anlagen i.S.d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG auferlegen, die kausal von dem zur Entscheidung stehenden Vorhaben bedingt sind. Die Planfeststellungsbehörde kann daher lediglich fordern, dass der Vorhabenträger die Immissionsbelastungen aus der Baustelle Südschnellweg methodisch einwandfrei ermittelt und eine fachgerechte Bewertung vornimmt, ob die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle erreicht bzw. überschritten wird. Gutachtlich wurde hier festgestellt, dass die Belastungen für die gen. Wohnhäuser, die sich ursächlich auf die Baustelle SSW beziehen, unterhalb der berücksichtigungsfähigen Grenzwerte liegen und Ansprü-

che auf Lärmschutz von daher nicht gegeben sind. Die Einwender sind demnach gehalten, ihre Belange im Planfeststellungsverfahren für die Umsteigeanlage Waldhausen zu verfolgen, da der dominierende Baulärm von dieser Maßnahme ausgeht. Das zukünftige Planfeststellungsverfahren für die Umsteigeanlage erfolgt auf der Grundlage eines anderen Fachrechts (AEG), für die Entscheidung ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Die straßenrechtliche Planfeststellungsbehörde kann nicht Aufgaben miterledigen, die später einmal in den Zuständigkeitsbereich des EBA fallen.

Derzeit befindet sich das Verfahren für den Bau der Umsteigeanlage noch in der Vorentwurfsphase, ein Antrag zur Verfahrenseinleitung ist noch nicht gestellt. Aus diesem Grund ist derzeit auch eine kumulative Betrachtung der beiden Lärmquellen noch nicht möglich. Der Vorhabenträger des anderen Vorhabens müsste selbst erst gutachtlich klären lassen, mit welchen Baulärmimmissionen in der Umgebung zu rechnen ist. Erst dann wäre eine kumulative Betrachtung möglich, falls sich herausstellt, dass beide Maßnahmen gleichzeitig gebaut werden.

Der *Einwender* zu 246 hat noch gesondert Zweifel an den methodischen Grundlagen der Ableitung der Geräusch-Vorbelastung etwa aus dem vorhandenen Schienenverkehr geäußert, die der Vorhabenträger in seiner Begutachtung vom 21.07.2020 vorgelegt hat. Kritisiert wurde, dass der Schienenverkehrslärm nach der „Schall 03“ berechnet wurde. Dabei werde nach Meinung des Einwenders die besondere Geräuschcharakteristik des Schienenverkehrs verkannt. Diese besteht in einem Wechsel von Spitzenpegeln während der Zugdurchfahrt und dem Grundgeräuschpegel, wenn kein Zug verkehrt. Bei Berechnungen der „Schall 03“ ergibt sich der Beurteilungspegel aus dem Emissionspegel (früher) bzw. aus dem Schallleistungspegel (derzeit), die diese Schwankungen nicht abbilden. Außerdem sollen Berechnungen nach der Schall 03 die Schallbelastung grundsätzlich für den Betroffenen nicht zu günstig darstellen, so dass danach von „Worstcase-Berechnungen“ auszugehen ist, was aber bei der Annahme von Beurteilungspegeln als Geräuschvorbelastung den gegenteiligen Effekt einer Überschätzung der Vorbelastung habe. Dies wiederum könne dazu führen, dass berechtigte Ansprüche der Betroffenen abgelehnt werden, weil die aus der Geräuschvorbelastung resultierenden projektspezifischen Immissionsrichtwerte zu hoch angesetzt werden.

Zu Details wird auf den Aktenvortrag verwiesen.

Die *Planfeststellungsbehörde* weist den Einwand zurück. Schienenverkehrslärm wird ausschließlich gem. § 4 i.V.m. Anlage 2 der 16. BImSchV mit Hilfe der „Schall 03“ berechnet. Die Berechnungsverfahren der Schall 03 wurden und werden fortlaufend an sich wandelnde wissenschaftliche Erkenntnisse und Methoden angepasst und entsprechend überarbeitet. Nach Nr. 2.2.11 der Schall 03 ist der Mittelungspegel ein „Einzahlwert zur Beschreibung von Schallvorgängen mit *zeitlich beliebig schwankendem Pegel* oder von Schallfeldern mit örtlich unterschiedlichen Schallpegeln oder eine Kombination daraus“. Er dient „zur Kennzeichnung der Belastung durch Geräusche mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln durch nur eine Zahl. Auffällige Einzeltöne oder Impulse werden nicht zusätzlich berücksichtigt. […] In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während der Beurteilungszeit ein.“ Die „singuläre Einwirkung“ im Falle des Vorbeifahrens wird in der Schall 03 bei der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt. Dem Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ist die besondere Geräuschcharakteristik von Schienenlärm also nicht verborgen geblieben. Dabei wird allerdings methodisch verwischt, dass, wie der *Einwender* zurecht annimmt, faktisch in den Geräuschpausen der Umgebungslärm so weit reduziert sein könnte, dass der aus der Ferne kommende Baulärm vom SSW-Ausbau möglicherweise zu hören sein wird. Die *Planfeststellungsbehörde* geht allerdings wie der Gutachter davon aus, dass die bloße Hörbarkeit selbst kein Indiz für Unzumutbarkeit ist. Auch bei sehr lauten Bautätigkeiten der Baustelle SSW werden die Beurteilungspegel Werte von 55 – 60 dB(A) voraussichtlich nicht überschreiten. Diese entsprächen den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm wie auch der DIN 18005 für Wohn- bzw. Mischgebiete, was ein Indiz dafür ist, dass die Belastungen mit Wohnnutzungen kompatibel sind.

Gleichwohl hat der Vorhabenträger sich bereit erklärt, aus den Lärmmessungen im Baustellennahbereich eine Extrapolation der Ergebnisse für die Wohnhäuser der Einwender vorzunehmen, womit sich der Einwender zu 246 grundsätzlich einverstanden erklärt hat.

Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, seine Immissionstechnischen Berechnungen dem Vorhabenträger für die Umsteigeanlage zur Verfügung zu stellen.

Weitere Einwendungen beziehen sich auf die Belastung durch Luftschadstoffe oder die Umleitungsverkehre. Die *Planfeststellungsbehörde* sieht aber auch hier aufgrund der vorliegenden Gutachten, Aussagen des Vorhabenträgers und aufgrund der Abstände zur Schnellwegtrasse keine unzumutbaren Belastungen auf die Einwender zukommen. Feinstaubbelastungen und $NO_2$-Jahresmittelwerte aus dem Betrieb liegen unter den zulässigen Grenzwerten. Die Schadstoffemissionen aus der Baustelle wurden nicht gesondert betrachtet und untersucht. Baustellen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, welche nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken (§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG). Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen zählen bei Baustellen insbesondere Staubemissionen, wie sie üblicherweise bei diversen Tätigkeiten entstehen. Das genaue Ausmaß der jeweiligen Emissionen ist derzeit noch nicht bekannt. Durch eine Auflage ist sichergestellt, dass beim Betrieb der Baustelle die aktuellen Regeln der Technik zur Minimierung von Emissionen eingehalten werden.

Sollten sich durch Umleitungsverkehre unhaltbare Zustände ergeben, trotz des vom Vorhabenträger ausgearbeiteten Konzepts, wäre es Sache der Polizei und der Verkehrsbehörde, zur Problemlösung geeignete Maßnahmen einzusetzen.

Die Einwendung wurde, sofern nicht Erledigung eingetreten ist, im Übrigen als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.10 Einwendungsnummer 244, Schreiben vom 06.04.2020

Der Einwender bemängelt den Wegfall einer Parkplatzfläche unter der Brücke und schlägt ein Parkhaus vor, das technische Vorrichtungen zum Aufladen von E-Autos anbietet. Während der Vorschlag zu den Aufladevorrichtungen nicht weiterverfolgt wird, bleiben die Einwände zu den reduzierten Parkmöglichkeiten bestehen.

Der Einwender hat vorgetragen, dass die neu dargestellten Parkstreifen in der Willmerstraße keinen Ersatz für die aufgegebene Parkplatzfläche unter der derzeitigen Brücke darstellen. In den von der Willmerstraße abgehenden Straßen, wie auch in ganz Döhren seien Parkflächen Mangelware. Somit kann die vorhandene Parkplatzfläche nicht ersatzlos aufgegeben werden. Die geplanten Grünstreifen würden eher zum Parken genutzt werden. Aus städteplanerischer Sicht wird empfohlen, über der Verkehrs- und Grünfläche ein Parkhausangebot vorzusehen.

Der *Vorhabenträger* hat dazu erwidert, dass im Bereich der Willmerstraße seitens der LHH Planungsabsichten bestehen. Deren konkrete Ausgestaltung obläge alleinig der LHH, soweit dadurch das Vorhaben B3 einschließlich der im Antrag auf Planfeststellung vorgesehenen Anschlussstellen an das nachgeordnete Straßennetz nicht geändert oder beeinträchtigt werde. Im Falle einer nicht erfolgenden Realisierung der kommunalen Planung wird seitens des Vorhabenträgers eine (Wieder-) Herstellung analog des Bestandes vorgesehen.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat den Einwand geprüft. Bei der Willmerstraße handelt

es sich um eine Straße, die in der Baulast der Landeshauptstadt Hannover liegt. Für den ruhenden Verkehr in dieser Straße liegt die Planungsverantwortlichkeit beim Träger der Baulast dieser Straße. Dies ist die LHH. Für den Vorhabenträger des Planfeststellungsverfahrens sind einer Planung, die Anlagen Dritter betreffen, enge Grenzen gezogen. Er darf nur Maßnahmen einbeziehen, die sich als notwendige Folgemaßnahmen i.S.v. § 75 Abs. 1 S.1 VwVfG erweisen. Als Träger der Baulast der B3, die keine Anlagen für ruhenden Verkehr aufweist, bestand und besteht für ihn kein Bedarf, Parkplätze in eigener Verantwortung zu planen. Die vorhandenen Parkplätze unter der Brücke sind solche, die allein dem kommunalen Bedarf dienen. Diese werden durch den Abriss der Brücke nicht automatisch verdrängt. Der frei werdende Platz könnte auch anders gestaltet werden, als es der derzeitige Entwurf der LHH vorsieht (siehe Unterlage 16.1). Bei einer reinen Bestandswiederherstellung, die seitens des Vorhabenträgers nur hilfsweise vorgesehen ist, würden auch Parkflächen wiederhergestellt werden. Sollte die LHH jedoch einen Plan für den Umbau der Willmerstraße als eigenständiges planerisches Konzept umsetzen, wäre die Maßnahme der Zuständigkeit des Vorhabenträgers nicht (mehr) zugänglich. Die Folgemaßnahme könne sich dann nur auf die vorgesehenen Anschlussstellen des nachgeordneten Straßennetzes erstrecken.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.11 Einwendungsnummer 245, Schreiben vom 17.04.2020

Der *Einwender* regt an, dass im Einklang mit einem der Siegerbeiträge des Ideenwettbewerbs zum Südschnellweg eine Fuß- und Radwegquerung in Verlängerung der Wiener Straße zur Helmstedter Straße als rampenlose Verbindung der Stadtteile Döhren und Waldhausen mitgeplant wird. Hätte man den Tunnel mit einer tiefer liegenden Gradiente geplant, hätte man sich die Variante nicht verbaut. Er fordert eine höhere Gewichtung der städtebaulichen Qualitäten des Siegerbeitrags aus dem Architektenwettbewerb.

Der *Vorhabenträger* verweist auf die ausführliche Variantenuntersuchung Ostportal in der Unterlage 1, Kap. 3.5. Danach ist im Ergebnis festzuhalten, dass alle Varianten mit einer tiefer gelegten Gradiente (O3B) deutlich hinter den anderen Varianten zurückstehen. Städtebauliche Belange seien in die Variantenprüfungen eingeflossen. Eine Fahrradverbindung zwischen den Stadtteilen müsste die LHH auf andere Weise realisieren. Konkrete Forderungen habe die Stadt nicht gestellt.

Die *Planfeststellungsbehörde* sieht in dem durchgeführten Variantenvergleich „Ostportal“ keine Mängel, die eine andere Variante als die bevorzugte als eindeutig vorzugswürdig erscheinen lassen, und somit keinen Fehler bei der Einhaltung des planerischen Gestaltungsspielraums. Da bei dem Architektenwettbewerb lediglich planerische Ideen abgefragt waren und die Rahmenbedingungen dabei bewusst niedriger gehalten wurden als es bei einer ausgeführten Planung erforderlich ist, konnten dort auch Gestaltungsvorschläge eingebracht werden, die auf eine Realisierbarkeit hin nicht intensiv überprüft werden mussten. Bei einer der Varianten O3B müsste zudem – neben anderen Nachteilen – das Wohnhaus Abbestraße 21 zurückgebaut werden. Dieser und weitere Nachteile würden durch eine fußläufige und Fahrradverbindung zwischen Waldhausen und Döhren nicht aufgewogen werden.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.12 Einwendungsnummer 248, Schreiben vom 14.05.2020

Die Einwenderin wendet sich gegen den geplanten Querschnitt der Fahrbahn und regt eine ergänzende Fahrradverbindung entlang der Trasse an. In der Abwägung sollten die Interessen der Kraftfahrer hinter anderen Belangen zurückstehen.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

Zur Begründung s. in Abschnitt B die Ausführungen zum Radweg und zum gewählten Querschnitt, etwa in Ziffer 4.7.1.

### 6.4.13 Einwendungsnummer 249, Schreiben vom 15.05.2020

Die Einwenderin sieht die Ricklinger Badeteiche mit der Baumaßnahme als massiv beeinträchtigt an. Sie hält die geplante Erneuerung des Südschnellweges für nicht ökologisch oder klimatisch zeitgemäß.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

Zur Begründung s. in diesem Abschnitt die Ausführungen zur Wahl des Querschnitts und zur Naherholung.

### 6.4.14 Einwendungsnummer 250, Schreiben vom 15.05.2020

Nach Meinung des Einwenders verstößt die vorgelegte Planung insbesondere gegen die am 3. März 2000 in Kraft getretene Verordnung zum Schutz des Gebietes „Obere Leine“ als Landschaftsschutzgebiet. Er stellt die geplante Fahrbahnverbreiterung infrage und rügt die negativen Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet der Ricklinger Kiesteiche. Als Alternative schlägt er eine Verkleinerung des Querschnitts vor; dabei sollen die Standstreifen entfallen und der Mittelstreifen reduziert werden, um die Eingriffe zu minimieren. Ergänzend hat er vorgetragen, die Standstreifen durch Pannen- und Nothaltebuchten zu ersetzen und die Höchstgeschwindigkeit im Planfeststellungsbeschluss auf 80 km/h zu begrenzen. Dies soll durch einen Antrag auf Planänderung mit vorheriger öffentlicher Auslegung realisiert werden.

Zu einem Verstoß gegen die Verordnung zum Schutz des Gebiets „Obere Leine“ als Landschaftsschutzgebiet s. Abschnitt B, Ziffer 4.5.2

Der *Vorhabenträger* beruft sich darauf, dass im LBP (Unterlage 19.1) dargelegt werde, wie mit der vorgesehenen Maßnahmenplanung entsprechend den Anforderungen des §

15 Abs. 2 BNatSchG die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts gleichartig wiederhergestellt werden. Das Landschaftsbild werde landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet. Eine genauere Auseinandersetzung mit den Verboten der LSG-VO findet dagegen nicht statt. Stattdessen lässt es der Vorhabenträger argumentativ bei der Unvermeidbarkeit des Eingriffs und den Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen bewenden.
Seitens der Planfeststellungsbehörde war daher zu prüfen, ob die materiellen Voraussetzungen für eine Befreiung von Verboten der LSG-VO vorliegen (s. dazu Ziffer 4.5.2).

Der *Einwender* hat ergänzend zu seinem ursprünglichen Vortrag eine ausführliche Stellungnahme zur Querschnittsplanung vorgelegt (Schreiben vom 19.11.2020). Dabei erkennt er an, dass der Vorhabenträger mit der RAA die richtige Planungsgrundlage gewählt hat, aber die Möglichkeiten, die diese für Abweichungen von den Entwurfsstandards zulässt, nicht im gebotenen Maß im Hinblick auf Schonung konkurrierender Schutzgüter wie Naturschutzbelange oder Naherholungseignung genutzt habe. Er plädiert für einen verringerten Querschnitt RQ 21 und einen Entfall der Seitenstreifen, die durch Nothaltebuchten ersetzt werden können. Auch sollte die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden

Der *Vorhabenträger* hat darauf mit Schreiben vom 17.12.2020 geantwortet. Er geht davon aus, dass er die stadtumfeldbedingte geringere Flächenverfügbarkeit bereits mit der Wahl der Entwurfsklasse EKA 3 ausreichend berücksichtigt habe und dass die Richtlinien ab einer Verkehrsstärke von 30.000 Kfz/Tag grundsätzlich Seitenstreifen vorsehen. Nothaltebuchten könnten fehlende Seitenstreifen nur bei Inkaufnahme von Nachteilen für Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (vermehrte Stauereignisse mit erhöhter Unfallgefahr) mehr schlecht als recht kompensieren. In der Abwägung hinsichtlich einer Substitution der Seitenstreifen sei daher auf den Ausnahmefall, bspw. besonders schwere Einwirkungen auf die Schutzgüter im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG, FFH-Schutzgebiete, etc., welche nicht oder nur unter erheblichen Aufwendungen kompensiert werden können, abzustellen. So sieht es auch das Bundesverwaltungsgericht:

BVerwG 9 A 33.02: *„Zwar sind die in den Richtlinien für die Anlage von Straßen vorgegebenen technischen Ausbauparameter für die gerichtliche Abwägungskontrolle nicht bindend und können so auch nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende Belange von Natur und Landschaft jeden Gewichts überwinden. Die durch allgemeine Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr eingeführten Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung den gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf in hohem Maße Rechnung tragen (so Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr zur Einführung der RAS-Q vom 15. August 1996). Ausgehend hiervon wird eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinien orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen."*

Die *Planfeststellungsbehörde* hat überprüft, ob ein solcher besonderer Ausnahmefall vorliegt. Er läge wohl dann vor, wenn der richtlinienkonforme Ausbau im Umfeld der Planung zu erheblichen Nachteilen anderer Rechtsgüter oder Belange führt und es nicht mehr zu rechtfertigen ist, die Einhaltung der Entwurfsrichtlinien höher zu gewichten als die betroffenen Rechtsgüter und Belange. Die Flächen stehen für den regelkonformen Ausbau zur Verfügung, wobei der erforderliche Grunderwerb einzubeziehen ist. Dass private Grundflächen benötigt werden, stellt nämlich keine Ausnahme beim Ausbau von Straßen dar. Ein gravierender oder durchgängiger Eingriff in bauliche Substanz, Verlust von werthaltigen Gebäuden u.Ä. liegt nicht vor. Die naturschutz- oder waldrechtlichen Eingriffe sind kompensierbar, der Verlust von Retentionsraum des Hochwasserschutzes kann ausgeglichen werden. Besondere Schutzgebiete oder besonders geschützte Landschaftselemente oder Böden, die so wertvoll sind, dass ihre Beeinträchtigung nicht hingenommen werden kann, liegen hier auch nach Einschätzung der Fachbehörden nicht

vor bzw. stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die Möglichkeit, bei der Querschnittsgestaltung den anerkannten Regeln zu folgen, ist also im Wesentlichen durch das Umfeld nicht eingeschränkt.

Es ist auch fraglich, ob den Interessen des Einwenders mit einer Reduzierung des Querschnitts wirksam gedient werden kann. Etliche der Beeinträchtigungen für seine Erholungsnutzung und die Qualität von Natur und Landschaft blieben auch bei einem RQ 21 bestehen: die lange Bauphase mit Baulärm und Bodeninanspruchnahme für Baustellen, die Verbreiterung des Damms einschl. Gehölzbeseitigung z.B.

Eine Planung mit einem Querschnitt RQ 21 ohne Seitenstreifen wurde zudem nicht beantragt und liegt demgemäß nicht zur Entscheidung vor. Da eine Planfeststellungsbehörde nicht selber planen kann, wäre sie darauf angewiesen – wenn sie den RQ 21 für die eindeutig bessere Lösung hielte - dass der Vorhabenträger sich ihre Position zu eigen macht und eine geänderte Planung beantragt, diese auch zeichnerisch und textlich umsetzt. Der Vorhabenträger hat jedoch ausführlich begründet, warum er einen RQ 21 bei dieser Straße nicht berücksichtigen kann. Insbesondere begründet er dies mit unfallminimierenden Wirkungen von Standstreifen, die empirisch belegt seien. Der Vorhabenträger hält daher an seiner Planung und dem gewählten Querschnitt für den westlichen Teil zwischen dem Tunnel und dem Landwehrkreisel fest. Die Region Hannover als Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen ihrer Zuständigkeit lediglich befugt, die Planung hinsichtlich ihrer Rechtmäßigkeit zu überprüfen. Also ob eine ausreichende Planrechtfertigung vorliegt, die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit und die Grundsätze der Abwägung eingehalten sind. Somit könnte die Planfeststellungsbehörde lediglich die Planfeststellung für einen Teilabschnitt versagen (s. Nr. 6.4.15), wenn sie den Querschnitt RQ 25 nach der RAA für abwägungsfehlerhaft hielte.

Voraussetzung dafür wäre, dass sich eine andere Planungsalternative nach Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange als die eindeutig bessere erwiese. Da eine Planung mit RQ 21 nicht zu den zu erwägenden Varianten gehörte, gibt der Erläuterungsbericht für einen abwägenden Vergleich nichts her. Es wird daher auf die Schriftsätze zurückgegriffen, die der Einwender am 19.11.2020 und der Vorhabenträger am 15.12.2020 vorgelegt haben.

Insgesamt ergäbe sich kein eindeutiger Vorteil für eine Planung mit RQ 21. Das Fehlen von Standstreifen führt ab einer Verkehrsstärke von 30.000 Kfz/T zu einer signifikanten Minderung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, es kommt zu einem linearen Anstieg von Nothalten und zu einer exponentiell verstärkten Staubildung, was wiederum die Unfallgefahr durch auffahrende Fahrzeuge erhöht. Gegenüber einem RQ 25, bei dem im Falle von Arbeitsstellen längerer Dauer immer noch verkehrliche Defizite vorliegen, wäre der RQ 21 mit erheblich größeren Nachteilen verbunden, so dass dann der Verkehr auf dem SSW nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden könnte. Andererseits böte ein RQ 21 nicht wesentlich größere Vorteile. Die Kronenbreite würde bei einem solchen Querschnitt auch ungefähr 24,00 m befestigte Fläche haben. Die Differenz gegenüber dem teilweise mit technischen Sonderlösungen geplanten RQ 25 läge bei 1,60 m. Die baulich bedingten Folgen wären annähernd vergleichbar mit denen, die ein RQ 25 auslösen würde. Auch anlagebedingt würde ein merklicher Vorteil nicht darzustellen sein. Laut Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 08/2013 soll ab einem Verkehrsaufkommen von 30.000 Kfz/Tag regelmäßig nicht mehr auf einen Seitenstreifen verzichtet werden. Der Vorhabenträger bewegt sich mit seiner Planung innerhalb der anerkannten Regeln der Technik und der wissenschaftlichen Erkenntnis.

Insgesamt hat sich der Vorhabenträger berechtigterweise für einen RQ 25 entschieden. Eindeutige Vorteile eines RQ 21 und damit belastbare Argumente für eine Planänderung liegen nicht vor.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der

Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.15 Einwendungsnummer 251, Schreiben vom 17.05.2020

Der *Einwender* ist gegen den geplanten Ausbau der B3/B6 /B65 im Abschnitt westlicher Tunnelmund in Döhren bis Landwehrkreisel. Die Abwägung des Antragstellers zwischen den Belangen des Autoverkehrs einerseits und denen des Boden-, Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Naherholung andererseits betrachtet er als grob fehlerhaft. Er fordert, dass der Straßenquerschnitt von 14,5 Metern auch im Zuge der Erneuerung und beim Bau der Brücken in der Leinemasch beibehalten wird. Die Lärmschutzwände seien möglichst in diesem Querschnitt unterzubringen. Dabei verweist er auf die heutige Fahrbahnbreite von 12,5 Metern auf der Brücke über die Hildesheimer Straße: Wenn im Verlauf der Straße von Döhren Richtung Landwehrkreisel dieser oder ein ähnlicher Querschnitt ohne Erweiterung des Damms angewendet werde, könne der Lärmschutz in der vorhandenen Dammbreite untergebracht werden. Entscheidend sei, dass die Vegetation im Bereich des Dammes erhalten bleibe. Er beantragt, das Verfahren für den Teil „Straßentunnel Döhren“ fortzuführen. Der Teil der oberirdischen freien Strecke westlich und östlich des Tunnelmundes (excl. Ein- und Ausfädelungsbereiche vom / zum Tunnel) soll abgetrennt werden. Er beantragt, dass die Planfeststellungsbehörde die Planungen für diese oberirdischen Streckenabschnitte ablehne. Des Weiteren fordert er eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die Installation von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen vom Typ „Section Control“ nach dem Vorbild der Anlage bei Gleidingen / B 6.

Der *Vorhabenträger* hält an seiner Planung fest, die gesamte Strecke auszubauen, also auch den westlichen Teil zwischen dem Tunnel und dem Landwehrkreisel. Eine Aufspaltung wird seitens des Vorhabenträger aus mehreren Erwägungen nicht als zweckmäßig im Rahmen seiner Antragstellung erachtet.

Die Region Hannover als *Planfeststellungsbehörde* ist im Rahmen ihrer Zuständigkeit lediglich befugt, die Planung hinsichtlich ihrer Rechtmäßigkeit zu überprüfen. Grundsätzlich ist nämlich nur der Straßenbaulastträger befugt, für seine Straßen eine Planung zu entwickeln und diese zur Genehmigung (durch Planfeststellungsbeschluss) zu stellen. Er hat die gesetzlichen Grenzen bei der Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe zu beachten, bewegt sich aber ansonsten in einem Gestaltungsspielraum, der auch von der Planfeststellungsbehörde zu respektieren ist, weil diese keine eigenen Alternativplanungen betreiben darf. Im Rahmen seiner finanziellen Leistungsfähigkeit kann er festlegen, welche Maßnahmen er durchführen will und wie diese auszugestalten sind. Die Rechte von Dritten müssen im Verfahren der Planfeststellung ermittelt und aufgeklärt und entsprechend ihrem Grad der Betroffenheit in der Abwägung berücksichtigt werden. Für Betroffene oder auch nicht betroffene Dritte entstehen aufgrund der speziellen Befugnis zur Planung, die einzig der Straßenbaulastträger besitzt, keine Rechtspositionen, eine andere, sprich eigene Planung zu verlangen. Dies bedeutet aber nicht, dass sich der Straßenbaulast- bzw. Vorhabenträger im Planfeststellungsverfahren nicht Anregungen von Dritten zu eigen machen kann.

Die Planfeststellungsbehörde schließt die Planung mit dem Planfeststellungsbeschluss ab. Sie prüft dabei nur, ob bei dem Planentwurf eine ausreichende Planrechtfertigung vorliegt, die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit und die Grundsätze der Abwägung eingehalten sind. Stellt sie fest, dass die Planung rechtmäßig ist bzw. mit Hilfe von Planänderungen und/oder Nebenbestimmungen rechtmäßig gemacht werden kann, muss bzw. kann sie den Plan feststellen. Sieht sie dagegen gravierende Mängel, die

sich nicht beheben lassen, muss sie die Planfeststellung ablehnen. Lediglich in dem Umfang, den der Zuwachs an Wissen gestattet, der im Anhörungsverfahren den planerischen Horizont des Vorhabenträgers erweitert, darf die Planfeststellungsbehörde eigene planende Entscheidungen treffen, die dazu dienen, aufgetretene Probleme zu bewältigen.

Gem. §§ 3 und 4 FStrG hat der Straßenbaulastträger nach seiner „Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen." „Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen." Hierfür ist allein der insoweit auch fachtechnisch mit dem entsprechenden Personal ausgestattete Straßenbaulastträger zuständig. Die Bauten entsprechen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung, wenn sie die anerkannten Regeln der Technik einhalten.

a) Anwendung von technischen Richtlinien

Der *Einwender* hält die Anwendung der RAA für nicht sachgerecht bzw. zweifelt an, dass man nicht nach den sog. RASt planen könne. In diesen gebe es die sog. anbaufreie Hauptverkehrsstraße als typische Entwurfssituation. Der Typ entspreche dem SSW, so dass man auf die für ihn geltenden Querschnittsmaße zurückgreifen könne. Zudem dominiere auf dem SSW der Nah- und Regionalverkehr. Der Fernverkehrsanteil liege bei nur 10 %.

Der *Vorhabenträger* hält die RASt wegen der gegebenen und prognostizierten Verkehrsstärke und der Verkehrswegekategorie für nicht einschlägig. Die Querschnittsbestandteile seien zu gering dimensioniert. Es fehlten ein ausreichender Mittelstreifen und die Standstreifen. Bei den Fahrstreifenbreiten ergeben sich keine Differenzen zwischen RAA (EKA 3) und RASt.

Straßen werden entweder nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA), den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) oder den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) geplant, wobei für alle RL gilt, dass sie standardisierte Entwurfssituationen darstellen. Die Anwendung der jeweiligen Richtlinie wird im Wesentlichen von der Einstufung der Straße in eine der Kategoriengruppen nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) bestimmt. Die Verbindungsbedeutung eines Netzabschnitts wird nach Verbindungsfunktionsstufen (Abschnitt 3.2 RIN) differenziert. Zur Differenzierung der Art des Verkehrsweges und seiner Interaktion mit dem Umfeld werden die Netzabschnitte nach Kategoriengruppen (Abschnitt 3.4 RIN) gegliedert. Schließlich ergibt sich aus der Verknüpfung von Kategoriengruppe und Verbindungsfunktionsstufe die Kategorie der Straße.

Die RASt kommen nur in Frage, wenn es sich um Straßen der Kategoriengruppen VS, HS und ES handelt. Da es sich beim SSW um eine überregionale Verbindung handelt, käme möglicherweise eine Einstufung in die Kategorie VS II in Betracht. Schwierigkeiten bereitet die Tatsache, dass die Straßen des hannoverschen Schnellwegsystems keine einheitliche Streckencharakteristik aufweisen. Beim SSW, der überwiegend planfrei verläuft und nur für die Nutzung durch den schnellen Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist, spricht auch angesichts der vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastung viel dafür, der Einschätzung des Vorhabenträgers zu folgen und die Straße in die Kategorie AS II einzustufen. Damit würde ein Entwurf nach RASt ausscheiden. Gegen die RAL spricht, dass diese Richtlinien auf Straßen außerhalb bebauter Gebiete anzuwenden sind. Die RAL legen für jede Entwurfsklasse grundsätzlich einen einbahnigen Regelquerschnitt fest. In Ballungsräumen und wegen der Bündelung von Verbindungen in be-

stimmten Netzteilen kann sich der einbahnige Querschnitt als nicht ausreichend erweisen. Dann kann nach der RAL auf kürzeren Streckenabschnitten (bis 15 km) auch mit einem zweibahnigen Querschnitt nach den Vorgaben der RAL geplant werden. Bei längeren Abschnitten oder bei Verkehrsstärken über 30.000 Kfz/Tag ist der zweibahnige Querschnitt grundsätzlich nach den RAA zu planen (RAL, Abschn. 3.3). Damit schließen die Autor:innen der RAL selbst aus, dass diese sich als Entwurfsgrundlage für die Planung eines Verkehrswegs mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 54.000 Kfz/Tag heranziehen lassen. Zudem sind die zweibahnigen Abschnitte der B3 länger als 15 km; für die B65 gilt das allerdings nicht.

Die Anwendung der RAA ist somit richtig, diese sind die für den vorliegenden Fall zutreffende Entwurfsgrundlage und stellen die anerkannten Regeln der Technik dar.

b) Querschnittsgestaltung

Der Vorhabenträger hat seine Überlegungen zur Dimensionierung des Ausbauquerschnitts in einer ausführlichen Stellungnahme erläutert, die den Erläuterungsbericht, Unterlage 1, ergänzt. Auf diese Darstellung wird hier Bezug genommen. Bezug wird auch genommen auf das Schreiben des Vorhabenträgers vom 21.12.2020, in dem ins Detail gehend dem Vortrag des Einwenders widersprochen wird.

Unabhängig von den Richtlinien, die im Einzelfall anzuwenden sind, hängt die Wahl des Querschnitts in erster Linie von den funktionsbezogenen Mindestmaßen für den Verkehrsraum und den lichten Raum ab, also von den einzelnen Elementen, die im Querschnitt unterzubringen bzw. als Maßstab zu berücksichtigen sind, wie Fahrstreifen, Bankett/Randstreifen, Mittelstreifen, Fahrzeugbreiten, bauliche und verkehrstechnische Einrichtungen. Die jeweiligen Querschnitte sind so zu bemessen, dass die Anlage ihre Funktion erfüllen kann. Im Bestandsquerschnitt wären diese Voraussetzungen nicht erfüllt. So ist z.B. kein Mittelstreifen vorhanden, der die Richtungsfahrbahnen baulich trennt und bauliche und verkehrstechnische Einrichtungen aufnehmen könnte. Dazu müsste er mind. 2,50 m breit sein. Bei einer Gesamtbreite von 14,50 m und einem vierstreifigen Ausbau ist der Platz für einen solchen Mittelstreifen nicht vorhanden. Dass der sehr schmale Damm auch noch Lärmschutzwände aufnehmen kann, wird seitens der Planfeststellungsbehörde bezweifelt. Da ein Ausbau im Bestand lediglich als Erneuerung bzw. Unterhaltung zu klassifizieren wäre, wäre zu fragen, ob dies noch ein erheblicher baulicher Eingriff ist, der für die Anwendung der 16. BImSchV konstitutiv ist. Mutmaßlich gäbe es dann keine Verpflichtung, über den Bestand hinausgehend Lärmschutz vorzusehen. Der Bestandsquerschnitt entspricht nicht annähernd den aktuellen Regelwerken, da die vorhandenen Fahrbahnen nicht über die erforderlichen Breiten zur Aufnahme heutiger PKW und LKW samt dem Sicherheitsabstand zur Aufnahme abstehender Seitenteile und dem Ausgleich von Lenkungenauigkeiten verfügen. Eine Beibehaltung des Querschnitts hält der *Vorhabenträger* für ausgeschlossen. Der Bestandsquerschnitt stellt für ihn keine ernsthaft in Betracht kommende Variante dar. Die *Planfeststellungsbehörde* kann das anhand der Richtlinien nachvollziehen. Zwar hat der bisherige Querschnitt durchaus „funktioniert“, und selbst die Beschränkung der Fahrbahn auf eine Zweistreifigkeit auf der Brücke Hildesheimer Straße hat den Verkehr nicht zum Erliegen gebracht. Aber die Art der Unfälle (also die überrepräsentierten Unfalltypen im Längsverkehr) belegt, dass die Querschnitte der Fahrstreifen unzureichend sind. Diese verhindern bzw. erschweren auch die Möglichkeit, bei Unfällen eine Rettungsgasse zu bilden.

Der Vorschlag, das Planfeststellungsverfahren zu teilen und nur den Plan für den östlichen Teil einschließlich Tunnel festzustellen, während die Planfeststellung für den westlichen Teil versagt wird, wäre zwar mit technisch aufwändigen Korrekturen im Anschlussbereich an die Schützenallee rechtlich gesehen durchaus umsetzbar, ohne dass man dann zweimal Baustellen einrichten müsste, wie der Vorhabenträger glaubt, weil er davon ausgeht, dass man nach der Teilablehnung für den westlichen Teil eine neue Planung entwickeln und diese zur Planfeststellung einreichen müsste. Denn für eine Unterhaltungsmaßnahme/Sanierung wäre eine Planfeststellung wegen § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG

nicht erforderlich, da eine bloße Erneuerung keine erhebliche bauliche Umgestaltung bedeutet. Die bauliche Ausführung vom Landwehrkreisel bis zur DB-Unterführung wäre dann also auch „in einem Zuge“ möglich.

Der Vorhabenträger hat mit einem RQ 25 den kleinstmöglichen Querschnitt nach RAA gewählt. In der Wahl dieses Querschnitts spiegelt sich bereits die Beachtung der möglichst ressourcenschonenden und eingriffsvermeidenden bzw. –minimierenden Bauweise wieder. Mit der Wahl dieses kleinsten Querschnitts hat der Vorhabenträger die Abwägungsdirektiven der RAA bereits berücksichtigt. Der *Einwender* zieht aus diesen Direktiven, die er zutreffend zitiert, häufig Fehlschlüsse. In seinen Ausführungen findet zu wenig Beachtung, dass aus Formulierungen wie „neben den Zielen eines sicheren und funktionsgerechten Verkehrsablaufs auch…“ und „soweit wie möglich zu vermeiden…“, „so geringfügig wie möglich…“ eine Hierarchie der Ziele etabliert wird. Im Vordergrund stehen die Anforderungen aus § 3 und 4 FStrG, die eine Schranke setzen, erst jenseits dieser Schranke wirkt sich das Vermeidungs- und -minderungsgebot aus. Der Einwender verkennt, dass eine grundsätzliche Abwägung zwischen den Belangen des Verkehrs und denen von Natur und Landschaft an dieser Stelle nicht (mehr) stattfindet. Diese hat gewissermaßen bereits vor der Klammer, in der allgemeinen Planrechtfertigung, dem Variantenvergleich und der Prüfung gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG ihren Platz. Der Eingriff in Form des Straßenausbaus wäre zu unterlassen, wenn u.a. er „nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen ist und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen“. Kommt die Prüfung an dieser Stelle zu dem Ergebnis, dass der Eingriff ausgleichbar ist und die Belange von Natur und Landschaft die Belange des Straßenbaus nicht überwiegen, ist bei der Frage der Querschnittsgestaltung eine generelle „*Abwägung zwischen den Belangen des Autoverkehrs einerseits und den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz, insbesondere auch des Bodenschutzes sowie der Naherholung für die vielen Bürger der stark besiedelten umgebenden Stadtteile (u.a. Döhren, Ricklingen, Linden) andererseits”* nicht mehr vorzunehmen, da eine Entscheidung über die Gewichtung der Belange bereits getroffen ist. Hier geht es nur noch darum zu entscheiden, ob im Rahmen des “soweit wie möglich” die Schranke noch zugunsten umweltfachlicher Belange verschoben werden kann, soweit es die vorrangigen Ziele des sicheren und funktionsgerechten Verkehrsablaufs eben zulassen. Keinesfalls folgt aus der – hier nicht durchzuführenden - Abwägung aber, dass der Ausbau in exakt den heutigen Maßen zu erfolgen hat. Ein Ausbau in den heutigen Maßen würde den Anforderungen der §§ 3 und 4 FStrG nicht entsprechen und könnte sich in der Variantenprüfung somit nicht gegen regelkonforme Ausbauten durchsetzen.

Dabei ist der Maßstab der „anerkannten Regeln der Technik“ gerichtlich voll anerkannt und in Urteilen und Beschlüssen immer wieder bestätigt worden. Sofern eine Planung den Regeln entspricht, wurde regelmäßig in den Urteilsbegründungen nichts „erinnert“, d.h. die korrekte Richtlinienanwendung wurde in keiner Weise problematisiert.

Haushaltrechtliche und wirtschaftliche Grundsätze kann der Einwender nicht zur Begründung anführen. Die eigene Rechtsbetroffenheit ist nicht aufgezeigt, wenn der Einwender die Verletzung der Wirtschaftlichkeitsgrundsätze der Bundeshaushaltsordnung rügt; […] (Kämper in: BeckOK VwVfG (Bader/Ronellenfitsch), 51. Edition, Stand: 01.04.2021, Rn. 49-52).

Der *Einwender* hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der Klimanotstand bei gegenwärtigen und zukünftigen Entscheidungen auch im Fachplanungsrecht eine bedeutende Rolle spielen wird. Bislang ist lediglich durch das Klimaschutzgesetz festgelegt, dass der Verkehrssektor jährlich sinkende Treibhausgas-Budgets einzuhalten hat. Wie und wo

mit welchen Maßnahmen dies zu geschehen hat, ist bislang nicht konkret geregelt.[5] Verantwortlich für die Erreichung des bundesweiten Klimaschutzziels ist gem. § 4 Abs. 4 KSG das für den jeweiligen Geschäftsbereich zuständige Ministerium, dass die festgelegte Jahresemissionsmenge „im Auge zu behalten hat". So sind dem Verkehrssektor im Jahre 2030 nur noch 85 Mio. Tonnen $CO_2$-Äquivalente zugestanden. Zzt. ist es nicht möglich, diese Gesamtmarge auf ein einzelnes Bauvorhaben herunterzubrechen. Ein dem Einzelprojekt zuzuordnender Minderungsbeitrag kann aus § 4 KSG nämlich nicht abgeleitet werden. Klar ist nur, dass der Ausbau des SSW zu einem Mehr an Emissionen führen wird:

„Für den Feststellungsentwurf zur B3 SSW wurden insgesamt ca. 820 t CO2-e/Jahr THG-Emissionen errechnet. Bei diesem Wert handelt es sich um den absoluten Wert an THG, die durch den Bau, den Verkehr und die Unterhaltung des SSW zukünftig entstehen. Für die bestehende B3 wurden die THG-Emissionen ebenfalls berechnet. Sie betragen ca. 580 t CO2-e/Jahr." (UVP-Bericht, Kap. 6.5).

Wo demgegenüber Einsparungen entstehen werden, die dieses Mehr kompensieren, ist mangels geeigneter Methoden gegenwärtig unklar.

§ 13 Abs. 1 KSG legt für Einzelvorhaben lediglich ein Berücksichtigungsgebot fest. Danach sind der Zweck des KSG und die zu seiner Erreichung festgelegten Ziele bei der Entscheidung über ein Vorhaben zu berücksichtigen. Dies geschieht im Rahmen der Variantenauswahl und Abwägung mit anderen Belangen und Rechtsgütern. Wenn mehrere gleichgeeignete Varianten gegeben sind, ist derjenigen – nach Abwägung mit anderen Kriterien - der Vorzug zu geben, mit der das Ziel der Treibhausgasemission über die gesamte Nutzungsdauer des Investitionsguts zu den geringsten Kosten erreicht werden kann (§ 13 Abs. 2 KSG). Das Berücksichtigungsgebot ist allerdings nicht strikt zu verstehen, d.h. es steht nicht über anderen relevanten Kriterien. Es führt jedenfalls nicht dazu, dass immer und überall die am meisten emissionsmindernde Variante auszuwählen ist.

So ist in diesem Fall die aus Klimaschutzgesichtspunkten günstigste Variante – die Nulllösung – aus einer weitergehenden Betrachtung vorweg auszuschließen, weil sie die Investitionsziele nicht erreicht. Ein Verzicht auf den Ausbau stellt somit keine Alternative i.S.d. § 13 Abs. 2 KSG dar. Bei der Variantenauswahl ist hinsichtlich des Beitrags zu Treibhausgasemissionen bei einem bestehenden Verkehrsweg vor allem auf dessen Erneuerung und Unterhaltung abzustellen. Es wurde ermittelt, dass die Variantenauswahl im Westbereich mit der Variante W3, mit dem geringsten Materialeinsatz und damit energiesparsamsten Ingenieurbauwerken, die auch im Sinne des Klimaschutzes günstigste Variante ergeben hat. Im Ostbereich ist die Tunnelvariante aufgrund ihres Betriebs mit seinen hohen energetischen Aufwendungen nicht günstig. Bei Würdigung aller Belange stellt die Lösung im Ostbereich jedoch die Vorzugsvariante dar. Durch die Wahl des kleinsten Regelquerschnitts und geringfügige Korrekturen am Querschnitt im Westbereich wurde dem Berücksichtigungsgebot insbesondere Genüge getan. Ein Verstoß gegen das Berücksichtigungsgebot des KSG liegt nicht vor (s. Abschnitt B, Ziffer 4.6.10).

Dass es aufgrund des Klimanotstands und der zu seiner Bewältigung notwendigen gesellschaftlichen Veränderungen zu einer Reduzierung des Autoverkehrs kommen wird, kann derzeit nicht sicher abgeschätzt werden. Die der Ausbauplanung zugrundeliegende, aktuell zur Verfügung stehende Verkehrsprognose, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht, ist durch persönliche Erwartungen des Einwenders für die Zukunft noch nicht obsolet. Zudem müsste die Verkehrsbelastung deutlich geringer werden, um einen Querschnitt nach RAL planen zu können.

[5] Dabei spielt aber in der Praxis das Makroklima kaum eine Rolle. Zudem fehlt es an – gem. § 12 UVPG notwendigen – genauen Grenzwerten für THG-Emissionen im jeweiligen Fachrecht. (Gärditz/Kahl in: Kahl/Gärditz, Umweltrecht, 11. Auflage 2019, Rn. 36)

Zu Seitenstreifen und der steigenden Unfallgefahr, wenn bei einer Verkehrsbelastung von 54.000 Kfz/Tag auf diese verzichtet wird, s. Einwendungsnummer 250.

Zusätzlich hat er folgende Anträge gestellt bzw. wiederholt:

- Wegen der verkehrsinduzierenden Wirkung ist in der Zeit des Klimanotstands (!!!) der Plan abzulehnen.
- Das Projekt „Ausbau Südschnellweg“ im Abschnitt zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel ist aus haushaltsrechtlichen Gründen abzulehnen.
- Die Ablehnung wird auch beantragt,

1.) weil keine seriöse Verkehrsprognose vorliegt. Die Ablehnung bezieht sich insbesondere auf die vermeintliche Notwendigkeit, den SSW zu verbreitern, die aus einer völlig ungeeigneten Verkehrsprognose abgeleitet worden ist.

2.) weil eine geeignete Grundlage für die erforderlichen Entscheidungen zu einer massiven Verbreiterung der Schnellstraße mit ihren schwerwiegenden Umweltfolgen wegen der in höchstem Maße dringlichen Klima- und Verkehrswende gegenwärtig gar nicht vorliegt.

- Die Planfeststellungsbehörde soll feststellen, dass

1.) die Stadt und die Region in besonderer Weise, weit über das Maß eines üblichen Beteiligungsverfahrens hinausgehend, an der Gestaltung der Straße mitwirken und mitgestalten müssen und diese erweiterte Beteiligung nachzuholen ist;
2.) wegen des ganz überwiegenden Nah- und Regionalverkehrs-Charakters des Autoverkehrs auf dem SSW nicht die RAA, sondern die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) zur Anwendung kommen. Die RAA sind für den Ausbau des SSW in diesem Abschnitt eine ungeeignete Grundlage.

- Als Resümée wird beantragt - neben der Teilablehnung - dass die in diesem Abschnitt vorhandenen Brücken mit den heutigen Abmessungen ersetzt werden. Die Straßenbauverwaltung kann damit an Stelle des beantragten Ausbaus ohne weiteren Antrag eine Erneuerung der Straße durchführen.
- Der Bund finanziert einen hochwasserfreien Radschnellweg durch die Masch, angelegt auf einer eleganten, die Masch schmückenden Brücke.
- Der Vorhabenträger wird verpflichtet, den Plan für den Ausbau der Bundesstraßen B3, B6 und B65 (SSW) so zu verändern, dass in der freien Strecke zwischen westlichem Tunnelmund und Landwehrkreisel die befestigten Seitenstreifen (auch Standstreifen genannt) entfallen; dass, wenn zweifelsfrei unvermeidbar, Nothalte und Pannenbuchten anlegt werden: Diese Nothalte- und Pannenbuchten sollen möglichst auf den Brücken angelegt werden, um weitestgehend Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden; dass ansonsten auch auf den Brücken die Standspuren entfallen.

Es wurde schon an anderer Stelle verdeutlicht, dass eine Ablehnung oder Teilablehnung einer Fachplanung nur in Betracht kommen, wenn nach Durchführung des Anhörungsverfahrens die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis kommt, dass die Planung insgesamt an nicht behebbaren Mängeln leidet, die nicht durch Plankorrekturen behoben werden können. Da diese schwerwiegenden Mängel nicht ersichtlich sind, ist es der Planfeststellungsbehörde verwehrt, eine Ablehnung auszusprechen, auch dann, wenn sie selbst, subjektiv, anders geplant haben würde. Die Planfeststellungsbehörde hat auch nicht das Recht, eine andere Planung zu fordern, geschweige denn, die Planung des Vorhabenträgers durch eine eigene zu ersetzen. Die Anträge des Einwenders laufen somit ins Leere: zum einen kann er sie nicht auf überwiegende eigene Belange und Rechtspositionen stützen, insbesondere haushaltsrechtliche Erwägungen sind keine persönlichen Belange, die zu Einwendungen berechtigen. Zum anderen irrt er in den

Sachverhaltserwägungen. Weder ist die Verkehrsprognose fachlich-methodisch mangelhaft, noch hat die Maßnahme verkehrsinduzierende Wirkungen, noch verliert die Bundesstraße ihren Charakter, wenn im städtischen und stadtnahen Bereich der Anteil kommunaler Verkehre (Nah- und Regionalbereich) kurzzeitig dominiert. Die Anwendung der RAA kann man nicht in Zweifel ziehen.

Verkehrsrechtliche Entscheidungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder das Einrichten von Section Control sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; solche Entscheidungen werden üblicherweise einem gesonderten verkehrsbehördlichen Verfahren überlassen. Die Planfeststellungsbehörde muss selbst nicht jedes Detail regeln, insbesondere dann nicht, wenn andere verwaltungsbehördliche Verfahren zur Verfügung stehen, in denen diese Details bearbeitet werden können.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen. Zurückgewiesen werden ebenso die z.T. nachträglich gestellten Anträge zur Änderung des Vorhabens, auch die hilfsweise gestellten Anträge, da dem Einwender dafür insoweit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Antragsbefugnis zusteht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.16 Einwendungsnummer 252, Schreiben vom 17.05.2020

Die Kritik der *Einwender* richtet sich gegen den geplanten Ausbau des Teilbereichs West, bei dem die Variante W3 (Ausbau mit mehreren Brücken) der Variante W4 (Tunnellösung) vorgezogen wird. Gerügt werden ebenso die Verlärmung eines beliebten Naherholungsgebiets und die Eingriffe in den Naturhaushalt. Eine Verbesserung für das Landschaftsbild und Umweltbelange sei nicht geplant. Sollte eine Tunnelvariante nicht verfolgt werden, sollte zumindest der Lärmschutz an den Badeteichen verbessert werden.

Der *Vorhabenträger* hat die Variantenprüfung erläutert. Auch bei einer sehr hohen Gewichtung der Umweltverträglichkeit von 43% im Vergleich zu 20% bei der Wirtschaftlichkeit erhalte man kein robustes Ergebnis und damit keinen Vorzug der umweltverträglichsten Variante, dem Tunnel W4. Drei Varianten hätten relativ dicht beieinandergelegen. Den Ausschlag für die Auswahl gab letztlich die etwas höhere Gewichtung der Wirtschaftlichkeit als die vorgenannten 20% und die Option weiterer umweltfachlicher Verbesserungen bei der Ausgestaltung der Variante W3. Die Variante W4 habe man auch deswegen nicht gewählt, weil sie nicht verkehrswirksam sei, denn aufgrund der fehlenden Ein- und Ausfahrten im Tunnel finden Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Netz statt. Im Übrigen sei sie mit Abstand die kostenintensivste Variante. Ein weiterer Nachteil sei, dass man sie nicht isoliert als reine Variante für den westlichen Planungsbereich sehen könne, sondern immer nur im Zusammenhang mit den Planvarianten für den Ostteil. Und beim Vergleich der Ost-Varianten liege W4 auf dem letzten Platz.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat die Variantenprüfung insgesamt nicht beanstandet und für begründet gehalten. Es ist zweifellos richtig anzunehmen, dass eine andere Verschiebung der Gewichtung bei den Westvarianten durch Verringerung des Anteils der Wirtschaftlichkeit und Erhöhung des Anteils der Umweltverträglichkeit ab einem bestimmten Punkt die Vorzugswürdigkeit der Variante W4 ergeben hätte. In diesem Zusammenhang muss man aber bedenken, dass eine Gewichtung mit 20% bei der Wirtschaftlichkeit schon an der unteren Grenze für dieses Bewertungsfeld liegt. Eine weitere Reduzierung würde diesem beachtlichen Belang nicht den erforderlichen Rang zumes-

sen. Und in absoluten Zahlen ausgedrückt sind sowohl die Bau- als auch die Unterhaltungskosten bei dieser Variante ausufernd höher als bei den anderen, so dass ein Vorzug dieser Variante schon allein wegen der Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Verwaltung nicht begründbar wäre.

Durch die angeordnete Planänderung zur Berücksichtigung eines Kollisionsschutzes bis zum Ostufer der Leinebrücke (s. Abschnitt A, Ziffer 1.3.2) wird auch der Sichtschutz an den Badeteichen verbessert. Möglicherweise ergibt sich dadurch auch eine psychologische Abschirmwirkung gegenüber Lärmbelästigung.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.17 Einwendungsnummer 253, Schreiben vom 18.05.2020

Der *Einwender* ist Pächter eines von der Baumaßnahme betroffenen Gartengrundstücks. Seine Einwendung richtet sich gegen den Eingriff in den Grundstücksbestand und in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Er regt eine Dammverbreiterung nach Norden an und rügt eine mangelhafte Erfassung der Artenvielfalt in seinem Garten. Der *Vorhabenträger* betrachtet den Eingriff in den Grundstücksbestand als unvermeidlich im Sinne der Erreichung der Planungsziele. Der Querschnitt der zu erneuernden Straße entspreche dem planbaren Minimum. Die Erfassung des Arteninventars sei nach den wissenschaftlich akzeptierten Methoden erfolgt. Eine besondere Relevanz sei dem Garten des Einwenders nicht attestiert worden. Eine Entschädigung für den enteignenden Eingriff und die Wertverluste wird dem Grunde nach zugesagt.

Beim *Erörterungstermin* verwies der Einwender zusätzlich auf eine Steinmauer, in derEidechsen leben.

Die *Planfeststellungsbehörde* betrachtet eine mögliche Verschiebung des Damms nach Norden ebenso wie der Vorhabenträger als Konfliktverlagerung, da in etwa die gleiche Anzahl von Kleingärten betroffen wäre wie auf der Südseite. Gegenüber einer symmetrischen Verbreiterung, die in einer Voruntersuchung bereits verworfen wurde, und einer Verbreiterung nach Norden weist die Südverbreiterung auch sonst Vorteile auf (s. Unterlage 1, S. 113 ff.). Der Eingriff in das Grundstück ist somit wegen der Planrechtfertigung und des Überwiegens der öffentlichen Belange, i.e. des Interesses an einer Verbesserung der baulichen Substanz des Schnellwegs und der Verkehrssicherheit, gegen eine berechtigte Entschädigung hinzunehmen.

Eine Untersuchung der Steinmauer auf Besiedlung durch Eidechsen ist noch durchzuführen. Dies ist durch die Umweltbaubegleitung sicherzustellen.

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

### 6.4.18 Einwendungsnummer 254, Schreiben vom 18.05.2020

Der Einwender sieht sich als von der Baumaßnahme Betroffenen an, da seine arbeitstäglichen Fahrradrouten beeinträchtigt oder verhindert werden. Er rügt die ungenügend zusammengestellten Entwurfsunterlagen und diverse inhaltliche Mängel wie fehlende Darstellung der bauzeitlichen Zuwegungen und der bauzeitlichen und anlagebedingten

Auswirkungen auf die Erholungsfunktion der Leineaue. Er mahnt eine verbesserte und erweiterte Bearbeitung der wassertechnischen Untersuchungen an. Er kritisiert die Verbreiterung des Straßendamms im Westbereich als Ausfluss einer rückwärtsgewandten „Betonplanung“. Er fordert, dass zwischen Bau-km 1,4 (Ricklinger Teich) und 1,9 (Leine) während der Bauzeit immer eine freie Querungsmöglichkeit unter dem Südschnellweg für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleibt.

Der *Vorhabenträger* sieht keine Mängel bei den nach dem Verzeichnis der Entwurfsunterlagen für einen Feststellungsentwurf entsprechend der RE (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) aufgestellten Plänen. Die vom Einwender aufgezählten inhaltlichen Mängel seien anhand der vom Vorhabenträger im Einzelnen genannten Bezüge in den Entwurfsunterlagen zu widerlegen. Sämtliche Probleme seien ihm bei der Aufstellung der Planung bewusst gewesen. Die Unterlagen 18.2 (Nachweis schadloser Hochwasserabfluss) und 18.3 (Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie) lagen den Planfeststellungsunterlagen bei. Die Untere Wasserbehörde hat die Unterlagen überprüft und wo nötig Nachbesserungen verlangt, sie aber abschließend gebilligt. Bei der Dimensionierung des Verkehrswegs seien die anerkannten Regeln der Technik zugrunde gelegt. Eine ergänzende Radwegplanung habe sich aufgrund der vorgängigen Abstimmungsmaßnahmen mit anderen Straßenbaulastträgern nicht verwirklichen lassen. Im Übrigen sei der Bund auch nicht für das nachgeordnete Radwegenetz zuständig. Auch während der Bauzeit werde immer eine Möglichkeit für Radfahrende gegeben sein, den Schnellweg zu queren.

Die *Planfeststellungsbehörde* sieht hier zunächst keine betroffene Rechtsposition des Einwenders. Der Gemeingebrauch gem. § 14 NStrG vermittelt dem Einzelnen keine besonderen Rechte. Dies tut nur der sog. gesteigerte Gemeingebrauch, auch Anliegergebrauch (§ 20 NStrG), da dieser Personenkreis (Anlieger) auf die besondere Verbindung eines Grundstücks mit einer öffentlichen Straße angewiesen ist. „Normale“ Verkehrsteilnehmer sind immer solche, die das Straßen- und Wegenetz als Teil der Allgemeinheit nutzen, aber in keiner besonderen Beziehung zu einem bestimmten Weg stehen. Wenn diese im Planfeststellungsverfahren einwendungsberechtigt wären, wäre damit letztlich eine Jedermann-Betroffenheit eröffnet, die der Gesetzgeber aber nicht gewollt hat. Die Geh- und Radwege in der Leinemasch sind verkehrsbehördlich ausgeschildert und können bestimmungsgemäß genutzt werden. Sie gehören zur Straßengruppe der Gemeindestraßen gem. § 47 S. 1 Nr. 3 NStrG. Die Widmung mit der Beschränkung auf Geh- und Radverkehr erfolgte durch die Landeshauptstadt Hannover. Ergänzend dazu gibt es für Kommunen die Möglichkeit, Privatwege als Freizeitwege zu widmen. Dies ermöglicht das Niedersächsische Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG). Eine Beeinträchtigung von Freizeit- oder sonstigen Radwegen durch Lärm kann nach der 16. BImSchV und der VLärmSchR 97 außerhalb der Berücksichtigung bleiben, da nur die Nachbarschaft i.S.d. durch eine räumliche Zwangsgemeinschaft geprägten, dauerhaften Situation zu schützen ist. Verkehrswege dienen der Fortbewegung und bestenfalls dem temporären Aufenthalt, erfüllen also den Tatbestand der Nachbarschaft nicht. Die Querung des Südschnellwegs und des Baustellenbereichs bleibt auch bauzeitlich möglich.

Mängel des Verfahrens und der Planunterlagen liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Ansprüche auf eine andere Art der Planung kann der Einwender aufgrund der ihm zustehenden eigenen Rechte und Belange nicht schlüssig nachweisen.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststel-

lungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.19 Einwendungsnummer 255, Schreiben vom 16.05.2020

Die *Einwenderin* rügt die Planung wegen der Verbreiterung des Straßendamms, der Beeinträchtigungen des Naherholungsgebiets Ricklinger Leinemasch etwa durch Verkehrslärm, die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs und der Lage der Ausgleichsmaßnahmen weitab vom Eingriffsort. Diese Maßnahmen sollten eher den Planbetroffenen im Umfeld zugutekommen. Maßnahmen sollten grundsätzlich das Ziel verfolgen, die Bodenversiegelung und den Individualverkehr einzudämmen.

Der *Vorhabenträger* sieht seine Planung wegen der Berücksichtigung des geringstmöglichen Querschnitts gem. RAA und der begleitenden Planung zu allen betroffenen Umweltaspekten als gerechtfertigt an. Er verweist auf die umfangreichen Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, die zu möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter nach UVPG beitragen sollen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen würden kompensiert. Aufgrund der Lage im Hochwasserschutzgebiet der Leine habe man viele Ausgleichsmaßnahmen an anderen Orten planen müssen. Im Nahbereich der Trasse werde es aber Ausgleichspflanzungen zur Einbindung der Straße in das landschaftliche Umfeld geben.

Die *Planfeststellungsbehörde* findet die Einwände zur Begrenzung der Bodenversiegelung im Grundsatz berechtigt, da der Schutz von Grund und Boden Gesetzesrang genießt und von allen Planungsträgern grundsätzlich ernsthafter betrachtet werden sollte. Durch eine Verringerung des Querschnitts, der ursprünglich ein RQ 31 werden sollte, auf RQ 25 wird weniger Boden versiegelt. Aus dem Aspekt des Bodenschutzes, der ein öffentlicher Belang ist, lässt sich aber für die Einwenderin kein eigener Anspruch auf Aufgabe der Planung, Umplanung oder auch nur ein anderes Abwägungsergebnis herleiten. Der Individualverkehr kann durch eine Einzelmaßnahme nicht eingedämmt werden, dazu bräuchte es ein übergreifendes politisches Konzept. Der Ausbau des SSW führt an sich nicht zur Steigerung der Verkehrsmengen, eine Kapazitätserhöhung ist auch nicht Ziel der Planung. Zum Radweg und zur Kompensation s. die Ausführungen im allgemeinen Begründungsteil.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.20 Einwendungsnummer 256, Schreiben vom 17.05.2020

Die *Einwender* sind Eigentümer eines Wohngrundstücks in unmittelbarer Nähe zum Südschnellweg. Sie haben eine Vielzahl von Einwendungen erhoben, die der lagebedingten Situation geschuldet sind. Nach ihrer Auffassung sind insbesondere die mit dem Baulärm verbundenen Belastungen zu bewältigen, aber auch die Erschütterungen durch die Bauarbeiten, Veränderungen des Grundwasserspiegels, die sich auf die Standsicherheit des Hauses auswirken können, weshalb die Einwender ein Beweissicherungsverfahren fordern. Sie fordern den Einbau von Schallschutzfenstern der Klasse 4 und technische Einrichtungen zum Filtern der Luft als Schutz vor Feinstäuben und weiteren Luftschadstoffen. Hingewiesen wird auf den Tier- und Pflanzenbestand im Garten, der zu schützen sei. Zur Verhütung von Unfällen durch abkommende Fahrzeuge sei die Baustelle mit einem stabilen Bauzaun und Schutzplanken abzugrenzen und zu sichern. Der Zugang zum Grundstück, auch und gerade für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr,

sei während der Bauphase dauerhaft sicherzustellen. Die Einwender weisen auf verschiedene Versorgungsleitungen in der Straße hin, die bauzeitlich gesichert werden müssen, um die Versorgung des Hauses nicht zu gefährden. Es wird ebenso eingewendet, dass die Bauarbeiten wirtschaftliche Nachteile (Mietminderungen) zur Folge haben können. Gefordert wird auch eindringlich die Einhaltung von Hygienestandards auf der Baustelle, um die mögliche Ausbreitung von Aerosolen zu unterbinden. Die Belange der Gesundheit der Anwohner sind gerade aufgrund der Erfahrungen mit der Corona-Pandemie hoch zu bewerten und diese von daher ausreichend gegen Gesundheitsgefährdungen zu schützen.

Der *Vorhabenträger* hat zum Thema Baulärm angekündigt, dass insbesondere nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt werde, ob im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen schädliche Umwelteinwirkungen für das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit entstehen. Die in der AVV Baulärm enthaltenen Immissionsrichtwerte seien auf Grund der starken Lärmvorbelastung im Projektbereich durch projektspezifische Zumutbarkeitsschwellen ersetzt worden. Auch diese Werte könnten im vorliegenden Ausbauvorhaben aufgrund der Nähe der angrenzenden Bebauung nicht in allen Bauphasen und bei allen schutzbedürftigen Immissionsorten eingehalten werden. Die prognostizierten, jeweils zeitlich begrenzten Überschreitungen durch den vorhabenbedingten Baulärm sollen im Zuge der Bauvorbereitungen sowie während der Durchführung der Baumaßnahmen durch verschiedene Maßnahmen (z.B. Wahl lärmreduzierter Baumaschinen, Optimierung der Lage der Standorte der Baumaschinen, Optimierung des Bauablaufs) minimiert werden, wobei die Maßnahmen in einem wirtschaftlich angemessenen Verhältnis zu den Schallminderungswirkungen stehen müssen und nicht zu einer unverhältnismäßigen Bauzeitverlängerung führen dürfen. Vorgesehen sei auch eine kontinuierliche Begleitung und Überprüfung des Baulärms während der Bauphase. Sind über diese Zumutbarkeitsschwelle hinausgehende Beeinträchtigungen auf benachbarte Grundstücke nicht vermeidbar, können Entschädigungsansprüche für die bauzeitlichen Beeinträchtigungen begründet sein.

In der *Erörterung* wurde vom Einwender gefordert, dass die Planfeststellungsbehörde ein objektbezogenes Baulärm-Gutachten vom Vorhabenträger anfordert. Seitens des Vorhabenträgers wurde eine objektbezogene Zusammenfassung der Immissionstechnischen Abschätzungen zusammengestellt und dem Einwender über die Planfeststellungsbehörde zugesandt. Eine Nebenbestimmung zum Baulärm soll im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden, woraus auch hervorgehen solle, dass im Rahmen des Lärmmanagements die Betroffenen unterrichtet werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* hält die gegebenen Zusagen des Vorhabenträgers für ausreichend. Über etwaige Entschädigungsansprüche wird in dieser Planfeststellung dem Grunde nach entschieden. Diese Ansprüche stehen auch dem Einwender bzw. dem betroffenen Objekt nach Maßgabe der Ergebnisse des Lärmmonitorings zu.

Ferner fordern die *Einwender*, dass eine Beweissicherung bezüglich des Hauses vor Beginn der Bauarbeiten und auch baubegleitend sowie auch nach Abschluss der Bauarbeiten durchgeführt wird. Über das Ergebnis dieser Beweissicherung sind die Eigentümer unverzüglich zu informieren. Die Beweissicherung sollte nicht nur den Zustand des Hauses, sondern auch den Grundwasserspiegel beinhalten, da sich diese Wasserstände (Aufstau oder Absunk) durch die Bauauswirkungen und hierdurch die Tragfähigkeit des Bodens ändern können.

Das Beweissicherungsverfahren hat der *Vorhabenträger* zugesagt, Einzelheiten werden im Erläuterungsbericht, Kap. 9.2 beschrieben.

Die *Planfeststellungsbehörde* sieht hierin eine einvernehmliche Regelung.

Der *Einwender* fordert die Freihaltung einer Zufahrt zu seinem Grundstück. Die Regelung von Lage und Breite der Zufahrt sollte direkt vor Ort geklärt werden. Damit muss auch ein ausreichender Fahrweg für Rettungsfahrzeuge, Polizei oder Feuerwehr verbleiben.

Die *Planfeststellungsbehörde* sieht hier kein schon in der Planfeststellung zu lösendes Problem. Die Aufrechterhaltung der Zugänglichkeit zu dem Grundstück wird grundsätzlich zugesagt. Einzelheiten können vor Beginn der Baumaßnahme in der Örtlichkeit festgelegt werden.

Seitens des Vorhabenträgers ist zur Erfassung der tatsächlichen bauzeitlichen Schallimmissionen ein Lärmmonitoring an den jeweils lärmtechnisch relevanten Bauabschnitten vorgesehen. Sollte im Zuge des Lärmmonitorings tatsächlich eine Überschreitung der projektbezogenen Immissionsrichtwerte festgestellt werden, so entsteht ein Entschädigungs- oder Kompensationsanspruch dem Grunde nach. Im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung wird dann entschieden, welche Art der Kompensation geeignet ist (z.B. Entschädigungszahlung, mobile Lärmschutzwand, Fenster mit lärmmindernder Wirkung, etc.). Beim gegenwärtigen Planungsstand stehen notwendige Informationen für eine abschließende Entscheidung aus. Bauverfahren und Bauzeiten werden erst nach Vergabe der entsprechenden Bauleistung konkreter benannt werden können. Im Planfeststellungbeschluss enthalten sind dagegen Vorgaben, die den bauzeitlichen Lärm mindern sollen.

Ferner fordert der *Einwender*, durch Einbau technischer Haus-Einrichtungen die Feinstäube für die Wohnungen entsprechend mit Luftfiltergeräten (z.B. HEPA Luftreiniger) zu filtern und die Werte zu reduzieren. Inzwischen kommen die Gefahren mit der Verbindung Feinstaub mit Aerosol-Tröpfchen (Covid-19) laut Medienberichten hinzu.

Der *Vorhabenträger* hat zugesagt, die Staubbildung durch aktive Maßnahmen zu dämpfen. Dies ist technisch möglich und wird bauvertraglich vorgegeben. In Betracht kommen Bewässerungsmaßnahmen, um die Staubentwicklung möglichst auf das Baufeld zu begrenzen.

Der *Planfeststellungsbehörde* liegen zwar Erkenntnisse vor, dass Feinstaubpartikel als Transportmittel für Covid-19-Erreger fungieren können. Das Umweltbundesamt berichtet aber, dass Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler nicht davon ausgehen, „dass ein Transport über Feinstäube für die Infektiosität relevant ist. Dennoch spielt die Luftqualität auch im Zusammenhang mit der Erkrankung an COVID-19 eine Rolle, weil Luftschadstoffe die Empfindlichkeit der Lungenzellen für infektiöse Partikel wie Bakterien und Viren erhöhen.“[6] Zudem dürfte sich zumindest am Infektionsgeschehen bis zum maßgeblichen Baubeginn noch einiges ändern. Ansonsten ist in den Gutachten zu Luftschadstoffimmissionen (Antragsunterlage 17.2.3) ersichtlich, dass am betr. Grundstück die Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten werden. Aufgrund dieses Nachweises und bei Einhalten der technischen Maßregeln zur Eindämmung der Staubentwicklung liegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine bewältigungsbedürftige Problematik vor, die eine Auflage zum Einbau von Luftfiltergeräten rechtfertigen würde.

Für den *Einwender* ergibt sich aufgrund der Lage des Wohnhauses und Gartens in unmittelbarer Nähe zum SSW und zur Ausfahrt in Richtung Hildesheimer Straße eine neuralgische Situation für die Personensicherheit im Garten, wenn Bauzaun und Schutzeinrichtungen nicht stabil genug sind und nicht die entsprechende Aufhaltewirkung haben, die auch einen LKW am Durchbrechen hindern.

Der *Vorhabenträger* sagt zu, dass sowohl der Bauzaun ordnungsgemäß errichtet wird

[6] https://www.umweltbundesamt.de/themen/gesundheit/umwelteinfluesse-auf-den-menschen/besondere-belastungssituationen/coronavirus-bedeutung-der-luftverschmutzung

und regelmäßig auf seine Funktionsfähigkeit überprüft wird als auch die Schutzeinrichtungen gem. RPS über die erforderliche, richtlinienkonforme Qualität verfügen werden. Es kommen nur Systeme infrage, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen zugelassen sind.

Die *Planfeststellungsbehörde* geht davon aus, dass diese Qualität zur Sicherung der Baustelle bzw. des benachbarten Grundstücks ausreicht und dass der Vorhabenträger seinen Verpflichtungen aus § 4 FStrG im Übrigen ordnungsgemäß nachkommen wird.

Der *Einwender* hat mitgeteilt, dass sich in seinem Garten schützenswerte heimische Tierarten aufhalten. Um dem Vermeidungsgebot und artenschutzrechtlichen Verpflichtungen zu genügen, hat der *Vorhabenträger* eine Umweltbaubegleitung im Rahmen der Ausführung vorgesehen.

Weitere Anregungen hat der Vorhabenträger aufgegriffen und durch Zusagen eine einvernehmliche Regelung angeboten.

Dem *Einwender* ging es vor allem um verbindliche Regelungen und Sicherung von Ansprüchen durch Auflagen oder andere Nebenbestimmungen. Gem. § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Anlagen oder Vorkehrungen, die hier nachteilige Wirkungen auf Rechte der Einwender vermeiden sollen, sind bereits in umfassender Weise Gegenstand des Vorhabens.

Sofern sich die Einwendungen, die intensiv erörtert worden sind, und die vorgetragenen Bedenken nicht gänzlich ausräumen ließen, bzw. ihnen nicht mit verbindlichen Zusagen oder sachbezogenen Nebenbestimmungen abgeholfen wurde, werden sie als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.21 Einwendungsnummer 257, Schreiben vom 18.05.2020

Die Vereine verweisen auf die Beeinträchtigungen, die sich durch die Inanspruchnahme von Teilflächen der Sportanlagen und durch Verkehrslärm ergeben, und fordern als Ausgleich eine Aufwertung des Sportplatzes durch einen Kunstrasenplatz und eine Regelung zum Lärmschutz.

Die Einwender geben zu bedenken, dass der gesamte Sportbetrieb auf der Anlage aufgrund der Flächenbeanspruchungen von dem Vorhaben massiv betroffen ist und umorganisiert werden muss. Da die Fahrbahn der B3 an dieser Stelle bereits Platzniveau erreichen solle, sei ein Lärmschutz unabdingbar - der Verkehrslärm und die zu erwartende Emission werde sich ansonsten massiv negativ auf die Sportanlage auswirken.

Der *Vorhabenträger* erwidert, dass in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - auch Festsetzungen für die Beurteilung von Sportanlagen enthalten seien. Nach Nr. 10.4 (2) dieser Richtlinien gehören Parkanlagen, Friedhöfe, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen nicht zur Nachbarschaft. Da nach Nr. 10.4 (1) die Grenzwerte nach § 2 der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung nur für den Schutz der Nachbarschaft gelten, fallen Sport- und Erholungsanlagen nicht unter den Schutzanspruch auf Lärmschutz. Daher kann auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - grundsätzlich für derartige Anlagen kein Lärmschutz vorgesehen werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat den Einwand überprüft und folgt in der Bewertung der 16. BImSchV und der VLärmSchR 97 der Ansicht des Vorhabenträgers. Es steht zwar

außer Frage, dass Verkehrsgeräusche nicht nur lästig, sondern auch gesundheitsschädlich sein können, und auch die Sportausübung erheblich beeinträchtigen können. Da nach § 2 Abs. 1 S. 1 der 16. BImSchV aber klargestellt wird, dass die Vorschrift dem Schutz der Nachbarschaft dient, ist damit auch geklärt, dass alle Anlagen, die nicht unter diesen Begriff zu subsumieren sind, den Schutzanspruch der 16. BImSchV nicht geltend machen können. Die Nachbarschaft ist u.a. dadurch geprägt, dass sie auf Dauer eingestellt ist, dass es sich gewissermaßen um eine räumliche Zwangsgemeinschaft handelt. Der Sporttreibende hält sich jedoch nur zeitweise auf dem Sportgelände auf, so dass ihn die negativen Auswirkungen des benachbarten Verkehrs nicht dauerhaft belasten. Von daher ist der Ausschluss von Sportanlagen aus dem Schutzanspruch der 16. BImSchV begründet.

Ein Anspruch auf Lärmschutz auf der Basis einer anderen Rechtsvorschrift ist auch nicht ersichtlich.

Die Einwendung war daher als unbegründet zurückzuweisen.

Zu der Umplanung des Sportgeländes s. die Entscheidung in Nr. 6.4.1.

### 6.4.22 Einwendungsnummer 258, Schreiben vom 17.05.2020

Die Einwenderin ist Pächterin eines Kleingartens am Südschnellweg. Sie weist darauf hin, erst sehr spät von der Baumaßnahme erfahren zu haben. Sie wendet sich gegen die Verkleinerung der Gärten aufgrund der Dammverbreiterung. Ihres Wissens nach gibt es im Trassenbereich Eidechsenvorkommen. Sie macht Vorschläge zur Verbesserung des Lärmschutzes.

Der *Vorhabenträger* bedauert die Unkenntnis über die Planungen zur B3, diese wurden in den vergangenen Jahren sowohl medial, als auch durch intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Im Rahmen der den Planungen vorausgehenden Bestandserfassungen seien auch die Kleingärten untersucht worden. Wertgebende Artenvorkommen seien soweit vorhanden im Rahmen des LBP mit betrachtet worden. Im Rahmen der Bestandserfassungen konnten keine Nachweise von Reptilien erbracht werden.

Die Rechtsansprüche auf Lärmschutz seien bei dieser Straßenbaumaßnahme auf der Basis der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) - zu ermitteln. Da der Südschnellweg bereits vorhanden ist, sei rechtlich die sogenannte "wesentliche Änderung" nach 16. BImSchV zu prüfen. Da auf der Südseite des Südschnellwegs in dem angesprochenen Bereich bisher keine Lärmschutzwand vorhanden sei, verändere sich die Lärmsituation durch die Verbreiterung nicht sehr stark. Hierdurch ergebe sich auf der Südseite des Südschnellwegs an der überwiegenden Zahl der untersuchten Immissionsorte auch kein Anspruch auf Lärmschutz. Da im Nahbereich des SSW an den dort umfangreich untersuchten Beurteilungspunkten kein Anspruch auf Lärmschutz ermittelt werden konnte, könne sich auf Grund des Abstands auch an den weiter entfernt liegenden Grundstücken und Gebäuden kein Anspruch auf Lärmschutz ergeben. Die in diesem Bereich vorgesehene Irritationsschutzwand auf der Südseite des Südschnellwegs habe jedoch von der Lärmminderung identische Eigenschaften wie eine gleichhohe Lärmschutzwand. Hierdurch werde auch ohne den Rechtsanspruch auf Lärmschutz eine Lärmpegelminderung erreicht.

Die *Planfeststellungsbehörde* hat den Einwand überprüft. Die Pächter von Grundstücken sind der Anhörungsbehörde nicht bekannt, im Unterschied zu den Flächeneigentümern. Dies schließt bereits eine direkte Information aus. Grundsätzlich gilt aber für beide Gruppen, dass sie über die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens gem. § 73 Abs. 5 S. 1 VwVfG durch eine gemeindliche ortsübliche Bekanntmachung benachrichtigt werden. Die Landeshauptstadt hat die Auslegung mit Anzeigen in der HAZ und NP vorher (28.02.2020) ordnungsgemäß bekannt gemacht. Fehler bei der Bekanntmachung, die

ursächlich für die Nicht-Information der Einwenderin sind, sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Gem. Nr. 10.3 der VLärmSchR 97 ist „in einem im Bebauungsplan ausgewiesenen Kleingartengebiet und in einer rechtlich zulässigen Kleingartenanlage mit Gartenhäusern, die nicht dauernd zum Wohnen genutzt werden dürfen (vgl. § 3 Abs.2 BundeskleingartenG), ausschließlich der Tagwert (vgl. Nr.10.2 Uabs.4 i.V. § 2 Abs.3 der 16. BImSchV), bei zulässiger Wohnnutzung (vgl. § 20 a BundeskleingartenG) sowohl der Nachtwert als auch der Tagwert maßgebend. Soweit die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht vollständig mit aktiven Schutzmaßnahmen eingehalten werden können, kommt eine Entschädigung nach §§ 42 Abs. 2 BImSchG, 74 Abs. 2 VwVfG in Betracht.“ Im Kleingartengebiet „Kornhast“ beträgt der zulässige IGW 64 dB(A)/tags. Im Bezugsfall ist der Beurteilungspegel bei den unmittelbar am Damm des SSW gelegenen Grundstücken etwas höher als der IGW (im Durchschnitt 2 – 4 dB(A)), der Planfall ohne Lärmschutz noch einmal um durchschnittlich 1 dB(A) höher, mittels der Irritationsschutzwand sinkt er jedoch auch dort auf Werte unterhalb des IGW. Somit ergibt sich in keinem Fall ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Voraussetzung ist, dass die Irritationsschutzwand dauerhaft erhalten bleibt. Ein ausreichender gesetzlich vorgeschriebener Lärmschutz ist also Bestandteil der Planung. Eine Betrachtung, ob trotz Unterschreitens der IGW noch Ansprüche auf Lärmschutz bestehen könnten, ist entbehrlich, weil selbst in schützenswerteren Wohngebieten gesunde (Wohn-)Verhältnisse eingehalten sind, wenn die in § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV normierten Werte für Dorf- und Mischgebiete gewahrt sind. Diese betragen auch 64 dB(A)/tags. Nach der Unterlage 17.1.2 Teil 2 ist dies in dem Planbereich durchgängig der Fall.

Der Eingriff in den Grunderwerbsbestand ist durch die Planrechtfertigung begründet. Die Ziele der Planung können nur erreicht werden, wenn man den Damm des Schnellwegs in der vorgesehenen Größenordnung verbreitert. Damit ist ein Eingriff in angrenzende Grundflächen insgesamt unvermeidbar und nicht verringerbar. Für die Anlieger südlich des Damms könnten sich nur Erleichterungen bzw. eine Eingriffsvermeidung ergeben, wenn die Verbreiterung gleichmäßig nach Norden und Süden oder aber komplett nach Norden vorgenommen werden würde. Dies würde letztlich das Problem nur verlagern. In der Alternativenprüfung wurde festgestellt, dass eine Verbreiterung nach Süden die effizienteste und insgesamt schonendste Variante ist. Somit ist der Eingriff insgesamt begründet und hinzunehmen (s.a. Teil B Ziffer 3 bzw. 4.1.10 und 4.2).

Sollten nachträglich noch Eidechsenvorkommen im Planbereich bzw. auf dem Grundstück der Eigentümerin festgestellt werden, werden diese noch im gebotenen Umfang bei den artenschutzrechtlichen Maßnahmen berücksichtigt.

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

### 6.4.23 Einwendungsnummer 260, Schreiben vom 17.05.2020

Der *Einwende*r hat Einwendungen zu folgenden Themen vorgetragen: 1. Notwendigkeit des Ausbaus zwischen Landwehrkreisel und Beginn der Leineflutbrücke; 2. Trennwirkung der Baustelle und des Zielzustands für den Rad- und Fußverkehr; 3. Beeinträchtigung der Bedeutung der Leinemasch als Naherholungsgebiet; 4. Flächeninanspruchnahme am Ricklinger Bad. Zur Verbesserung der Radwegplanung (ad 2.) regt er an, darüber nachzudenken, ob es eine Radwegbrücke im Bereich der Schützenallee geben könne. Der Einwender regt zudem an, dass im Planfeststellungsbeschluss der Erhalt der Bäume am Ricklinger Bad als Auflage festgeschrieben wird (ad 4.).

Wie andere Einwender schlägt auch der Einwender zu 260 einen Verzicht auf den breiteren Ausbau des SSW vor. Er hält die Seitenstreifen für entbehrlich, zumal im Tunnel

solche Streifen auch nicht vorgesehen sind, und sieht den SSW nicht als Unfallschwerpunkt.

Der *Vorhabenträger* hat die Wahl des Ausbauquerschnitts eingehend begründet. Der Bestandsquerschnitt würde den Eingriff weitgehend minimieren, allerdings erfülle der Querschnitt nicht das erforderliche (Mindest-) Sicherheitsniveau. Die dem Nutzer zur Verfügung stehende Fahrstreifenbreite sei nicht ausreichend dimensioniert, ebenso die zur Verfügung stehende Mittelstreifen-/ Bankettbreite zur Aufnahme der Rückhaltesysteme, so dass den Bestimmungen des § 4 FStrG nicht entsprochen werde. Der Bestandsquerschnitt werde daher ausgeschlossen. Der Vorhabenträger hat hierzu eine Stellungnahme verfasst (Datum vom 15.12.2020).

Die *Planfeststellungsbehörde* stellt unter Hinweis auf die Antragsunterlagen, die Erörterungen und die gen. Stellungnahme fest, dass der Vorhabenträger seine Planung auf eine anerkannte Regel der Technik (RAA) gestützt hat, die in dieser Richtlinie enthaltenen Planungsvorgaben richtig erkannt und bewertet hat, auch nicht verkannt hat, dass die Vorgaben keine fixen, abweichungsresistenten Entwurfslösungen darstellen, sondern einen Ermessensspielraum bieten. Die Planung verfolgt das Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem SSW zu verbessern. Es wird hierbei eine sichere sowie störungsfreie Verkehrsabwicklung angestrebt. Eine Kapazitätssteigerung erfolgt durch das hiesige Planvorhaben nicht. Der Bestandsquerschnitt bietet nicht die Gewähr, die verfolgten Ziele zu erreichen. Das in der Stellungnahme geschilderte Unfallgeschehen lässt sich nach Auffassung des Vorhabenträgers auf das Fehlen von Standstreifen, die unterdimensionierten Fahrstreifen und die latente Gefahr von häufigen Staubildungen zurückführen. Im Ergebnis hat der Vorhabenträger sein fachplanerisches Ermessen im Einklang mit den gesetzlichen Planungsvorschriften und der genannten Richtlinie ausgeübt. Der Querschnitt RQ 25 stellt den geringstmöglichen Querschnitt nach RAA dar, der gerade noch alle erforderlichen Elemente berücksichtigt. Der Vorhabenträger bewegt sich damit innerhalb eines ihm zustehenden gestalterischen Spielraums. Auch wenn der Planfeststellungsbehörde am Ende des Verwaltungsverfahrens ein gegenüber dem Vorhabenträger erweiterter Abwägungsspielraum gegeben ist, muss sie dennoch die planerischen Vorentscheidungen gebührend berücksichtigen. Zwar ist es der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich möglich, „eine feststellungsfähige, also den gesetzlichen Vorgaben nicht widersprechende Planung abzulehnen, wenn ihr im Rahmen der Abwägung eine andere Variante vorzugswürdig erscheint. Dagegen kann die Planfeststellungsbehörde diese als vorzugswürdige erkannte Variante nur dann als Plan feststellen, wenn der Vorhabenträger zustimmt.“ (Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl., 35. Kap., RN 126) Unterstellt, die Planfeststellungsbehörde würde eine plausible Begründung dafür finden, dass der Ausbau im Bestandsquerschnitt eindeutig vorzugswürdig ist (geringerer Eingriff, keine weitere Inanspruchnahme von privaten und öffentlichen Grundstücken, kein Verstoß gegen das Bauverbot im LSG, keine Verkleinerung des Retentionsraums etc.), so würde der Plan dennoch nicht festzustellen sein, da der Vorhabenträger einem Ausbau im Bestandsquerschnitt nicht zustimmt und einen solchen Ausbau auch nicht vornehmen würde. Streng genommen wäre für einen Austausch der Brückenbauwerke im gegebenen Querschnitt und eine Erneuerung der Fahrbahn kein Planfeststellungsbeschluss erforderlich, da dies keine Änderung, sondern Unterhaltung ist, so dass ein Bestandsausbau verfahrensfrei auszuführen wäre.

Die Einwendung zu 2. betrifft eine Thematik, die teilweise schon unter Ziffer 6.4.2 und 6.4.3 behandelt wurde. Bemängelt wird seitens des *Einwenders*, dass der Wegfall des Radwegs im Döhrener Maschpark nicht ausreichend kompensiert werde, dass die angebotenen Alternativen zu umwegig, nicht breit genug, unzureichend befestigt seien und zu viele Widerstände aufwiesen. Im Zuge der Schützenallee werde ein höhenfreier Knotenpunkt durch einen Doppelknoten mit zweimaligem LSA-Aufenthalt ersetzt. Dies sei mit teilweise erheblichen Reisezeitverlusten für Radfahrende verbunden. Während der Bauphase sei sicherzustellen, dass wenigstens eine Nord-Süd-Verbindung für den fußläufigen und Fahrradverkehr beidseits des Großen Ricklinger Teichs zur Verfügung steht.

Der *Vorhabenträger* hat seine Planung damit gerechtfertigt, dass er lediglich das Vorhandensein akzeptabler Alternativen zu prüfen habe. Da alle Wegeverbindungen in der Baulast der LHH stehen, sei er daran gehindert, umfassendere Neuplanungen vorzunehmen. Er dürfe an anderen Anlagen nur Maßnahmen planen, die sich im Rahmen der Problembewältigung als notwendig erweisen, um die Folgen des ausbaubedingten Eingriffs zu beheben. Alle Maßnahmen an den bestehenden Radwegen seien mit der LHH so abgestimmt.

Die *Planfeststellungsbehörde* kommt zu folgender Bewertung: Gem. § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG regelt über die Zulassung des Vorhabens hinaus auch bauliche oder nichtbauliche Eingriffe in bestehende andere Anlagen. Zu solchen Anlagen zählen üblicherweise auch Straßen oder Wege, die im Planbereich liegen und aufgrund des Vorhabens weichen oder geändert werden müssen. Den SSW unterqueren oder berühren im westlichen Abschnitt zahlreiche Rad-, Fuß- oder Wirtschaftswege. Aufgrund der Verbreiterung des Damms und der Änderung an den Brückenbauwerken sowie bedingt durch den Abriss der Brücke in der Willmerstraße und den Bau des Tunnels finden zahlreiche Veränderungen an den Wegen statt, die in der Baulast der LHH liegen. U.a. wird eine Fuß-/Radwegverbindung im Döhrener Maschpark unterbrochen. Der Entfall der Querung Döhrener Masch ist technisch bedingt. Hier wäre der Straßendamm der B3 deutlich höher herzustellen, um die erforderliche lichte Durchfahrtshöhe der Querung zu erreichen. Dies wäre mit einer größeren Flächeninanspruchnahme durch die herzustellenden Straßendämme verbunden gewesen. Daneben wäre die Lage des Tunnelportals in Richtung Osten zu verschieben. Der Entfall der Querung stellt einen baulichen Eingriff dar, der durch eine andere Gestaltung der Baumaßnahme zwar zu vermeiden wäre, allerdings führt die Abwägung aller berührten Belange zu dem Ergebnis, dass die Beibehaltung der Querung zu deutlich größeren Nachteilen (Eigentumsbelastung, Landschaftsbild, erhöhte Lärmbelastung für den westlichen Bereich der Willmerstraße) führt und somit nicht vorzugswürdig ist. Somit sind Maßnahmen zur Kompensation erforderlich. Als Ersatz wird die Querung an der Leine verbreitert sowie der dorthin führende Bestandsweg aufgewertet. Mit einer Breite von 3 m ist der Weg ausreichend breit, dies entspricht mindestens der Regelbreite eines Zweirichtungsradwegs. Der Fahrweg ist gegenüber dem bestehenden Radweg um ca. 350 m länger. Diese Verlängerung und der damit einhergehende Zeitverlust von 1 bis 2 Minuten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumutbar. Allerdings wird die Anschlussstrecke bis zur Wiederanbindung an den verlassenen Weg nördlich des SSW baulich nicht verändert. Zur Qualität der Strecke bestehen unterschiedliche Auffassungen. Zu prüfen war, ob und welche Änderungen zum Ausgleich der Eingriffe in das Wegesystem notwendig sind und deshalb in die Planfeststellung einbezogen werden können. Folgemaßnahmen sind in ihrer räumlichen Ausdehnung auf Anschluss und Anpassung an andere Anlagen beschränkt. Damit sind Maßnahmen ausgeschlossen, die bestehende Anlagen erweitern oder verbessern oder für die der zuständige Baulastträger erst ein eigenständiges Planungskonzept entwickeln muss. Hinsichtlich des unterbrochenen Weges ist es als Folgemaßnahme geboten, dass der Ersatzweg auch baulich geeignet sein muss, um die zusätzlichen Radfahrten aufzunehmen. Dies ist hier hinsichtlich Querschnitt und Befestigung der Fall. Bei der Wiederherstellung der Wegebeziehungen im Mühlenholzweg, an der Leineflutbrücke und an der Leine sowie an der Schützenallee stecken die Bestandswege den Rahmen des Erforderlichen ab. Dass der Radweg an der Schützenallee nicht mehr höhenfrei geführt werden kann und der Knoten mit einer Lichtsignalanlage gesichert wird, stellt zwar gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Verschlechterung für Radfahrende dar. Allerdings können im Rahmen des Gemeingebrauchs keine Ansprüche auf Aufrechterhaltung einer günstigen Verkehrsbeziehung gestellt werden. Die Fahrzeitverlängerungen können zugemutet werden. Für eine Optimierung der Breite des Radwegs ist die LHH zuständig. Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde keine Verpflichtung des Vorhabenträgers, über die geplanten Folgemaßnahmen hinausgehend Verbesserungen am bestehenden Wegesystem der LHH durchzuführen, da er dann nicht mehr die ausbaubedingten Probleme bewältigen würde, sondern bei Gelegenheit der Maßnahme fremde Angelegenheiten mitregelt. Dies ist nicht mehr durch § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG gedeckt,

da eine solche Kompetenzerweiterung in die gesetzliche Kompetenzzuordnung für die Straßenplanung eingreifen würde.

Die Einwendung zu 3. wurde unter mehreren Gesichtspunkten erhoben. Der Entfall des Böschungsgrüns mache den Aufenthalt an den Teichen und Liegewiesen unattraktiv, da der Damm nicht mehr ins Landschaftsbild eingebunden sei und die Schutzwirkung des dichten Gehölzbestands fehle. Auch die Einsehbarkeit des FKK-Bereichs stelle eine als unangenehm zu betrachtende Folge dar. Der Baubetrieb lasse durch Staub- und Geräuschentwicklung die Aufenthaltsqualität massiv sinken. Der Baustellenverkehr werde die Erholungssuchenden gefährden. Als Bauaushublagerflächen genutzte Parkplätze werden nicht ersetzt. Zur Aufrechterhaltung der Erholungsfunktion sei eine bauzeitliche Abschirmung gegen Sicht und Staub erforderlich. Staubentwicklung sei z.B. durch Berieselung zu minimieren. Im Endzustand wird die Naherholung durch die höheren Fahrgeschwindigkeiten mit einer größeren Lärmbelastung beeinträchtigt. Daher seien Lärmschutzwände erforderlich. Die Wasserqualität der Badeteiche müsse vor Eintrag von Fremdstoffen aus der Baustelle geschützt werden.

Der *Vorhabenträger* hat zugesagt, den Baustellenbetrieb so zu organisieren, dass die umgebenden Bereiche nicht mehr als unbedingt notwendig in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Baustelle soll überwiegend durch Sichtschutz abgegrenzt werden. Die Böschung werde mit rasch wachsenden Gehölzen wiederbegrünt. Baustellen müssen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz so betrieben werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, welche nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen seien auf ein Mindestmaß zu beschränken (§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG). Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen werden der Verkehrssicherungspflicht gemäß abgesperrt. Die unvermeidlichen Lärmimmissionen sollen nach dem Willen des Vorhabenträgers nach dem Stand der Technik und aufgrund von bauvertraglichen Regelungen begrenzt werden. Auch die Staubimmissionen sollen kontrolliert und weitgehend unterbunden werden. Lärmschutzwände können nach den Regelungen der 16. BImSchV nicht begründet werden. Der Gewässerschutz vor dem Eindringen von Fremdstoffen werde technisch sichergestellt.

Die *Planfeststellungsbehörde* stellt fest: Der Lärm und die sonstigen Emissionen von Baustellen werden normativ von den §§ 22 ff. BImSchG geregelt. Rechtliche Ansatzpunkte sind die auf Baustellen eingesetzten (beweglichen) Anlagen, insb. die Baumaschinen aller Art, bei einem mehrmonatigen Betrieb auch die Baustelle selbst. Zur Bewertung des Baulärms ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm heranzuziehen; die TA Lärm ist nicht anwendbar.

Die in § 22 Abs.1 geregelten Grundpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen betreffen in S.1 Nr.1 und in S.1 Nr.2 schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. § 3 Abs.1 BImSchG. Diese sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Mit Gefahr ist die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadens, d. h. einer erheblichen Beeinträchtigung eines Rechtsguts gemeint. Belästigungen und Nachteile sind bereits bei Interessenbeeinträchtigungen gegeben. Bei der Beurteilung der Frage, ob die Immissionen zu relevanten Beeinträchtigungen führen, ist dem Immissionsbegriff entsprechend auf die Gesamtbelastung am Einwirkungsort abzustellen. Eine schädliche Umwelteinwirkung setzt voraus, dass die Beeinträchtigungen erheblich sind. Gesundheitsschäden sind immer erheblich. Demgegenüber spielen bei sonstigen Schäden, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen verschiedene Faktoren eine Rolle: Für die Beurteilung der Erheblichkeit kommt es auf Art, Ausmaß und Dauer der Immissionen an, wobei ein objektiver Maßstab anzulegen ist. Schädliche Umwelteinwirkungen nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen müssen gem. § 22 nicht strikt vermieden werden. Zunächst ist die Vermeidung geboten, soweit das durch den Einsatz von Maßnahmen möglich ist, die dem Stand der Technik entsprechen. Der Stand der Technik umfasst Maßnahmen der Technologie sowie

der Art und Weise, wie die Anlage geplant, gebaut, gewartet und betrieben wird. Er erfasst damit auch Maßnahmen der Betriebsorganisation, soweit sie Auswirkungen auf den Baubetrieb haben. Soweit schädliche Umwelteinwirkungen durch die Beachtung des Standes der Technik nicht vermieden werden können, sind sie gem. Abs.1 S.1 Nr.2 „auf ein Mindestmaß“ zu beschränken (Zitate s. Jarass, BImSchG, 13. Aufl. 2020 zu § 22, RN 29 bis 50).

§ 22 BImSchG ist eine grundsätzlich drittschützende Norm. Auf diesen Schutz kann sich jedoch nur berufen, wer als Nachbar anzusehen ist. Die Nachbarschaft erstreckt sich räumlich auf den Einwirkungsbereich der Anlage. Damit ist der Kreis der Betroffenen wesentlich größer als im Baunachbarrecht. Da der Einwender sich nur gelegentlich im betroffenen Gebiet aufhält und den schädigenden Ereignissen nicht dauerhaft ausgesetzt ist, weist er keine besonderen persönlichen oder sachlichen Bindungen zum Emissionsort auf. Sein Wohnort liegt nicht im Einwirkungsbereich der Anlage. Somit zählt er nicht zur betroffenen Nachbarschaft.

Grundsätzlich wird hier mit diesem Beschluss festgelegt, dass die schädlichen Umwelteinwirkungen, die von den Baustellen ausgehen, wenn möglich zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu beschränken sind. Die Zusagen des Vorhabenträgers entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und sind als verbindlich zu betrachten. Gegenüber dem Auftragnehmer hat er sicherzustellen, dass seine Vorgaben jederzeit eingehalten werden. Da zum Zeitpunkt des Beschlusses der genaue Bauablauf noch nicht bekannt ist und nicht feststeht, welche Maschinen und Verfahren zum Einsatz kommen, sind präzise Detailregelungen zum Bauablauf und zur Abwehr schädlicher Umwelteinwirkungen im Regelfall nicht möglich. Da das BImSchG und ergänzende Rechtsvorschriften den Baustellenbetrieb steuern, kann die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass nicht alle Probleme im Beschluss selbst bewältigt werden müssen, sondern verbleibende Fragen wie z. Entschädigungsfragen in nachfolgenden Verfahren behandelt werden können.

Die Einwendung zu 4. wurde als unzulässig zurückgewiesen, da der Einwender nicht die erforderliche Legitimation für die Einwendung besitzt: diese hat nur der Vorstand des Vereins bzw. dessen geschäftsführendes, vertretungsberechtigtes Organ. Die Einwendungen zu 1. bis 3. wurden nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie waren aber letztlich unbegründet und werden deshalb zurückgewiesen, sofern ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusagen entsprochen wurde.

### 6.4.24 Einwendungsnummer 261, Schreiben vom 13.05.2020<br>Einwendungsnummer 262, Schreiben vom 13.05.2020

Die *Einwender* rügen die Planung, weil mit ihr wertvolle Grünbereiche der Döhrener und Ricklinger Masch überplant werden. Sie fordern eine Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs und eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Einwendungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eher politische Statements als Einwendungen von Betroffenen.

Die Einwendung wurde nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie war aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die diesbezüglichen Aussagen in der allgemeinen Planrechtfertigung verwiesen.

### 6.4.25 Einwendungsnummer 263, Schreiben vom 18.05.2020

Der *Einwender* fordert, einen straßenbegleitenden Radweg an der B3 zur Querung der

südlichen Leineaue als hochwasserfreie, leistungsfähige West-Ost-Verbindung zusammen mit dem Umbau zu realisieren. Ergänzend fordert er vom Vorhabenträger, dass dieser dazu verpflichtet wird, anderen Planungsträgern seine Vorplanung zur Verfügung zu stellen und die vorliegende Planung darauf abzustellen, dass die mit einem Radweg verbundenen Baumaßnahmen auch zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden. Der *Vorhabenträger* hat zugesagt, seine Vorplanung einem am Bau interessierten Planungsträger zur Verfügung zu stellen und den Bau eines Radwegs bzw. eine Verbesserung des Radwegenetzes zu unterstützen. Darüberhinausgehende Verpflichtungen bestehen nicht; darauf abzielende Forderungen werden als unbegründet zurückgewiesen.

Weitere Einwendungen hat der Einwender für erledigt erklärt.

Die Einwendung wurde nicht aus formellen Gründen zurückgewiesen, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen. Sie war aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen. Zur Begründung der Zurückweisung siehe die Ausführungen zum Radweg in der allgemeinen Planrechtfertigung bzw. im Variantenvergleich und unter 4.2 und 4.3.

### 6.4.26 Einwendungsnummer 264, Schreiben vom 18.05.2020 Einwendungsnummer 271,

Die *Einwender* lehnen die Inanspruchnahme ihrer Gartengrundstücke ab, da dies ein Lebensraum für Vögel und Bienen sei.

Der *Vorhabenträger* hat zugesagt, dass über berechtigte Entschädigungsansprüche dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss entschieden werde. Sämtliche durch das Vorhaben bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Biotope (einschließlich Gehölzbestände) seien im Rahmen der Eingriffsregelung ermittelt worden und werden entsprechend kompensiert, vgl. Unterlage 9.4 "Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation" und Unterlage 19.1.1 LBP.
Die *Planfeststellungsbehörde* sieht keine weiteren Möglichkeiten zur Eingriffsvermeidung bzw. –minimierung. S.a. die Ausführungen zur Ausbaurichtung und zum gewählten Fahrbahnquerschnitt. Die Inanspruchnahme der Gartengrundstücke ist daher als unvermeidlich zu betrachten. Auch Pächtern steht eine Entschädigung zu. Einzelheiten werden in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren geregelt.

Die Einwendung wurde daher als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.27 Einwendungsnummer 266, Schreiben vom 16.05.2020

Der Einwender sieht durch die Maßnahme, insbesondere durch die Verbreiterung des Damms, seine Belange als Naherholungssuchender und Steuerzahler beeinträchtigt, insbesondere durch Nutzungs- und Erlebniseinschränkungen. In der Erweiterung durch Standstreifen sieht er keinen Sinn, weil die Kapazität des Verkehrswegs nicht erhöht wird; der SSW sei nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Er fordert zudem Bewässerungseinrichtungen für das neu an der Böschung zu pflanzende Grün. Zudem kritisiert er die geplanten Kompensationsmaßnahmen, weil sie überwiegend in anderen Landkreisen fernab vom Eingriffsort durchgeführt werden.

Der *Vorhabenträger* hat seine Planung erläutert und die Entscheidungen erklärt. Insbesondere hat er zugesagt, dass die Pflanzungen auf der Böschung in den ersten drei Jahren nach Pflanzung regelmäßig bei Bedarf gewässert werden.

Die *Planfeststellungsbehörde* kommt zu folgendem Ergebnis: Die Baumaßnahme findet in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet gem. § 76 WHG statt. Gem. § 78 a Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG sind Baum- und Strauchpflanzungen in ÜSGs untersagt, es sei denn, sie sind mit dem vorsorgenden Hochwasserschutz kompatibel. Da in der Leineaue aus Gründen der Freihaltung des Retentionsraums mit Neuanpflanzungen grundsätzlich

restriktiv umzugehen ist, um keine weiteren und vermeidbaren Retentionsraumverluste herbeizuführen, mussten externe Kompensationsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit den Unteren Naturschutz- und Waldbehörden gefunden werden. Die nunmehr festgestellten Maßnahmen in Langenhagen, im Landkreis Nienburg und Diepholz sind behördlicherseits abgestimmt und gebilligt. Sie liegen alle im Naturraum Weser-Aller-Flachland, in dem auch der Eingriff zu verorten ist. Damit entspricht das Maßnahmenpaket den Vorgaben des § 15 BNatSchG.

Die Durchgängigkeit der Radwegverbindungen auch während der Bauphase wird sichergestellt. Die geforderte Bewässerung der Böschungspflanzung ist zugesagt. Hier liegen im Wesentlichen einvernehmliche Regelungen vor. Einschränkungen der Durchgängigkeit aufgrund des Baustellenbetriebs sind unvermeidlich und von allen Verkehrsteilnehmern hinzunehmen.

Zur Begründung der Querschnittswahl s. Abschnitt B, Ziffer 4.7.1.

Die Naherholung stellt zwar einen öffentlichen Belang dar, der etwa von der Region Hannover, Team Regionalplanung, zu betrachten war. Die Leineaue ist als Vorbehaltsgebiet Erholung eingestuft. Alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen so abgestimmt werden, dass diese Gebiete in ihrer Eignung und besonderen Bedeutung möglichst nicht beeinträchtigt werden (s. RROP 2016 Abschnitt 3.2.5 Ziffer 02). Da der SSW aber im RROP als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt und damit zu Gunsten der Verkehrsplanung endabgewogen ist, liegt kein bewältigungsbedürftiger Konflikt vor. Subjektive Ansprüche auf eine uneingeschränkte Naherholungsqualität lassen sich aus dem öffentlichen Belang nicht ableiten.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.28 Einwendungsnummer 267, Schreiben vom 18.05.2020

Die *Einwenderin* wendet sich gegen die Straßenverbreiterung und die Anlage von Standspuren sowie die Förderung des motorisierten Individualverkehrs zu Lasten von Boden-, Natur- und Landschaftsschutz sowie Naherholung. Das werde die Staubildung erhöhen, den Verkehr auf Straßen wie die Göttinger Straße in Linden vermehren, und zu größeren Differenzen der Fahrgeschwindigkeiten mit erhöhter Unfall- und Staugefahr beitragen.

Der *Vorhabenträger* weist diese überwiegend politischen Forderungen zurück und verweist auf die allgemeine Planrechtfertigung.

Die *Planfeststellungsbehörde* konnte diese Einwendung wie andere auch wegen der das Vorhaben stützenden vorliegenden Planrechtfertigung nicht berücksichtigen.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 6.4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.29 Einwendungsnummer 268, Schreiben vom 16.05.2020, 10.06.2020, 10.07.2020 u.a.

Der *Einwender* als von Enteignung betroffener Grundstückseigentümer wehrt sich gegen den Eingriff in sein Grundstück. Zur Flächenabgabe ist er nicht bereit. Er fordert angemessenen Lärmschutz für sein Grundstück nach Maßgabe der Vorschriften für Wohngrundstücke. Der Hemminger Maschgraben sollte nicht neuprofiliert werden, so dass sein Grundstück dadurch verschont wird. Der Zaun am Maschgraben soll stehen bleiben.

Der *Vorhabenträger* hat einige Zusagen gegeben. Der Hemminger Maschgraben wird ausschließlich im Nahbereich zur Herstellung des zukünftigen Unterführungsbauwerks und zur Unterführung des Maschgrabens angepasst. Die in den Planunterlagen weiter südlich dargestellten geringfügigen Neuprofilierungen und Umverlegungen auf dem Flurstück des Einwenders werden unterlassen. Es ist nunmehr von einem verbleibenden Eingriff entlang des Hemminger Maschgrabens lediglich im Nahbereich des zukünftigen Bauwerkes über den Hemminger Maschgraben auszugehen. Der Vorhabenträger sagt ebenfalls zu, die Lage der angeführten Dreikammerkläranlage bauzeitlich zu sichern sowie eine Beeinträchtigung im Endzustand auszuschließen. Sollten, nachweislich durch das Projekt B 3 | Südschnellweg bedingte, Schäden eintreten, wird eine Entschädigung dem Grunde nach weiterhin zugesagt.

Er hat zudem mit einer vertretbaren Änderung des Dammbauwerks das vom Einwender bewohnte Gebäude schützen können und den enteignenden Eingriff schon vor Antragstellung bedeutend verringert.

Aufgrund der Errichtung von auch lärmschützenden Irritationsschutzwänden wird die Lärmbelastung auf dem Grundstück erheblich reduziert. Die Dorf- oder Mischgebieten entsprechenden Immissionsgrenzwerte (Tag) für Dauerkleingärten werden mit diesem Lärmschutz unterschritten. Der *Einwender* zeigte sich jedoch sowohl in seinen Einwendungsschreiben als auch im und nach dem Erörterungstermin mit der Bewertung seines Grundstücks als Dauerkleingarten nicht einverstanden. Er betrachtet das Haus als Wohnhaus und das Grundstück dementsprechend als Bauland und nicht als Kleingarten. Folgerichtig hält er die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete in seinem Fall für einschlägig und fordert, dass diese auf sein Grundstück angewendet werden. Nachforschungen bei der zuständigen Unteren Bauaufsichtsbehörde der LHH ergaben, dass eine Baugenehmigung für die Errichtung eines Wohnhauses nicht vorliegt, noch die Errichtung eines Wohngebäudes an dieser Stelle bauplanungsrechtlich zulässig wäre. Die *Planfeststellungsbehörde* kann somit nur von der im B-Plan Nr. 991 der LHH festgesetzten Kleingartennutzung ausgehen. Dies bedeutet auch, dass die Ermittlung eines Beurteilungspegels für die Nachtzeit unterbleiben kann und somit nicht prognostiziert wird, ob die Anforderungen an eine ungestörte Nachtruhe gewahrt sind. Eine Anwendung der für ihn günstigeren Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete kann der Einwender nicht fordern.

Sofern bauliche Anlagen auf dem Grundstück beseitigt werden müssen, wird die Wiederherstellung oder aber eine Entschädigung für die Beseitigung außerhalb dieses Verfahrens (in einem nachgelagerten Entschädigungsverfahren) geklärt. Ansprüche bestehen insoweit dem Grunde nach. Die vorhandene Zäunung am Hemminger Maschgraben ist von den Bautätigkeiten nicht betroffen und kann verbleiben.

Eine weitere Verringerung des Eingriffs in das Grundstück ist bei Einhaltung der Planungsziele nicht möglich. Schon vor der Erstellung der Entwurfsplanung wurde mit einer Änderung des Dammbauwerks der Erhalt des Gebäudes gesichert. Auf Maßnahmen zur Profilierung des Grabens wird ebenso verzichtet, wie bereits ausgeführt, so dass der temporäre Eingriff von 612 m² auf 238 m² verringert werden kann. Weitere Entlastungen wären nur möglich, wenn die Planung selbst geändert würde. Bei der Abwägung zwischen den privaten Belangen des Einwenders, von diesem Eingriff verschont zu bleiben,

und den öffentlichen Belangen, die für eine Verwirklichung der Planung sprechen, sind die Belange des Ausbaus höher zu gewichten, der anstrebt, mit einer zeitgemäßen Querschnittsgestaltung mehr Verkehrssicherheit zu erzeugen.

Während der ergänzenden Anhörung wurden erneut Einwendungen erhoben, die allerdings keine neuen Gesichtspunkte erbrachten.

Die Einwendung wurde, sofern ihr im Anhörungsverfahren nicht durch Planänderungen oder Zusagen abgeholfen wurde, im Übrigen als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.30 Einwendungsnummer 269, Schreiben vom 18.05.2020

Der *Einwender* sieht in der vorliegenden Ausbauplanung ein Präjudiz für die zukünftigen Maßnahmen am hannoverschen Schnellwegsystem. Der Fernverkehr sollte seiner Meinung nach nicht durch die Landeshauptstadt, sondern um sie herumgeführt werden, denn eine bauliche Erweiterung der Schnellwege würde zu einer erheblichen Mehrbelastung vieler Wohnviertel führen und die hannoverschen Bemühungen um eine Reduzierung des Autoverkehrs konterkarieren. Er schlägt vor, den Tunnel unter der Hildesheimer Straße zweispurig mit Rad- und Fußwegen zu bauen und den Fernverkehr auf eine Süd-West-Umgehung Hannovers umzulegen.

Der *Vorhabenträger* hat klargestellt, dass es sich beim Schnellwegsystem nicht um ein ringförmiges Fernstraßennetz um Hannover, sondern ein die „Kernstadt“ tangential umgebendes Fernstraßennetz handelt.

Die *Planfeststellungsbehörde* nimmt die Überlegungen zur Kenntnis. Die gegenwärtige Planung stellt jedoch kein Präjudiz für weitere Maßnahmen dar. Bei Maßnahmen an anderen Schnellwegen ist jeweils auf den Einzelfall abzustellen. Schon die Einstufung in Verbindungsfunktionsstufen und Kategoriengruppen ist bei anderen Bundesstraßen außerhalb der bündelnden Trasse des SSW, etwa der B65, vermutlich eine andere, so dass dort das Modell „Stadtautobahn“ nicht zum Tragen kommen muss. Im Übrigen ist die weitere politische und gesellschaftliche Entwicklung unsicher. Möglicherweise kommt es zu einer Minderung des individuellen Autoverkehrs im Rahmen der Verkehrswende, so dass in Zukunft Straßenbaumaßnahmen anders geplant werden als heute. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen jedenfalls noch keine Pläne für die in der Zukunft liegenden Maßnahmen an West-, Messeschnellweg und anderen Bundesstraßen im Stadtgebiet Hannovers vor.

Ein Tunnel mit Rad- und Fußwegen ist nicht beantragt. Eine Süd-West-Umgehung Hannovers ist nach Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde von keinem Straßenbaulastträger bislang ernsthaft in Erwägung gezogen worden.

Die Einwendung wurde im Verfahren zugelassen und erörtert, obwohl Zweifel an der Einwendungsbefugnis bestehen (s.a. Nr. 241 in 4.8). Sie ist aber letztlich unbegründet und wurde deshalb zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Befugnis, sich mit Einwendungen am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen, nicht die Klagebefugnis für eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vermittelt; hierfür maßgebend ist § 42 Abs. 2 VwGO.

### 6.4.31 Einwendungsnummer 270, Schreiben vom 16.05.2020

Die *Einwenderin* hat eine Stellungnahme aus der Sicht der Hemminger Hochwasserschutzinitiative vorgetragen. Insbesondere darf sich nach ihrer Ansicht der Hochwasserabfluss über den Hemminger Maschgraben nicht verschlechtern. Sie wendet sich gegen jeden Verlust von Retentionsraum im tiefliegenden Überschwemmungsgebiet der Leine mit stark schwankenden Grundwasserspiegeln. Hemmingen fehle zum Schutz vor Überschwemmungen ein Deich.

Der *Vorhabenträger* hat seine Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich umfangreich erläutert. Die Abflusssituation für Hemmingen verschlechtere sich aufgrund der Planung nicht. Der verloren gehende Retentionsraum werde vollständig ausgeglichen. Die Planung sei mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt. Diese habe der Planung zugestimmt bzw. aus fachlicher Sicht Nebenbestimmungen und Hinweise für die Aufnahme in den Planfeststellungsbeschluss vorgeschlagen.

Der Anhang 1 der Unterlage 18.2.1, Kap. 6 enthält den hydraulischen Nachweis, dass durch den Neubau und die Abgrabungen keine negativen Auswirkungen auf die Wasserspiegellagen bei Hochwasser (HQ100) eintreten.

Die *Planfeststellungsbehörde* kann nach Aktenlage nicht erkennen, dass es hier noch ein unbewältigtes Problem gibt. Die Stadt Hemmingen hatte ihrerseits ähnliche Forderungen zur Hochwasserproblematik vorgetragen, die in der Planung berücksichtigt worden sind. Die Stadt Hemmingen hat daher ihre Stellungnahme für erledigt erklärt. Die Untere Wasserbehörde der Region Hannover und der Gewässerkundliche Landesdienst des NLWKN haben die Planunterlagen geprüft. Deren Anregungen und Hinweise wurden in die Planung integriert bzw. diese daraufhin optimiert. Der NLWKN hat zwar mitgeteilt, dass für die Neuermittlung des ÜSG (Leine H) im Auftrag der NLWKN-Betriebsstelle Hannover-Hildesheim inzwischen Daten erhoben wurden, die in die vorgelegte Begutachtung (M&P Ingenieurgesellschaft, 02.12.2019 / DHI, 26.11.2019) nicht eingeflossen sind:

u.a.

- Sohlvermessung der Leine und des Unterlaufs der Ihme sowie der Ricklinger Teiche
- Wasserstands- und Abflussmessungen beim HW2017 für die Modellkalibrierung.

Der NLWKN hält mögliche Differenzen aber für insgesamt nicht relevant, so dass er weitere Untersuchungen des Vorhabenträgers für entbehrlich erklärt hat. Er schätzt es als sehr unwahrscheinlich ein, dass die HQ100-Wasserstände die Zwangspunkte (54,84 mNN + 0,50 m) erreichen.

Mittels eigener Erkenntnisquellen folgt die *Planfeststellungsbehörde* den fachbehördlichen Stellungnahmen. Diese haben die Auffassung des Vorhabenträgers bestätigt, dass eine negative Änderung in Bezug auf das Hochwassergeschehen in Hemmingen von der vorliegenden Planung nicht ausgeht.

Durch die Argumente, die während der ergänzenden Anhörung vorgetragen wurden, ergab sich zum Thema Hochwasserschutz keine neuen Aspekte, so dass sich weitere Entscheidungen und vertiefende Begründungen erübrigen.

Die Einwendung wurde deshalb, sofern sie nicht inhaltlich in der vorliegenden Planung vorsorglich berücksichtigt wurde, als unbegründet zurückgewiesen.

### 6.4.32 Einwendungsnummer 281, Schreiben vom 13.04.2021

Die *Einwenderin* wendet sich als Grundstücksnachbarin gegen die Ersatzmaßnahmen des Maßnahmenkomplexes 13 in Langenhagen-Krähenwinkel. Sie befürchtet eine Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung und eine Grundstückswertminderung. Sie bemängelt den Entzug von landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Positionierung der Ersatzmaßnahme, der vom Ort des Eingriffs weit entfernt liegt.

Der *Vorhabenträger* will auf zwei beieinanderliegenden Flurstücken, zwischen denen ein Teil des Grundstücks der Einwenderin liegt, artenreiches Grünland, verbunden mit temporären Stillgewässern, entwickeln. Zur weiteren Aufwertung sollen Gehölzinseln und weitere Elemente (Tothölzer, Gesteinshaufen, Waldmäntel aus mehrreihigen Strauch-

Baum-Hecken zur Abschirmung u.ä.) dienen. Eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung der benachbarten Flächen kann der Vorhabenträger nicht erkennen.

Die *Planfeststellungsbehörde* verkennt nicht, dass die Lage und der Zuschnitt der pfeilförmig zwischen den Ausgleichsgrundstücken liegenden landwirtschaftlichen Fläche ungünstig sind. Schon jetzt ist der Zuschnitt allerdings für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht günstig. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Entwicklung artenreichen Grünlands sind an sich nicht geeignet, angrenzende landwirtschaftliche Nutzungen negativ zu beeinträchtigen, zumal das Nachbarrecht zu gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet. Gleichwohl wäre eine Arrondierung auf freiwilliger Basis die beste Lösung. Dazu hat sich die Einwenderin nicht bereit erklärt.

In Abwägung der Belange steht auf der einen Seite die Verpflichtung des Vorhabenträgers zur und das öffentliche Interesse an der Durchführung eines naturschutzrechtlichen Ausgleichs, auf der anderen Seite das Interesse der Einwenderin, dass die bisherige Nutzung ihres Grundstücks nicht von nachteiligen Einwirkungen des Vorhabens gestört wird. Sie hat konkret nicht benannt, weshalb sie von den vorgesehenen Maßnahmen eine Verschlechterung befürchtet, sondern nur allgemein eine Einschränkung der Ackerlandnutzung als mögliche Auswirkung angeführt. Weil die Maßnahmen nicht auf ihrem Grundstück, sondern auf Nachbargrundstücken durchgeführt werden, die dem Vorhabenträger zur Verfügung gestellt werden, ist sie nicht unmittelbar, also enteignend, betroffen, sondern nur mittelbar. Durch die andersartige Nutzung der bislang ebenfalls als Ackerland genutzten Flächen können sich indirekt Einwirkungen auf die zwischenliegende Ackernutzung ergeben, denkbar etwa durch Schattenwurf. Die ackerbauliche Nutzung könnte durch geringere Ertragsbildung beeinträchtigt sein, oder aber durch die von der Ersatzmaßnahme „begünstigte“ Fauna, die in dem Acker eine Nahrungsquelle findet. Dies sind aber gewissermaßen natürliche Vorgänge, die überall auftreten können, und wäre nicht intentional. Die Planfeststellungsbehörde stuft das öffentliche Interesse an einem Ausgleich der Eingriffe gegenüber dem Anliegen der Einwenderin an einem Beibehalten der gegenwärtigen Situation als höherwertig ein. Einwirkungen auf die benachbarte Nutzung, wie sie hier möglicherweise auftreten werden, werden als eher geringfügige Beeinträchtigung eingestuft und müssen in gebotenem Umfang geduldet werden.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

## 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 Hannover und der Stadt Hemmingen 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 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

| Anlage | Bezeichnung | Blatt/ Anzahl | Datum |
|---|---|---|---|
| 1 | *Erläuterungsbericht und UVP-Bericht:* | | |
| | Erläuterungsbericht | 276 | 19.02.2021 |
| | *Anlagen:* | | |
| A | Bewertungsmatrix RQ 31 | 2 | 28.07.2017 |
| B | Bewertungsmatrix RQ Ostportal | 1 | 03.08.2018 |
| C | Bewertungsmatrix RQ 25 | 1 | 13.12.2019 |
| D | UVP-Bericht nach § 16 UVPG (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)<br>Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 79 | 19.02.2021 |
| 14 | *Straßenquerschnitt:* | | |
| 14.1 | Ermittlung der Bauklasse | 16 | 13.12.2019 |
| 16 | *Sonstige Pläne:* | | |
| 16.1 | *Willmerstraße* | | |
| 16.1.1 | Willmerstraße Lageplan | 1 | ohne |
| 16.1.2 | Willmerstraße Querprofil | 1 | ohne |
| 17 | *Immissionstechnische Untersuchungen:* | | |
| 17.1 | *Schalltechnische Untersuchung* | | |
| 17.1.1 | Erläuterungsbericht | 29 | 13.12.2019 |
| 17.1.2 | Berechnungsunterlagen, Teil 1: Emissionspegel | 7 | 11.12.2019 |
| 17.1.3 | Variantenvergleich (mit Inhaltsverzeichnis) | 17 | 11.12.2019 |
| 17.2 | *Luftschadstoffe* | | |
| 17.2.1 | Luftschadstoffuntersuchung der Planungsvarianten | 49 | 16.06.2017 |
| 17.2.2 | Ergänzende Untersuchung für den Variantenvergleich Ostportal | 24 | 29.05.2018 |
| 17.2.3 | Luftschadstoffgutachten für den Feststellungsentwurf mit RQ 25 | 36 | 12.12.2019 |
| 18 | *Wassertechnische Untersuchungen:* | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 18.1 | *Oberflächenentwässerung* | | |
| 18.1.1 | Erläuterungsbericht | 39 | 14.01.2020 |
| 18.1.1 | *Erläuterungsbericht Anlagen:* | | |
| 2 | Bemessung Geschiebeschacht mit Dauerstau und Tauchwand | 2 | 13.12.2019 |
| 3 | Bemessung Retentionsbodenfilter | 2 | 13.12.2019 |
| 4 | Bemessung von Regenrückhalteräumen<br>Neu hinzugefügt werden Blatt 4.3 D und 4.4 D | 2<br>2 | 13.12.2019<br>12.02.2021 |
| 5 | Merkblatt DWA-M 153 | 4 | ohne |
| 7-10 | Berechnungsunterlagen u.a. zu Restwassermengen | 4 | ohne |
| 11.1 | Berechnung Brückenentwässerung Provisorium | 1 | 14.01.2020 |
| 18.1.1 | *Erläuterungsbericht – Verwendete Unterlagen:* | | |
| U1 | Ingenieurgeologisches Streckengutachten mit Anlagen | 903 | 05.07.2017 |
| U2 | Bericht zur Erstellung eines numerischen Grundwasserströmungsmodells mit Anhängen | 36 | 30.09.2019 |
| U3 | Bericht zur Festlegung des bemessungsrelevanten Grundwasserstandes | 9 | 22.08.2017 |
| U4 | Ermittlung Drainageanlage Tunnelbauwerk | 14 | 30.09.2019 |
| U5 | Neuberechnung HGW Tunnelbauwerk mit Anhängen | 11 | 08.05.2019 |
| U6 | Geotechnischer Bericht | 11 | 14.10.2019 |
| U7 | Festlegung des Bemessungswasserstandes | 3 | 12.07.2017 |
| U8 | Reichweite Grundwasserabsenkung durch Restwasserhaltung während der Tunnel-Baumaßnahme | 13 | 05.06.2019 |
| U8 D | Prognose der Auswirkung von Verbauten im Grundwasser im Bereich des Anschlusses an den östlichen Bahntrog | 19 | 15.10.2020 |
| 18.1.2 | *Berechnungen: Hydraulische Berechnung:* | 1 | 13.12.2019 |
| 18.1.2.1 | Entwässerungsabschnitte<br>ergänzt durch Blatt 18.1.3 D EWA8 bauzeitlich | 10<br>1 | |
| 18.1.2.2 | Abflussermittlung nach RAS-Ew | 3 | 13.12.2019 |
| 18.1.2.3 | Hydraulische Berechnung | 1 | 13.12.2019 |
| 18.2.1 | Bericht Retentionsraumausgleich und hydraulischer Nachweis | 8 | 02.12.2019 |
| 18.2.1 | Anlagen 1 bis 6 | 6 | ohne |
| 18.2.1<br>Anh. 1 | Hochwasserschutz: Numerische Modellierung | 60 | 26.11.2019 |
| 18.3 | Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) | 190 | 13.12.2019 |
| 19 | *Umweltfachliche Untersuchungen:* | | |
| 19.1 | *Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)* | | |
| 19.1.1 | LBP-Bericht (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)<br>Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 124 | 19.02.2021 |
| 19.1.1 | Anlage 1 – Eingriffsbilanz (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)<br>Die Deckblätter vom 19.02.2021 ersetzen die Unterlage vom 14.01.2020 vollständig. | 15 | 19.02.2021 |
| 19.1.1 | Anlage 2 – Waldrechtliche Kompensation (mit Vorblatt und Inhaltsverzeichnis)<br>wird neu hinzugefügt | 38 | 19.02.2021 |
| 19.1.2 | Bestands- und Konfliktpläne (mit Legende) | 5 | 14.01.2020 |
| 19.2 | *Artenschutzrechtlicher Beitrag* | | |
| 19.2.1 | ASB-Bericht (mit Deckblatt und Inhaltsverzeichnis) | 35 | 14.01.2020 |
| 19.2.1 | Anlage 1 – Steckbriefe der Schädigungen und Störungen | 117 | 14.01.2020 |
| 19.2.2 | Karten (mit Legende) | 3 | 14.01.2020 |
| 19.3 | *FFH-Verträglichkeitsvorprüfung* | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 19.3.1 | FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zum Ausbau der B 3 Südschnellweg Hannover für das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Leineaue zwischen Hannover und Ruthe [DE 3624-331 / FFH-344]“ | 27 | 13.12.2019 |
| 19.3.2 | FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zum Ausbau der B 3 Südschnellweg Hannover für das Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker [DE 3021-331 / FFH-90]“ | 31 | 13.12.2019 |
| 19.4 | *Bestandsaufnahme* | | |
| 19.4.1 | Kartierbericht Fauna | 181 | Dez. 2019 |
| 19.4.2 | Kartierbericht Biotope | 32 | Dez. 2019 |
| 19.4.3 | Bestandskarten mit Legenden | 10 | März-Juli 2017 |
| 19.5 | *UVS aus Voruntersuchung* | | |
| 19.5 | Umweltverträglichkeitsstudie | 172 | 27.07.2017 |
| 19.5 | Karten (mit Legende) | 15 | 28.07.2017 |

## 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 Wasserrechtliche Regelungen

Die Verlegungen der Gewässerverläufe

1. der Ihme bei km 0+400 und
2. des Hemminger Maschgrabens bei km 1+000

stellen Gewässerausbauten im Sinne des § 68 Abs. 2 WHG dar und bedürfen nach § 68 Abs. 1 WHG der Planfeststellung. Aufgrund der Konzentrationswirkung des § 17 FStrG kann diese Planfeststellung im Planfeststellungsverfahren für den Neubau des Südschnellwegs mit erteilt werden.

Genehmigung der Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern gem. § 36 WHG i.V.m. § 57 Abs. 1 und 3 NWG nach Maßgabe der in den Antragsunterlagen enthaltenen Angaben.

Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 78 Abs. 5 WHG für den Ausbau des Südschnellwegs einschl. Verbreiterung des Damms im gesicherten Überschwemmungsgebiet der Leine und Ihme nach Maßgabe der in den Antragsunterlagen enthaltenen Angaben.

### 4.2 Naturschutzrechtliche Regelungen

Befreiung gem. § 67 BNatSchG i.V.m. § 41 NAGBNatSchG für Maßnahmen, die gegen Verbote gem. § 26 Abs. 2 BNatSchG der Landschaftsschutzgebietsverordnung LSG H-S 04 „Obere Leine“der LHH vom 17.02.2000 verstoßen würden.

Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG für Maßnahmen, die gegen den gesetzlichen Biotopschutz verstoßen würden.

### 4.3 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.

### 4.4 Waldrechtliche Regelungen

Waldrechtliche Genehmigung gemäß § 8 Abs. 1 NWaldLG für die Umwandlung von Wald im Sinne von § 2 NWaldLG.

## Abschnitt D: Rechtsbehelfsbelehrung

## 1. Klage

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, erhoben werden.

Gemäß § 17b FStrG i.V. mit § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.
Die Klage muss die Klägerin oder den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind vom Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Klage wäre gegen die Region Hannover, vertreten durch den Regionspräsidenten, Höltystr. 17, 30171 Hannover zu richten.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Prozessbevollmächtigten vertreten lassen (§ 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO i. V. m. § 67 Abs. 4 Satz 3 VwGO). Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

### 2. Sofortige Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für die Bundesfernstraße B 3 Südschnellweg hat keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO).

Auf Antrag kann das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 40, 21335 Lüneburg, die aufschiebende Wirkung einer Klage ganz oder teilweise anordnen.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Prozessbevollmächtigten vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs.

4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

**Fundstellen: (Stand 6.9.2021)**

| Rechtsvorschrift | Veröffentlichung |
|---|---|
| **Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)** | vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730) |
| **Baugesetzbuch (BauGB)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 2939) |
| **Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG)** | vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) |
| **Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)** | vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) |
| **Bundesfernstraßengesetz (FStrG)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) |
| **Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| **Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 57 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (BGBl. I S. 1858) |
| **DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen** | Juli 2014 |
| **Empfehlungen für die landschaftspflegerische Ausführung im Straßenbau (ELA), Ausgabe 2013** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch Rundschreiben Straßenbau vom 29.07.2015, StB 13/7143.2/05-04/2077594 |

| Rechtsvorschrift | Veröffentlichung |
|---|---|
| **Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)** | vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) |
| **Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz - EnWG)** | vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), zuletzt geändert durch Artikel 84 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| **Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz - KrWG)** | vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| **Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)** | vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908) |
| **Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG)** | vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353) |
| **Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG)** | vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1699) |
| **Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540) |
| **Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)** | vom 18. Dezember 2019 (Nds. GVBl. S. 437) |
| **Gesetz über die Vermeidung und Sanierung von Umweltschäden (Umweltschadensgesetz - USchadG)** | in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2021 (BGBl. I S. 346) |
| **Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG)** | 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) |
| **Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG)** | vom 27. März 2014 (Nds.GVBl. S.79), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309) |
| **Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)** | vom 23. Mai 1949 (BGBl. I, S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 und 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048) |
| **Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS-02, geänderte Fassung 2005)** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allg. Rundschreiben Straßenbau |

| Rechtsvorschrift | Veröffentlichung |
|---|---|
| | Nr. 17/2002, geändert durch Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 (VkBl. 2005, S. 394) |
| **Niedersächsisches Abfallgesetz (NAbfG)** | in der Fassung vom 14. Juli 2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 20 des Gesetzes vom 20. Mai 2019 (Nds. GVBl. S. 88) |
| **Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)** | vom 30. Mai 1978 (Nds. GVBl. S. 517 - VORIS 22510 01 00 00 000), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. Mai 2011 (Nds. GVBl. S. 135) |
| **Niedersächsisches Enteignungsgesetz (NEG)** | vom 06. April 1981 (Nds. GVBl. S. 83), zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes vom 5. November 2004 (Nds. GVBl. S. 394) |
| **Niedersächsische Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz (Nds. ERVVO-Justiz)** | vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl. Nr.25/ 2011 S.367), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11. November 2015 (Nds. GVBl. S. 335) |
| **Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)** | in der Fassung vom 6. Dezember 2017 (Nds. GVBl. S. 456), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. März 2021 (Nds. GVBl. S. 133) |
| **Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG)** | vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 309) |
| **Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG)** | vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juni 2021 (Nds. GVBl. S. 368) |
| **Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG)** | vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl., S. 104), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 21 des Gesetzes vom 11. November 2020 (Nds. GVBl. S. 451) |
| **Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG)** | in der Fassung vom 24. September 1980 (Nds. GVBl. S. 359), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2021 (Nds. GVBl. S. 133) |
| **Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG)** | vom 7. Dezember 2006 (Nds. GVBl. S. 580), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08. Juni 2016 (Nds. GVBl. S. 94) |
| **Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG)** | vom 3. Dezember 1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2009 (Nds. GVBl. S. 361) |
| **Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG)** | vom 21. März 2002 (Nds. GVBl. S. 112), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 11. November 2020 (Nds. GVBl. S. 451) |

| Rechtsvorschrift | Veröffentlichung |
|---|---|
| **Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)** | vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 64), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. Dezember 2020 (Nds. GVBl. S. 477) |
| **Raumordnungsgesetz (ROG)** | vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) |
| **Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – Ausgabe 2008 – (RAA)** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 7/2009 vom 23. Juni 2009, letzte Korrektur 3 durch Rundschreiben vom 16. Dezember 2013 |
| **Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4)** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1999 vom 20. September 1999, letzte Korrektur 1/2003 |
| **Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) - Ausgabe 2012** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2013 vom 16. Mai 2013 – StB 11/7122.3/4-RAL-1739728a) |
| **Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019 – (RLS-19)** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 (VkBl. 2019 S. 698), letzte Korrektur 02/2020 durch Rundschreiben vom 24.11.2020 |
| **Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012 (RE 2012)** | eingeführt vom Bundesministerium für Verkehr durch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 16/2012 vom 02. Oktober 2012 - StB 14/7131.3/060/1707887 |
| **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)** | 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 |
| **Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)** | vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) |
| **Telekommunikationsgesetz (TKG)** | vom 22. Juni 2004 (BGBl. I, S. 1190), zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 05. Juli 2021 (BGBl. I S. 3338) |
| **Umweltinformationsgesetz (UIG)** | vom 27. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1643), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) |

| Rechtsvorschrift | Veröffentlichung |
|---|---|
| **Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO)** | in der Fassung vom 26. September 2017 (Nds. GVBl., S. 378) |
| **Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)** | in der Fassung vom 19. März 1991, (BGBl. I, S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 3a des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) |
| **Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)** | 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) |
| **Verwaltungszustellungsgesetz (VwZG)** | vom 12. August 2005 (BGBl. I S. 2354), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436) |
| **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)** | vom 12. Juni 1990 (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) |
| **24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV)** | vom 04. Februar 1997 (BGBl. I, S. 172), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) |
| **39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV)** | 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