



21423 Winsen (Luhe)
Schloßplatz 6
13. Februar 2009

Planfeststellungsbeschluss **Ostring Buchholz**

I. Feststellung des Plans

Der vom Landkreis Harburg, Betrieb Kreisstraßen, vorgelegte Plan für den Neubau einer Kreisstraße (Ostring), nämlich einer Ostumgehung für die Stadt Buchholz zwischen der Kreisstraße 13 südlich Vaensen und der Kreisstraße 28 am Buchholzer Berg wird festgestellt.

Die Feststellung umfasst die folgenden Planunterlagen in der 2. Änderungsfassung vom 31.10.2008 (soweit nicht mit anderem Datum angegeben):

1. Erläuterungsbericht, Seiten 1-60 (Unterlage 1)
2. Ergänzungen für Natur und Landschaft, Seiten 1-18 (Unterlage 1.a)
3. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Seiten 1-20 (noch Unterlage 1.a)
4. Übersichtskarte 1:25.000 (Unterlage 2)
5. Übersichtskarte mit Variantendarstellung 1:25.000 vom 07.03.2008 (Unterlage 2.1)
6. Übersichtslageplan 1:5.000
7. Übersichtshöhenpläne, Blatt 1 und 2 (Unterlage 4)
8. Straßenquerschnitte, Blätter 1-5 vom 07.03.2008 (Unterlage 6)
9. Lagepläne, Blätter 1-9 und 8.1, davon 1 und 8.1 vom 07.03.2008 (Unterlage 7)
10. Höhenpläne vom 07.03./31.10.2008, 17 Blätter (Unterlage 8)
11. Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10)
12. landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Erläuterungsbericht, 41 Seiten und 5 Seiten Anlagen (Unterlage 12.0)

13. LBP-Lagepläne, Blätter 1-9 und 8.1 (Unterlage 12.2), davon 8.1 vom 07.03.2008
14. Maßnahmenkartei, Blätter 1-46 (Unterlage 12.3)
15. LBP-Übersichtsplan 1:5.000 (Unterlage 12.5)
16. Grunderwerbspläne vom 07.03./31.10.2008, Blatt 1-9 sowie 2.1, 6.1, 6.2, 7.1, 8.1 u. 8.2 (Unterlage 14.1)
17. Grunderwerbsverzeichnis, Seiten 1-27 und 27.1 (Unterlage 14.2)

II. Nebenbestimmungen

1. Landschaftspflegerische Maßnahmen

a) Die landschaftspflegerischen Maßnahmen CEF/A21 und CEF/E10 auf den Flurstücken 34/1 und 38 der Flur 6 der Gemarkung Buchholz (Extensivgrünland am Dießelkamp) sind ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahmen nördlich der Bendestorfer Straße, die Maßnahme CEF/A19 (Extensivgrünland südlich Krützbarg) ist ein Jahr vor dem Baubeginn südlich der Bendestorfer Straße fertigzustellen.

b) Die landschaftspflegerischen Maßnahmen CEF/A27 (ca. 1,7 ha Anpflanzung von Gehölzstreifen mit insgesamt ca. 1700 m Länge als Quartierangebote für Fledermäuse) sind drei Jahre vor Beginn der Baumaßnahmen südlich der Bendestorfer Straße fertigzustellen.

c) Wenn diese Maßnahmen fertig sind, ist dies der unteren Naturschutzbehörde (Abt. Naturschutz/Landschaftspflege) und der Planfeststellungsbehörde (Abt. Recht) mitzuteilen, damit eine Prüfung der Fertigstellung stattfinden kann. Frühestens vom Eingang dieser Mitteilungen an laufen die unter a) und b) geregelten Fristen.

2. Vorbehalte

a) Die genaue Lage der folgenden landschaftspflegerischen Maßnahmen kann den Regelungen der Flurbereinigung folgend anders festgesetzt werden:

- CEF/A27 auf den Flurstücken 12/5 und 13/1 Flur 4 der Gemarkung Seppensen (Gehölzstreifen von ca. 350 m Länge für Fledermäuse)
- A 11 (Biotopflächen auf beiden Seiten der Trasse in Höhe Dießelkamp)
- CEF/A21 und CEF/E10 (s.o. 1 a)

b) Die Entscheidung über die Zufahrt für den Radlader zum Bodenabbaubetrieb auf dem Flurstück 49/1 der Flur 5 der Gemarkung Buchholz kann nachgeholt werden,

wenn dies im Flurbereinigungsverfahren nicht oder nicht rechtzeitig geregelt werden sollte.

3. Ausnahme nach § 43 BNatSchG

Für etwaige Schädigungen von Fledermausruhestätten nahe der Trasse im Bereich der Buenser Siedlung und für nicht vermeidbare Tötungen einzelner Fledermausexemplare durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen werden nach § 43 Abs. 8 Ziffer 5 BNatSchG Ausnahmen von den Verboten des § 42 Abs. 1 Ziffern 1 und 3 BNatSchG zugelassen.

4. Zusicherung

Dem Eigentümer und dem Pächter des Flurstücks 49/1 der Flur 5 der Gemarkung Buchholz wird die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für die Zufahrt zur Kiesgrube bei Bau-km 3+480 zugesichert.

III. Hinweise

1. Den Planunterlagen sind folgende Unterlagen über den Immissionsschutz und für die Entwässerung beigelegt:

- a) schalltechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht (Unterlage 11.1)
- b) Zusammenstellung der Emissionspegel vom 21.12.2007 (Unterlage 11.2)
- c) schalltechnischer Übersichtslageplan vom 07.03.2008 (Unterlage 11.3)
- d) schalltechnische Lagepläne vom 07.03.2008 (Unterlage 11.4)
- e) Luftschadstoffuntersuchung, Erläuterungsbericht (Unterlage 11. LuS.1)
- f) luftschadstofftechnische Berechnungen vom 04.11.2008 (11. LuS.2)
- g) wassertechnische Untersuchung, Erläuterungsbericht vom 27.01.2009 (Unterlage 13.1)
- h) wassertechnische Berechnungen vom 08.08.2001 (Unterlage 13.2)

2. Soweit in diesem Beschluss und in den Planunterlagen Ansprüche auf passiven Lärmschutz bejaht werden, können die Betroffenen Schallschutzmaßnahmen nur nach den Vorschriften der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) verlangen.

3. Zur Verringerung der Lärmimmissionen im Heidekamp nahe der künftigen Kreuzung mit der Soltauer Straße hat die Stadt Buchholz am 06.02.2009 zugesagt, dass ab Fertigstellung des Ostrings für den Heidekamp zwischen der Soltauer Straße (K 28) und der Heidestraße nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und 2, Nr. 3 u. 5 StVO verkehrsbehördlich die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Zeichen 274) angeordnet wird.

4. Das Flurbereinigungsverfahren wird durch die Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften, Amt für Landentwicklung Lüneburg, Adolph-Kolping-Straße 12 in 21337 Lüneburg geplant. Das Verfahren soll als Unternehmensflurbereinigung im Sinne des § 87 Flurbereinigungsgesetz geführt werden.

IV. Begründung

Die Feststellung beruht auf den §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) und auf § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG).

1. Verfahren

Auf Antrag des Landkreises Harburg, Betrieb Kreisstraßen, als Vorhabenträger wurde im Mai 2002 die Auslegung der Pläne für den Neubau einer Kreisstraße (Ostring Buchholz) von der Kreisstraße 13 (südlich von Vaensen) bis zur Kreisstraße 28 (Buchholzer Berg) veranlasst. Gleichzeitig fand die Anhörung der Träger öffentlicher Belange statt. Die Pläne wurden von der Stadt Buchholz bis zum 24.06.2002 ausgelegt.

Zuvor hatte der Landkreis Harburg mit der Stadt Buchholz am 25.11.1997 eine Vereinbarung über die Planungskosten und am 03.09.2001 eine Vereinbarung über die Baukosten des Vorhabens abgeschlossen; nach diesen Vereinbarungen sollten die Kosten zwischen den Vertragspartnern geteilt werden.

Nach der Kommunalwahl vom 09.09.2001, bei der sich die Mehrheitsverhältnisse im Rat der Stadt Buchholz geändert hatten, wollte die Stadt von den abgeschlossenen Vereinbarungen abrücken und lehnte im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange das Vorhaben aus verschiedenen Gründen ab. In der Folgezeit drängte der Vorhabenträger nach Eingang der Anregungen und Einwendungen nicht

auf Fortführung des Verfahrens, so dass es erst nach der Kommunalwahl vom 10.09.2006 wieder fortgeführt wurde, in der sich die Mehrheitsverhältnisse in Buchholz wiederum geändert hatten.

In der Zwischenzeit hatte die Stadt Buchholz am 25.02.2003 den Bebauungsplan Buenser Weg beschlossen, der am 13.03.2003 in Kraft trat. In dem hierdurch ausgewiesenen Baugebiet entstand in der Folgezeit die sogenannte Märchensiedlung, ein Wohngebiet mit ca. 300 Wohneinheiten, von denen heute einige nächstgelegene in einem Abstand von ca. 200 m von der geplanten Haupttrasse des Ostrings entfernt liegen.

Trotz dieses Zeitablaufs und der inzwischen entstandenen Bebauung war es weder rechtlich noch aus anderen Gründen geboten, die Pläne erneut auszulegen, wie es von verschiedenen Beteiligten gefordert wurde.

Auch nach der langen Verfahrensdauer, die an sich gegen das Beschleunigungsgebot für Planfeststellungen und insbesondere gegen § 73 Abs. 6 Satz 7 und Abs. 9 VwVfG verstößt, war eine erneute Auslegung nicht erforderlich. Die Drei-Monats-Frist des § 73 Abs. 6 Satz 7 VwVfG soll zwar nach dem Ablauf der Einwendungsfrist den zügigen Ablauf der Erörterung innerhalb von drei Monaten regeln. Die Einhaltung dieser Frist ist aber eine Obliegenheit, bei der ein Verstoß ohne verfahrensrechtliche Sanktionen bleibt. Bei der Planung von Großvorhaben ist diese Frist ohnehin selten einzuhalten (Kopp/Ramsauer VwVfG 10. Auflage 2008, § 73 Rn. 106 a). Auch wenn es im vorliegenden Fall nicht um ein Großvorhaben wie das eines Flughafens oder einer Fernbahnstrecke geht, zeigt doch schon der geschilderte Ablauf die Schwierigkeiten, die ein Planungsverfahren infolge der Erörterung und der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen verzögern können.

Auch die verständlichen Interessen der Bewohner der Märchensiedlung oder anderer Betroffener in Buchholz, die nach der Kommunalwahl 2001 auch infolge öffentlicher Äußerungen der Stadt Buchholz geglaubt hatten, die Planung des Ostrings werde nicht fortgeführt werden, ergaben keine Veranlassung für eine erneute Auslegung. Der Landkreis hatte als Vorhabenträger wie als Planfeststellungsbehörde durch die Auslegung im Mai 2002 deutlich gemacht, dass die geänderte Auffassung der Stadt Buchholz keinen Grund zur Aufgabe der Planung und des Planfeststellungsverfahrens darstellen konnte. Auch hatte die Stadt Buchholz selbst im Flächennutzungsplan 2020 vom 13.03.2001 den Verlauf der Ostringtrasse in der jetzt verfolgten Hauptvariante dargestellt und diese Darstellung in der Folgezeit nicht geändert.

Daher hätten alle Betroffenen, die seit 2002 Grundstücke im ostwärtigen Teil der Stadt Buchholz erwarben, mit der Fortführung der Planung durch den Landkreis Harburg rechnen müssen. Eine Veranlassung zur Neuauslegung der Pläne ergab sich daher auch bei Berücksichtigung der neuen Märchensiedlung nicht.

Andererseits fand vom 27.03.2008 an eine ergänzende Anhörung nach § 74 Abs. 8 VwVfG statt, weil zum einen eine weitere Kartierung im Jahr 2007 auf der Grundlage der geänderten Rechtsprechung zum Artenschutz eine Änderung des landschaftspflegerischen Begleitplans und die weitere Berücksichtigung von besonders geschützten Arten wie der Fledermaus und der Feldlerche ergeben hatte. Zum anderen war wegen der herangerückten Bebauung eine erneute schalltechnische Untersuchung erforderlich geworden, bei der auch kleinere Berechnungsfehler am Beginn und am Ende der Baustrecke berichtigt wurden. Bei dieser neuen schalltechnischen Untersuchung vom Dezember 2007 zeigte sich nun zwar zusätzlich Lärmschutz am Haus Dibberser Straße 2 als erforderlich, nicht jedoch an den nächstgelegenen Grundstücken der Märchensiedlung, insbesondere der Häuser Märchenstraße 1, 2 und 4, oder am Haus Buenser Weg 125.

Durch Bekanntmachung vom 13.05.2008 wurde schließlich zum Erörterungstermin vom 01.07.2008 eingeladen. Auf diese Bekanntmachung (Bd. V Bl. 498 und 568 der Akten) und die Niederschrift (Bd. X Bl. 116) wird Bezug genommen.

2. Verkehrsbedürfnis und Planrechtfertigung

Eine im Planfeststellungsverfahren vorgelegte Planung ist dann gerechtfertigt, wenn das Vorhaben den spezifischen Zwecken des einschlägigen Fachgesetzes dient und dafür „vernünftigerweise geboten ist“ (Ziekow, Praxis des Fachplanungsrechts 2004 Seite 191 f. mit Nachweisen). Maßgebendes Fachgesetz ist für das geplante Vorhaben das Niedersächsische Straßengesetz und daraus § 9 Abs. 1 Satz 2 NStrG: Die Träger der Straßenbaulast haben danach die Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen.

a) Zur Verkehrsentwicklung und insbesondere der Straßenplanung im Bereich der Stadt Buchholz ist Folgendes darzustellen:

Bislang führen durch die Stadt Buchholz in nordsüdlicher Richtung die Kreisstraßen 13 und 28 (K 13 und K 28), nämlich der Straßenzug Hamburger Straße-

Kirchenstraße-Soltauer Straße. Diese Straßen waren wie das übrige Buchholzer Straßennetz mehrfach Gegenstand von Verkehrsuntersuchungen; dies waren zuletzt:

- die Verkehrsuntersuchung K 13 – K 28 Ostring Buchholz, Büro Hinz, Langenhagen vom April 1999 für dieses Planfeststellungsverfahren
- die Fortschreibung des VEP Buchholz in der Nordheide, Ingenieurbüro R+T Topp und Partner, Darmstadt, September 2005
- die Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring, Ingenieurbüro R+T Topp und Partner, Oktober 2007, ebenfalls für dieses Planfeststellungsverfahren

Diese Untersuchungen finden sich in Band II der Verfahrensakten und sind mit ihren wesentlichen Ergebnissen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) wiedergegeben.

aa) Ergebnis der Verkehrsuntersuchung 1999 waren die folgenden Belastungen der Kreisstraßen 13 und 28 für das Jahr 2000:

- | | |
|---|----------------|
| - K 13 (Hamburger Straße Nord) | 16.400 Kfz/24h |
| - K 28 (Soltauer Straße südlich Canteleubrücke) | 15.700 Kfz/24h |
| - Kirchenstraße | 20.600 Kfz/24h |
| - für die Canteleubrücke | 25.400 Kfz/24h |

(siehe Verkehrsuntersuchung Hinz April 1999, Abbildung 7 S. 16 und Tabelle 1 S.33 unten)

Für 2010/2015 und den Status quo (ohne Ostring) wurden folgende Belastungen prognostiziert:

- | | |
|---|----------------|
| - K 13 (Hamburger Straße Nord) | 19.000 Kfz/24h |
| - K 28 (Soltauer Straße südlich Canteleubrücke) | 20.400 Kfz/24h |
| - Kirchenstraße | 23.600 Kfz/24h |
| - Canteleubrücke | 31.000 Kfz/24h |

(siehe Verkehrsuntersuchung Hinz April 1999, Abbildung 10 S. 22 und Tabelle 1 S.33 unten)

bb) Für die Stadt Buchholz erarbeitete das Ingenieurbüro R+T Topp, Darmstadt, im September 2005 die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. In diesem Plan untersuchten die Ingenieure Hagedorn und Prof. Topp auch die Nordsüdachse Soltauer Straße/Kirchenstraße/Hamburger Straße (S. 35 Fortschreibung des VEP 2005) und stellten dort einen Anteil des Durchgangsverkehrs durch die Kernstadt von Buchholz mit ca. 3.200 Kfz/24h fest.

Die Gesamtbelastung wurde aufgrund einer Verkehrszählung von 29.09.2004 ermittelt für

- | | |
|---|----------------|
| - die K 13 (Hamburger Straße Nord) | 15.500 Kfz/24h |
| - K 28 (Soltauer Straße südlich Canteleubrücke) | 15.000 Kfz/24h |
| - Kirchenstraße | 17.800 Kfz/24h |
| - Canteleubrücke | 24.200 Kfz/24h |

(vgl. S. 29 u. 37 sowie Abbildung 21 S. 87 Fortschreibung VEP 2005)

cc) Im Oktober 2007 legte das Ingenieurbüro R+T, Ing. Hagedorn, eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung Ostring vor.

Darin ergaben sich für das Jahr 2007 folgende Belastungen:

- | | |
|---|----------------|
| - K 13 (Hamburger Straße Nord) | 15.500 Kfz/24h |
| - K 28 (Soltauer Straße südlich Canteleubrücke) | 13.700 Kfz/24h |
| - Kirchenstraße | 17.300 Kfz/24h |
| - Canteleubrücke | 21.000 Kfz/24h |

(siehe S. 12 Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring vom Oktober 2007; diese Analyse beruht auf Verkehrszählungen vom 23.05.2007, S. 11 a.a.O.).

Für 2015 wurden nun prognostiziert:

- | | |
|---|----------------|
| - K 13 (Hamburger Straße Nord) | 17.300 Kfz/24h |
| - K 28 (Soltauer Straße südlich Canteleubrücke) | 15.900 Kfz/24h |
| - Kirchenstraße | 19.600 Kfz/24h |
| - Canteleubrücke | 24.600 Kfz/24h |

(vgl. S. 24 Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring 2007)

Das Ingenieurbüro R+T untersuchte 2007 ebenso wie schon das Büro Hinz 1999 auch die wichtigen Knotenpunkte entlang der bisherigen Kreisstraßen 13 und 28. Für den vor allem belasteten Knoten Bendestorfer Straße/Hamburger Straße/ Schützenstraße ergab sich, dass dessen Leistungsfähigkeit „heute gerade noch gegeben“ war (S. 15 oben Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring 2007). Für ein zusätzliches Verkehrsaufkommen ergaben sich keine Leistungsfähigkeitsreserven.

Für den Fall der Verwirklichung des Ostrings in der Variante d gelangt die Untersuchung zu einer entlastenden Wirkung für die Innenstadtverbindung um 25 bis 30%, und zwar sowohl für den Analysezeitpunkt 2007 als auch für den Prognosefall 2020 (S. 28 u. 33 der Fortschreibung Verkehrsuntersuchung 2007).

b) Die Änderung der Analysezahlen wie der Prognosezahlen nach unten hat ihre Ursache mindestens zum Teil darin, dass in der Zeit ab 1999 der öffentliche Nahverkehr in Buchholz (Buchholz-Bus) verbessert wurde und außerdem südlich des Stadtzentrums ein Einkaufszentrum entstand, das einen Teil der Fahrten in die Innenstadt oder durch die Stadt nach Norden entfallen ließ. Diese für 2007 festgestellten Änderungen der Verkehrsbelastungen waren zwar deutlich; künftig kann aber ein weiterer Rückgang der Belastung nicht mehr erwartet werden. Stattdessen ist zu erwarten, dass die Verkehrsstärke vom nun niedrigeren Niveau aus wieder mit der allgemeinen Entwicklung zunimmt, wenn auch wohl mit abgeschwächtem Wachstum (vgl. S. 19 der Fortschreibung Verkehrsuntersuchung 2007). Für 2007 zeigen die Zahlen vor allem im Bereich der Kirchenstraße eine deutliche Überlastung, die ohne Verbesserungen des Verkehrsnetzes bis 2020 unerträglich würde.

Vergleichszahlen für solche Stadtstraßen sind aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) Ausgabe 2006 zu entnehmen. Dort ist für zweistreifige Streckenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen eine Kapazität zwischen 1.400 Kfz/h und 2.200 Kfz/h im Querschnitt (also für beide Fahrtrichtungen zusammengerechnet) angegeben. Da sich diese Stundenleistung etwa auf 10 Tagesstunden verteilt, wäre die Kapazität einer solchen Hauptverkehrsstraße zwischen 14.000 und 22.000 Kfz/24h anzunehmen. Bei Hauptverkehrsstraßen ohne Anliegerbebauung und Zufahrten wäre die Kapazität eher im oberen Bereich dieses Rahmens, bei innerstädtischen Wohn- und Geschäftsstraßen mit vielen Zufahrten und viel Parkverkehr eher der untere Bereich dieses Kapazitätsrahmens anzunehmen.

In Buchholz ist die Kapazität der Kreisstraßen 13 und 28 vor allem im Bereich der Kirchenstraße durch eine Vielzahl von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen wie auch von Grundstückszufahrten bestimmt, so dass dort die Kapazität im unteren Bereich des Rahmens etwa bei 16.000 Kfz/24h anzunehmen ist. Ähnliches gilt für den südlichen Teil der Hamburger Straße.

Hieraus folgt, dass der Straßenzug heute schon überlastet ist und erst recht in Zukunft überlastet sein wird. Die Verringerung der Verkehrsbelastung würde auch einen Rückgang der Unfallzahlen auf dem bestehenden Straßenzug Soltauer Straße-Hamburger Straße bedeuten. Eine Entlastung dieses Straßenzuges (insbesondere der Kirchenstraße) würde die Trennwirkung der Straße für Fußgänger und Radfahrer verringern, die dort in den Morgenstunden und bis in die Mittagsstunden mit einem hohen Anteil an Schülern auf Fahrrädern zu beobachten sind; sie würde ihre Möglichkeiten der Überquerung verbessern.

Ob die Entlastungswirkung durch den Bau des Ostrings nun mit 25 bis 30% des vorhandenen Verkehrs (s. o. S. 8 unten) genügt, um Planung und Bau dieser Straße zu rechtfertigen, wird im Weiteren gegenüber den Eingriffen in die Rechte der Beteiligten und in die Natur und die Landschaft abzuwägen sein.

3. Zuständigkeit des Landkreises als Straßenbaulastträger

Landkreise sind nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG u.a. dann Träger von Kreisstraßen, wenn diese dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen sollen. Die drei Alternativen sind mit ihren Voraussetzungen für die vorliegende Planung gegeben, ohne dass sie voneinander genau abgegrenzt werden können und müssen. Die zuvor unter Ziffer 2 dargestellte Entlastungswirkung des Ostrings beruht zum großen Teil darauf, dass vom Verkehr aus Richtung Holm-Seppensen und anderen Ortschaften im Süden der Stadt Buchholz fast die Hälfte den Ostring nutzen wird: Nach der Prognose 2015 würden ohne den Ostring 9.600 Fahrzeuge aus Süden in die Stadt kommen, während nach dem Bau des Ostrings hiervon 4.300 Fahrzeuge die neue Verbindung nutzen und zum weitaus größten Teil auf der B 75 und der Autobahn A 1 Richtung Hamburg fahren würden (siehe Abbildung 13 S. 31, Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring 2007 = Erläuterungsbericht S. 8).

Ferner ist aus Richtung Heidekamp ein Verkehrsaufkommen von 1.300 Fahrzeugen zu erwarten (Abbildung 13 a.a.O.), so dass durch die Anbindung des Heidekamps auch der südlich der Eisenbahnstrecke liegende Teil des Stadtgebiets an das Verkehrsnetz im Osten wie nach Norden hin angebunden wird.

Hiernach kommt der mit dem Ostring zu schaffenden Verbindung zwischen den Kreisstraßen 13 im Norden und 28 im Süden wiederum die Funktion einer Kreisstraße zu, so dass der Landkreis zuständiger Träger der Straßenbaulast im Sinne des § 9 NStrG ist.

4. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Aus § 38 Abs. 5 NStrG folgt, dass der Landkreis darüber hinaus zuständige Planfeststellungsbehörde ist. Hiergegen haben verschiedene Beteiligte Bedenken geäußert und geltend gemacht, dass Befangenheit vorliegen könnte, wenn beim Landkreis die Zuständigkeiten von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde vereinigt seien.

Richtig ist demgegenüber, dass die gesetzliche Regelung zulässig und auch verfassungsrechtlich unbedenklich ist (BVerwG NVwZ 1988, 532; a. A. Kopp-Ramsauer VwVfG, 10. Auflage 2008, § 73 Rz 16). Die personelle Trennung der Funktionen innerhalb der Behörde ist gewährleistet. Eine Besorgnis der Befangenheit besteht nicht, wie das Nds. Ministerium für Inneres auf die Mitteilung des Landrats nach § 21 Abs. 1 VwVfG durch Schreiben vom 20.06.2008 (Band IX, Blatt 64 der Verfahrensakte) bestätigt hat.

5. Natur- und Landschaftsschutz

a) Eingriffe in Natur und Landschaft

Durch das geplante Vorhaben, den Neubau einer Straße von 6 km Länge, wird ein Landschaftsverbrauch von ca. 21 ha verursacht. Davon werden etwa 4,7 ha versiegelt sein. Die Straße zerschneidet vor allem im mittleren Bereich zwischen der Bendestorfer Straße und der Lüneburger Straße einige wertvolle Waldflächen und im südlichen Bereich einige intensiv durch Gemüseanbau genutzte landwirtschaftliche Flächen.

Eine vergleichende Wertung der zunächst geprüften vier Varianten a bis d hatte zunächst in der Umweltverträglichkeitsstudie der Gruppe Freiraumplanung von August 1999 (dort Seite 55) in der abschließenden Bewertung für die Variante b den Vorrang erkannt; diese Variante lag ortsnäher und hatte geringere Zerschneidungswirkungen für Wald und Grünlandbiotop.

In der weiteren Planung des Vorhabenträgers und der beteiligten Träger öffentlicher Belange wurde gleichwohl der Variante a/d in der hier festgestellten Form deswegen der Vorzug gegeben, weil die Streckenführung vor allem im Bereich der Wohngebiete Hermann-Burgdorf-Straße und Am Krützbarg weiter von der Wohnbebauung abrückt und dadurch die Lärmeinwirkungen für die dort wohnenden Menschen verringert. Die durch diese Variante verursachten Eingriffe werden aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes ebenfalls als hinnehmbar bewertet und im Übrigen durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

b) Artenschutz

Für die artenschutzrechtliche Prüfung haben 1993 und 2007 Kartierungen und auf dieser Grundlage Erfassungen des Bestands stattgefunden.

aa) Bei der Kartierung 2007 fanden sich (erneut) sieben Fledermausarten (Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, Bartfledermaus und braunes wie graues Langohr). Diese Arten gehören wie alle Fledermäuse (Microchiroptera, alle Arten) zu den nach Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) streng zu schützenden Tierarten. Besonders problematisch ist dabei zum einen ein Quartierstandort der Breitflügelfledermaus im Bereich der künftigen Trasse in der Nähe der Buenser Siedlung. Sollte bei Rodungsmaßnahmen für den Straßenneubau dieses Quartier beschädigt oder zerstört werden, so liegt jedoch ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) deswegen nicht vor, weil die ökologische Funktion dieser Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang durch nahe gelegene andere Waldflächen oder Ausgleichsmaßnahmen weiter erfüllt wird (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Solche Ausgleichsmaßnahmen sind etwa die Bepflanzung der Straßenböschungen und der Lärmschutzwände (A05 und A06). Soweit diese Ausgleichsmaßnahmen andererseits nicht genügen sollten, war vorsorglich die oben unter II.3 geregelte Ausnahme zuzulassen.

Zum anderen ergibt sich dann, wenn einzelne Fledermausexemplare bei der Jagd trotz aller Ausgleichsmaßnahmen und Leiteinrichtungen oder Überflughilfen mit Kraftfahrzeugen kollidieren sollten, die Gefahr der Tötung einzelner Tiere. Auch für diesen Fall war, weil nach geltendem Recht auch unabsichtliche Tötungen verboten sind, im dringenden öffentlichen Interesse die oben (unter II. 3) geregelte weitere Ausnahme zuzulassen. Das öffentliche Interesse ist deswegen dringend, weil der Straßenneubau als bedeutsames Vorhaben zur Entlastung des Buchholzer Innenstadtverkehrs und zur Anbindung von Ortschaften mit mehr als 10.000 Einwohnern erforderlich ist und demgegenüber die Störung oder Tötung von allenfalls sehr wenigen einzelnen Exemplaren noch als hinnehmbar angesehen werden kann. Für die Innenstadtverbindung von Buchholz ist dabei besonders bedeutsam, dass der Unfallschwerpunkt im Bereich der Kreuzung Hamburger Straße/Bendestorfer Straße/Schützenstraße, aber auch die übrigen Knotenpunkte wegen ihrer hohen Unfallzahlen (vgl. Seite 4 f. im Erläuterungsbericht) dringend der Entlastung bedürfen. Die Zulassung der Ausnahme ist bei solcher Lage insgesamt rechtlich zulässig (Bundesverwaltungsgericht Urteil vom 27.01.2000 NVwZ 2000, 1171).

Im Übrigen können die für die Fledermausbestände eintretenden Nachteile durch die umfangreichen Ersatzmaßnahmen als ausgeglichen angesehen werden. Namentlich die Quartierangebote CEF/A27 entlang der Trasse im Süden und ostwärts davon sind geeignet, die Nachteile auszugleichen. Die Anlage von solchen Quartierangeboten drei Jahre vor dem Beginn der übrigen Baumaßnahmen (siehe die Regelung oben

unter II.1 b) stellt sicher, dass eine Besiedlung möglich ist, ehe Eingriffe in bisherige Quartierangebote stattfinden.

bb) Außerdem fanden sich drei Vogelbrutgebiete der Feldlerche, die in Anhang II Teil 2 der Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutz-Richtlinie) aufgeführt ist; nach deren Art. 2 und 3 Abs.1 sind die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um eine ausreichende Flächengröße für den Lebensraum dieser Vogelart zu erhalten oder wieder herzustellen, nachdem diese durch die Intensivierung der Landwirtschaft starke Bestandseinbrüche hatte. Für das im Norden des Plangebiets festgestellte Vorkommen sind daher die Maßnahmen CEF/A21 und CEF/E10 vorgesehen, die mit der Entwicklung von Extensivgrünland ein Jahr vor Baubeginn fertig sein müssen (siehe oben unter II.1 a). Ebenso wie bei den Gehölzstreifen für Fledermausquartiere erschien auch für diese Maßnahme zur Sicherung der rechtzeitigen Durchführung die unter II. 1 c) getroffene Regelung erforderlich.

cc) Bei den Amphibien ergeben sich keine nicht ausgleichbaren Eingriffe. Auch für den Bergmolch konnte die erneute Kartierung, wie sie im Erörterungstermin von einem der Naturschutzverbände verlangt wurde (vgl. Seite 15 der Niederschrift) unterbleiben. Diese Erfassung wäre zwar an sich für die Biotop A3 (südlich des Itzenbütteler Wegs am Rand der Ortslage, Gemarkung Buchholz, Flur 17, Flurstück 190) und A6 (südlich der Bürgermeister-Adolf-Meyer-Straße am Rand der Ortslage, Flur 4, Flurstück 23/3) sinnvoll gewesen. Jedoch hätten auch einzelne Exemplare, wären sie bei der Erfassung festgestellt worden, keinerlei Störung und sonstige Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben zu erwarten, weil Wanderungen des Bergmolchs von dort allenfalls bis in das nächstgelegene Waldgebiet anzunehmen sind. Dieses Waldgebiet, nämlich vor allem die Waldflächen am Itzenbütteler Weg lägen noch westlich der geplanten Trasse, so dass Wanderungen in den Bereich des geplanten Vorhabens nicht zu erwarten und daher auch Nachteile für diese Art nicht zu befürchten sind.

c) Waldflächenausgleich

Durch das Vorhaben wird eine Reihe von Waldflächen vernichtet oder zerschnitten. Die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen den §§ 10 und 12 NNatG und 8 Abs. 7 NWaldG entsprechen.

Unter den verloren gehenden Flächen von ca. 5,74 ha sind ca. 3,06 ha Nadelwaldflächen von relativ geringem Wert und im Übrigen Laubwaldflächen, die zumeist keine spezifische Bedeutung für den örtlichen Naturhaushalt haben (siehe die Zusammenstellung vom 14.10.2008, Bd. XI Bl. 32). Anstelle dieser Flächen werden insgesamt etwa 6,02 ha mit Laubwald aufgeforstet, also mit künftig hochwertigem

Wald. Daher können diese Ersatzflächen, obwohl sie insgesamt nur geringfügig größer sind als die verloren gehenden Flächen, als ausreichende Kompensation angesehen werden.

6. Immissionsschutz

Die vorgelegte und hier beschlossene Planung berücksichtigt die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und die dazu ergangenen Verordnungen.

a) Lärmschutz

In den schalltechnischen Untersuchungen und den dazu vorgelegten weiteren Unterlagen ist berücksichtigt, dass die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die dort in § 2 Abs. 1 geregelten Immissionsgrenzwerte insbesondere zum Schutz der vom Vorhaben berührten Wohnbebauung eingehalten werden. Diese Grenzwerte liegen bei der hier überwiegenden Baugebietsart der allgemeinen Wohngebiete tagsüber bei 59 dB(A) und nachts bei 49 dB(A). Aus den schalltechnischen Lageplänen ergeben sich die Fassadenpunkte, für die jeweils Beurteilungspegel ermittelt wurden. Außerdem ergeben sich aus den Lageplänen diejenigen Fassaden, an denen Grenzwertüberschreitungen mit der Folge der Notwendigkeit passiven Lärmschutzes festgestellt wurden. Für das südliche Ende der neuen Trasse ließ sich in der 2. Änderungsfassung zum Schutz der Häuser Thomasdamm 1 bis 3 eine zusätzliche Lärmschutzwand zwischen dem Grünstreifen und der Straße einplanen und mit diesem Beschluss festsetzen. Hierdurch entfallen an den Häusern Thomasdamm 1, 3 und 3 c/d Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, die zuvor geplant waren.

Möglichkeiten für die Anordnung aktiver Lärmschutzmaßnahmen, wie sie im Erörterungstermin insbesondere für den Heidekamp gefordert wurden, haben sich auch nach weiterer Nachprüfung für die meisten betroffenen Wohnhäuser nicht ergeben, weil teils Grundstückszufahrten entgegenstehen, teils der Straßenraum nicht breit genug ist. Daher lassen sich dort an einzelnen Häusern Grenzwertüberschreitungen auf bis zu 71 dB(A) nach dem Stand der Technik nicht durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen, sondern nur durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung vermeiden, deren Anordnung die Stadt Buchholz zugesagt hat (s. den Hinweis oben unter III.3). Hierdurch wird nun der Grenzwert von 70 dB(A) aus § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV an allen Immissionsorten unterschritten, wie die nachgereichten schalltechnischen Berechnungen vom 06.02.2009 (Band XII Blatt 116/125 der Verfahrensakte) zeigen.

Wie diese Berechnungen weiter zeigen, liegen im Heidekamp auch ohne den Ostring schon deutliche Grenzwertüberschreitungen vor, die durch den geplanten Bau um weniger als 3 dB(A) größer werden. Daher ist das Vorhaben auch nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV nicht als wesentliche und etwa unzulässige Änderung der Straße anzusehen; die Änderung ist vielmehr nach § 41 BImSchG zulässig, weil die verbleibenden Immissionen nach dem Stand der Technik nicht vermeidbar sind.

b) Luftschadstoffe

Für die Luftschadstoffemissionen hält das Vorhaben die Vorschriften der Verordnung über Emissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) ein. Die vorgelegten luftschadstofftechnischen Untersuchungen (Unterlage 11. LuS) zeigen, dass die vom künftigen Verkehr ausgehenden Beurteilungswerte für Luftschadstoffe nicht überschritten werden. Dies gilt insbesondere für Feinstaub (Partikel PM₁₀) im Sinne des § 4 Abs. 2 der 22. BImSchV und den dort geregelten Emissionsgrenzwert. Dies hat aufgrund der Erörterung des Vorhabens die 2. Änderungsfassung mit den ergänzenden Berechnungen vom 07.07.2008 (Unterlage 11. LuS.2) ergeben.

7. Variantenvergleich

Für die Abwägung zwischen den Varianten a bis d für die Linienführung des Ostrings (siehe schon oben unter 5 a) ist ergänzend auf die Darstellung der Variantenuntersuchung und die Beurteilung der Varianten unter den Ziffern 3.1 und 3.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 der Planunterlagen) zu verweisen. Insbesondere ist die festgestellte Variante a/d auch deswegen im Landschaftsbild hinnehmbar, weil sie soweit als möglich im Einschnitt verläuft und daher weniger wahrgenommen wird.

Ein Vergleich ist zusätzlich erforderlich mit der sogenannten Nullvariante und dem stattdessen von einigen Einwendern bevorzugten Neu- und Ausbau des Tunnels Seppenser Mühlenweg. Durch diesen Tunnel fahren (2007) 9.000 Kraftfahrzeuge täglich. Ein Ausbau des Tunnels für einen zweistreifigen Durchgangsverkehr würde diese Anzahl von Fahrzeugen deutlich erhöhen und zu einer weit stärkeren Belastung der im Norden anschließenden Bremer Straße wie vor allem des Steinbecker Mühlenwegs führen. Diese Straße ist auf ihrer Gesamtlänge von 1,5 km durch Wohnbebauung gekennzeichnet; auch der südlich des Tunnels liegende Seppenser Mühlenweg müsste auf einer Länge von 2,7 km ausgebaut werden. Dieser Straßenabschnitt führt ebenfalls durch bebaute Gebiete und ist in seinem jetzigen Zustand für eine Funktion als Hauptverkehrsstraße völlig ungeeignet.

Die Belastung der Straßen nördlich des Tunnels wäre zwar dann geringer, wenn die Stadt Buchholz die ebenfalls erwogene neue Brücke über das Bahnhofsfeld in der Verlängerung der Königsberger Straße bauen würde. Diese Brücke würde aber zusätzlichen Verkehr für das Stadtzentrum von Buchholz bedeuten und dort keine Entlastung schaffen. Für die Einzelheiten ist auf den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Buchholz vom September 2005 sowie auf die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2007 (dort Seite 26) Bezug zu nehmen. Insgesamt ist der Ostring daher in der festgestellten Variante auch gegenüber dem Ausbau des Mühltunnels vorzuziehen.

8. Zusammenfassung

Im Ergebnis ist der Ostring trotz der mit seinem Bau verbundenen Nachteile für einige nahe gelegene Wohngrundstücke und für betroffene Betriebe im Interesse der Entlastung des bisherigen Straßenzuges der Kreisstraßen durch die Buchholzer Innenstadt hinzunehmen. Die Eingriffe in die Landschaft und die Nachteile für die betroffenen Tierarten sind weitgehend ausgleichbar. Die festgestellten Lärmschutzmaßnahmen gleichen die Nachteile für die Bevölkerung weitgehend aus. Im Rahmen der Flurbereinigung werden schließlich soweit als möglich die Nachteile für die betroffenen Betriebe, insbesondere den Bodenabbaubetrieb und die Landwirtschaft im Süden des Plangebiets ausgeglichen. Das Vorhaben ist schließlich insbesondere durch die Verlagerung des Verkehrs mit 25 bis 30% des bisherigen Durchgangsverkehrs aus der Innenstadt auf den Ostring gerechtfertigt und ist daher so wie unter I. geregelt festzustellen.

V. Anregungen und Einwendungen

1. Die Anregungen der beteiligten Behörden und Verbände, insbesondere der Naturschutzverbände haben zum Teil ihren Niederschlag in den oben unter II. getroffenen Nebenbestimmungen gefunden. Im Übrigen war diesen Anregungen nicht zu folgen.

Für die Begründung wird auf die zuvor unter IV. gegebenen allgemeinen Begründungen Bezug genommen.

2. Die zahlreichen Einwendungen der übrigen Beteiligten konnten, soweit sie zulässig waren, nur zu einem Teil berücksichtigt werden. Im Übrigen werden sie als

unbegründet zurückgewiesen, und zwar zunächst ebenfalls aus den unter IV. allgemein dargelegten Gründen.

a) Die Einwendungen von Anwohnern des Thomasdamms wurden durch Planung einer zusätzlichen ca. 140 m langen Lärmschutzwand am südlichen Ende zwischen der Fahrbahn und der Wohnbebauung berücksichtigt.

b) Der Eigentümer des Flurstücks 12/5, Flur 1 der Gemarkung Buchholz, Einwendungsführer Nr. 212 des Verzeichnisses der Einwender vom 02.02.2009, Band XII Blatt 86 der Verfahrensakten, wendet sich gegen die Zerstückelung seiner landwirtschaftlich genutzten Flächen. Diese Flächen würden durch die Trasse selbst zerschnitten und durch überflüssige Gehölzstreifen zusätzlich in Anspruch genommen.

Mit der 2. Änderungsfassung wurden diese Gehölzstreifen, insbesondere die Maßnahme CEF/A27 so verlegt und angeordnet, dass der Verlauf mit den in der Flurbereinigung zu erwartenden Festsetzungen vereinbar sein dürfte. Nur für eine dieser Maßnahmen ist die genaue Lage noch nicht absehbar, so dass dafür der oben unter II. 2 a enthaltene Vorbehalt geregelt wird. Der Einwendungsführer hat sich darüber hinaus erneut gegen die mit dieser Änderung verbundene zusätzliche Flächeninanspruchnahme gewendet, die er mit 1,12 ha beziffert. Auch wenn diese Zahl sich nur auf die Trasse selbst bezieht, während an anderer Stelle statt vorher 8.895 m² nur noch 4.760 m² vom Grundstück in Anspruch genommen werden, bleibt doch eine beträchtliche Belastung dieses Grundeigentümers. Diese Belastung ist jedoch im Interesse des notwendigen Artenschutzes der streng geschützten Fledermäuse hinzunehmen.

c) Die gleichartige Einwendung des Pächters der genannten Fläche, des Einwendungsführers Nr. 247, ist aus denselben Gründen zurückzuweisen, wobei die von diesem Einwender gewünschten Ersatzflächen möglicherweise im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zur Verfügung gestellt werden können. Im Übrigen wäre eine Entschädigung nicht in diesem Verfahren zu regeln.

d) Der Inhaber eines Reitbetriebs auf den Flurstücken 16/1 und 34/2 der Flur 3 der Gemarkung Buchholz, der Einwendungsführer Nr. 20, hat geltend gemacht,

dass die zunächst geplante Zufahrt der Bodenabbaustelle nördlich seines Betriebs zum künftigen Kreisel Ostring/Lüneburger Straße beträchtliche Nachteile für seinen Betrieb mit sich brächte. Der Schwerlastverkehr würde unmittelbar neben den Hofgebäuden entlang in die Lüneburger Straße geleitet.

Diese Zufahrt entfiel mit der 2. Änderungsfassung.

e) Gegen die nunmehr geplante Zufahrt für den Kiesabbaubetrieb haben sich die Abbaufirma, die Einwendungsführerin Nr. 273, und auch der Grundeigentümer des Flurstücks 15/1, Flur 3 der Gemarkung Buchholz, Einwendungsführer Nr. 243, gewendet. Vor allem haben diese Einwendungsführer geltend gemacht, dass die neue Zufahrt, die nur ein Rechtsabbiegen gestatte, zu beträchtlichen Umwegen über den jeweils im Norden bzw. im Süden anschließenden nächsten Kreisel zwänge. Auch sei die Unterhaltung nicht zumutbar, soweit die Zufahrt Privateigentum bleiben solle. Die Reinigung der Zufahrt könne ebenfalls nicht dem Abbaubetrieb auferlegt werden.

Diese Einwendungen waren zurückzuweisen, weil die Umwege gegenüber den bisher genutzten Zufahrtswegen für den Kiesabbaubetrieb nicht wesentlich länger werden. Die Unterhaltungspflichten werden nach dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10, lfd. Nr. 6.10) beim Grundeigentümer liegen, wie es der gesetzlichen Lage entspricht. Dies ist für die ersten 75 m der Zufahrt zwischen der künftigen Kreisstraße und der Grundstücksgrenze des Flurstücks 49/1 der Vorhaben- und Straßenbaulastträger, also der Landkreis Harburg. Für den zweiten Teil der Zufahrt auf dem Flurstück 49/1 ist dies auch nach deren Ausbau der bisherige Grundeigentümer. Für diesen dürfte die Unterhaltung nach dem Ausbau der Zufahrt, die (auf Kosten des Vorhabenträgers) für hohe Beanspruchung ausgelegt werden soll, in der für den Bodenabbau genehmigten Zeit weniger Aufwand erfordern als im bisherigen Ausbauzustand. Die Bodenabbaugenehmigung vom 16.11.2001 (Band X Blatt 73 der Verfahrensakten) regelt den Ablauf der Genehmigung zum 31.10.2021.

Für die Zufahrt ist eine Sondernutzungserlaubnis nach den §§ 18 und 20 Abs. 2 NStrG erforderlich. Diese Erlaubnis ist dem Eigentümer und dem Pächter des Flurstücks 49/1 zugesichert (siehe oben die Nebenbestimmung II.4). Die Reinigungspflichten werden in dieser Erlaubnis so zu regeln sein, wie dies den genannten Vorschriften des NStrG entspricht.

f) Der Eigentümer des Flurstücks 22/13 der Flur 10 der Gemarkung Buchholz, der Einwendungsführer Nr. 384, hat sich dagegen gewendet, dass im Westen seines Wohnhauses der Lärmschutzwall und die dortige Lärmschutzwand direkt hinter seiner Grundstücksgrenze in einer Höhe von 5,50 m über Geländehöhe errichtet würden.

Auch wenn diese Lärmschutzwand einen Abstand von etwas mehr als 25 m vom Wohnhaus des Einwendungsführers haben wird, ist dies zwar für ihn ein deutlicher Nachteil und eine Beeinträchtigung für die Nutzung seines Grundstücks. Diese Benachteiligung ist jedoch wohl dann hinnehmbar, wenn der vor der Lärmschutzwand liegende Teil der Böschung bewachsen sein wird oder wenn die dort vorhandenen Büsche und Bäume erhalten werden können sollten. Eine Verlegung der Trasse nach Westen wäre jedenfalls im Interesse der Außenflächen der dort liegenden Badeanstalt nicht geboten gewesen.

g) Die Eigentümerin der Badeanstalt, nämlich des Flurstücks 22/33, Flur 10 der Gemarkung Buchholz, die Einwendungsführerin Nr. 28, hat gefordert, dass die nach Südwesten liegende Böschung des Lärmschuttwalls in ihrem Eigentum bleiben müsse, weil diese Fläche für die Nutzung des Freibads erhalten bleiben sollte.

Diese Forderung könnte unabhängig vom hier festgestellten Plan nur dann erfüllt werden, wenn der Vorhabenträger auf den Eigentumserwerb und das aus § 42 Abs. 1 NStrG folgende Enteignungsrecht verzichten sollte; den Interessen der Einwendungsführerin kann aber auch dadurch ausreichend Rechnung getragen werden, dass stattdessen sie mit dem Vorhabenträger als (künftigem) Eigentümer eine vertragliche Regelung über die Nutzung und die Unterhaltung der Böschung findet.

h) Die Eigentümerin des Flurstücks 21, die Einwendungsführerin Nr. 282, hat sich dagegen gewendet, dass die Trasse mit der Lärmschutzwand einen Abstand von nur 30 m vor ihrem Wohnhaus einhalte und 170 m² von ihrem Grundstück benötigt würden. Hier war es möglich, in der 2. Änderungsfassung die Trasse um ca. 6 m nach Nordosten zu verschieben, so dass hierdurch der Abstand vergrößert und die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwendungsführerin von 170 m² auf 50 m² verringert werden konnte. Eine weitere Verschiebung war deswegen nicht möglich, weil der für die Unterquerung der

Eisenbahnstrecke Hamburg-Bremen vorgesehene Tunnel wegen eines Oberleitungsmasts nicht weiter nach Nordosten verlegt werden kann.

i) Der Eigentümer des Flurstücks 2/1 der Flur 9 der Gemarkung Buchholz, Einwendungsführer Nr. 21, hat sich gegen die zunächst geplante Verlängerung des Buenser Weges nach Norden in Richtung Dießelkamp und Königsgrund gewendet. Der dort mit einer Überführung über den Ostring geplante Wirtschaftsweg zerschneide seine Flächen in unnötiger und unerträglicher Weise.

Dieser Einwendung wurde in der 2. Änderungsfassung durch eine Verlegung des Wirtschaftswegs Rechnung getragen; der Weg führt nun bei Baukilometer 1-220 über den Ostring, so dass dafür nur noch am Südrand des ebenfalls dem Einwendungsführer gehörenden Flurstücks 16/1 Grunderwerb erforderlich ist.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats ab Zustellung schriftlich oder zur Niederschrift Klage beim Verwaltungsgericht Lüneburg, Adolph-Kolping-Straße 16, 21337 Lüneburg erhoben werden.

Für diejenigen, die den Beschluss nicht zugestellt, sondern öffentlich bekannt gemacht bekommen, läuft die Klagefrist vom Ende der Auslegung an; die Auslegung wird (nach öffentlicher Bekanntmachung des verfügenden Teils dieses Beschlusses und eines Hinweises auf die Auslegung im Amtsblatt des Landkreises und in den örtlichen Zeitungen) für zwei Wochen bei der Stadt Buchholz, Rathausplatz 1 in 21244 Buchholz stattfinden.

In Vertretung



Schimmelpfennig