



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau
und Verkehr, Dezernat 33

Lüneburg, den 23.11.2011

3319 – 31027/ A7 Ramelsloh

Planfeststellungsverfahren nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zur nachträglichen Lärmvorsorge (fehlgeschlagene Prognose) an der A 7 im Bereich Ramelsloh von km 19,500 bis km 23,050;

Ergebnisniederschrift gem. § 73 Abs. 6 i.V.m. § 68 Abs. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) über den Erörterungstermin in Seevetal, Rathaus, Kirchstraße 11, am 22. November 2011

Verfahrensleiter:

Herr Drygalla-Hein

Teilnehmer:

gemäß anliegender Teilnehmerliste

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: ca. 13.30 Uhr

A. Vorbemerkungen

Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG ist gemäß § 12 Abs. 2 ZustVO-Verkehr die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig.

B. Allgemeines

Herr Drygalla-Hein als zuständiger Jurist und Verfahrensleiter der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr begrüßt die Anwesenden und stellt sich selbst sowie Herrn Schierloh als Protokoll führenden Mitarbeiter vor.

Anschließend weist Herr Drygalla-Hein darauf hin, dass der Termin nach dem VwVfG (§73 Abs. 6 Satz 6, § 68 Abs. 1 Satz 1) nicht öffentlich sei. Personen, die nicht von der Planung betroffen seien, könne die Anwesenheit gestattet werden, wenn kein Beteiligter widerspräche. Eine entsprechende Nachfrage des Verhandlungsleiters ergibt, dass kein nicht Beteiligter im Termin anwesend ist.

Herr Drygalla-Hein stellt den bisherigen Verfahrensverlauf (Antragseingang, Auslegung der Planunterlagen, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, erhobene Einwendungen und Stellungnahmen) kurz dar und erläutert Notwendigkeit und Zweck (u. a. Information, Sachaufklärung, Konfliktbewältigung, ggf. Befriedung) sowie den geplanten organisatorischen Ablauf des Erörterungstermins. Er weist dementsprechend auch darauf hin, dass im heutigen Termin noch keine Entscheidungen über das Planvorhaben getroffen würde. Dieses erfolge erst im noch zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss.

Der EÖT soll mit einer kurzen Vorstellung der Maßnahme durch die NLStBV, Geschäftsbereich Verden (Vorhabenträgerin) beginnen. Danach sollen die schriftlich erhobenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und privaten Einwendungen nach Themenkomplexen erörtert werden.

Herr Drygalla-Hein informiert darüber, dass, soweit die erhobenen Einwendungen im Termin nicht ausdrücklich schriftlich zurückgenommen bzw. für erledigt erklärt würden, diese in vollem Umfang aufrechterhalten blieben. Dieses gelte auch für die Einwendungen, welche im Termin nicht mündlich erörtert würden.

Auf Nachfrage von Herrn Drygalla-Hein, ob private Einwendungen aus Datenschutzgründen (z. B. personenbezogene Daten, Darlegung von wirtschaftlichen Verhältnissen) gesondert und unter Ausschluss des übrigen Teilnehmerforums erörtert werden sollen, meldet sich niemand.

Herr Drygalla-Hein leitet an die NLStBV, Geschäftsbereich Verden, als Trägerin des Vorhabens über und bat deren Vertreter, sich ebenfalls mit Namen und Funktion vorzustellen.

Im Termin sind für die Vorhabenträgerin anwesend: Herr Zulauf (Fachbereichsleiter-Planung), Frau Engelmann (Sachbearbeiterin-Planung) sowie die Herren Anhaus und Liebrecht (Ingenieurbüro IBA Hamburg) als Schallgutachter.

C. Grund und wesentliche Inhalte der Planung

Frau Engelmann erläutert anhand einer Powerpointpräsentation die Ausgangssituation auf der A 7 im betroffenen Abschnitt. Die Lärmprognose im Planfeststellungsbeschluss vom 21.01.1987 habe sich als fehlgeschlagen erwiesen, da Abweichungen von mehr als 3 dB(A) aufgetreten seien. Dieses bedeute in absoluten Zahlen für den Abschnitt nördlich der AS Ramelsloh anstelle von rund 40.800 Fahrzeugen (Prognose 2000) tatsächlich 70.500 Fahrzeuge (Analyse 2010) und für den Abschnitt südlich der Anschlussstelle Ramelsloh anstelle von rund 39.000 Fahrzeugen (Prognose 2000) tatsächlich 61.900 Fahrzeuge (Analyse 2010).

117 Personen hätten daraufhin auf Grundlage des § 75 Abs. 2 VwVfG Vorkehrungen bzw. die Errichtung von Anlagen verlangt, welche die nachteiligen Wirkungen der fehlgeschlagenen Prognose ausschließen. Aus diesem Grunde sei beabsichtigt, im Bereich des betroffenen Abschnitts eine offenerporige Asphaltdeckschicht (OPA) einzubauen.

D. Verkehrsprognosen

Herr Richter (Verein zur Erhaltung gesunden Lebensraumes e. V.) verweist auf die Einwendung vom 26.04.2011 und hält die von der NLStBV, GB Verden, für den Prognosehorizont 2025 angesetzten Verkehrszahlen für viel zu gering angesetzt. Er bezieht sich dabei auf die „Shell-Studie“, wonach der PKW Bestand und damit auch der Verkehr in Deutschland nochmals um 10 Millionen Fahrzeuge zunehmen werde. Die zugrunde gelegte DTV werde daher grundsätzlich angezweifelt. Herr Richter fragt, aus welchem Grunde im betroffenen Bereich keine Dauermessstelle eingerichtet werde.

Frau Engelmann führt aus, dass bei Ermittlung der Prognose 2025 das „Verkehrsmodell Niedersachsen VM-NI“ angewandt wurde, welches auch die bundesweiten Verkehrsverflechtungen unter Einbeziehung aller Vorhaben des vordringlichen und z. T. weiteren Bedarfs berücksichtige. Dieses Modell sei Stand der Technik und bilde auch künftige Steigerungen der Fahrzeugzahlen im betroffenen Abschnitt ab. Frau Engelmann erläutert, dass Dauermessstellen nicht für Verkehrsprognosen, sondern der Überprüfung der aktuellen Verkehre für einen relativ langen Autobahnabschnitt dienen.

Herr Höltnann stellt die Frage, wie man bei einer Verkehrsquerschnittszählung auf repräsentative Zahlen kommen könne. Frau Engelmann erläutert, dass man hierzu eine beliebige Woche, welche außerhalb der Ferienzeiten liegen müsse, herausgreife (im vorliegenden Fall im Monat Februar 2008) und mittels eines Laserzählgerätes eine volle Woche (24 Stunden am Tag) lang die durchlaufenden Fahrzeuge zähle. Im vorliegenden Fall sei die im Februar 2008 durchgeführte Sonderzählung für die Betroffenen ungünstiger gewesen als die reguläre Verkehrszählung 2005. Daher wurde zugunsten der Betroffenen die Prognose auf Grundlage der Allgemeinen Straßenverkehrszählung von 2005 durchgeführt.

Herr Höltnann bemängelt, dass eine derartige Vorgehensweise die Spitzenbelastungen im betroffenen Abschnitt, insbesondere die 2 bis 3 Ferienmonate mit Reiseverkehren, gar nicht abbilde. Er halte eine derartige Zählung daher für nicht repräsentativ. Auch Herr Kraef hält den Monat Februar für