

Verschlüsselt

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

für

den vierstreifigen Ausbau der B 207

zwischen der A 1 östlich der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost

und Puttgarden

(Bau-km 0-180,6 – Bau-km 6+150 und Bau-km 9+850 – Bau-km 19+850)

auf dem Gebiet der Städte Heiligenhafen und Fehmarn

sowie der Gemeinden Großenbrode, Göhl und

Johannistal

Kreis:

Ostholstein

Inhaltsübersicht

1.	Festgestellte Straßenbaumaßnahme	Seite	1
2.	Maßgaben (Auflagen und Planänderungen)	Seite	5
3.	Entschädigungsforderungen	Seite	41
4.	Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen	Seite	42
5.	Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen	Seite	89
6.	Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblätter (Hinweis)	Seite	108
7.	Zustellung / Auslegung	Seite	109

Begründung:

Zu 1.	(Festgestellte Straßenbaumaßnahme)	Seite	110
Zu 2.	(Maßgaben (Auflagen und Planänderungen))	Seite	123
Zu 5.	(Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)	Seite	158
8.	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	314

Planfeststellungsbeschluss

1. Festgestellte Straßenbaumaßnahme

Aufgrund des § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) i.V. mit §§ 139 ff Landesverwaltungs-gesetz (LVwG) in der Fassung vom 2. Juni 1992 (GVOBl. Schl.-H. S. 243, ber. 534), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Juni 2015 (GVOBl. Schl.-H. S. 135), und des § 40 Abs. 5 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Neufassung vom 25. November 2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 631), zuletzt geändert durch Artikel 68 der Verordnung vom 04. April 2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 143), werden hiermit die Pläne für die

auf dem Gebiet der Städte Heiligenhafen und Fehmarn
sowie der Gemeinden Großenbrode, Göhl und
Johannistal

- Kreis Ostholstein -

durchzuführende Straßenbaumaßnahme

- 1.1 Ausbau der Bundesstraße 207 (B 207) von Bau-km 0+180,6 bis 6+150 sowie von Bau-km 9+850 bis 19+850, als zweibahnige Straße mit durch Mittelstreifen getrennte Richtungsfahrbahnen zwischen dem Endpunkt der A 1 bei Heiligenhafen-Ost und Puttgarden einschließlich der Anordnung neuer Entwässerungsanlagen
- 1.2 Anpassung der Anschlussstellen Großenbrode, Avendorf, Burg und Puttgarden
- 1.3 Rückbau der südlich der B207 befindlichen Tankstelle
- 1.4 Anpassung des Auffangparkplatzes Richtung Heiligenhafen Bau-km 10+700
- 1.5 Herstellung einer Bodenumlagerungsfläche zwischen Bau-km 3+278 und 3+715
- 1.6 Rückbau Schöpfwerk in Bau-km 4+006 und Ersatzneubau in Bau-km 4+022 einschließlich Anpassung der Rohrleitungen und Anlage einer Zuwegung

- 1.7 Wiederherstellung, Anpassung, Neubau diverser Wirtschaftswege im Bereich der Baumaßnahme
- 1.8 Ersatzloser Rückbau von Brücken
- Bau-km 0+980: Brückenbauwerk Unterführung der ehemaligen Bahnstrecke
 - Bau-km 1+435: Brückenbauwerk Unterführung der Erschließung der nördlichen Landwirtschaftsflächen
 - Bau-km 2+340: Brückenbauwerk Überführung Wirtschaftsweg Mittelhof über die B 207
 - Bau-km 3+440: Brückenbauwerk Unterführung Viehtrift
- 1.9 Neubau von Brücken
- Bau-km 0+715,495: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Unterführung der K 42 unter der B 207 (BW01.207) einschließlich der lage- und höhenmäßigen Anpassung der K 42
 - Bau-km 3+756,773: Neubau Brückenbauwerk Unterführung Tierquerung (Salzwiesen) (BW 03.207)
 - Bau-km 4+796,469: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Überführung der K 42 über die B 207 (BW 04.207)
 - Bau-km 10+944,862: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Überführung der L 217 über die B 207 (BW 05.207)
 - Bau-km 14+074,584: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Überführung der L 209 über die B 207 (BW 06.207)
 - Bau-km 16+473,898: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Überführung Gemeindestraße nach Niendorf über die B 207 (BW 07.207) einschließlich der lage- und höhenmäßigen Anpassung der Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf
 - Bau-km 17+588,423: Abriss und Neubau Brückenbauwerk Überführung Gemeindestraße nach Bannesdorf über die B 207 (BW 08.207) einschließlich der lage- und höhenmäßigen Anpassung der Gemeindestraße von Hinrichsdorf nach Bannesdorf
 - Bau-km 18+800: Abriss Brückenbauwerk Überführung der K 49 über die B 207 und die Bahnstrecke 1100 Lübeck - Puttgarden
 - Bau-km 18+986,423: Neubau Brückenbauwerk Überführung der K 49 über die B 207 (BW 09.207)
 - Bau-km 18+960: Neubau Brückenbauwerk Überführung der K 49 über die Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden (BW 10.207) sowie als Verlängerung der westlichen Flügelwände Stützwand 1 (von Bau-km 18+875,780 bis 18+937,220) und Stützwand 2 (von Bau-km 18+982,910 bis 19+073,730)

1.10 Neubau von Irritations- und Lärmschutzwänden sowie Kollisionsschutzeinrichtungen
Südlich der B 207

- Irritationsschutzwand 1 von Bau-km 3+700 bis 3+812
- Irritationsschutzwand 2 von Bau-km 3+812 bis 3+900
- Kollisionsschutzeinrichtung 1 von Bau-km 3+900 bis 4+120
- Lärmschutzwand 3 von Bau-km 4+120 bis 4+420
- Lärmschutzwand 4 von Bau-km 4+420 bis 4+577

Nördlich der B 207

- Irritationsschutzwand 3 von Bau-km 3+700 bis 3+812
- Fledermausleitzau von Bau-km 3+812 bis 3+900
- Kollisionsschutzeinrichtung 2 von Bau-km 3+900 bis 4+420
- Lärmschutzwand 1 von Bau-km 4+656 bis 4+948
- Lärmschutzwand 2 von Bau-km 4+909 bis 5+120

1.11 Ausweisung von Ersatzansprüchen für passive Lärmschutzansprüche dem Grunde nach an
einzelnen Gebäuden im Nahbereich der Trasse

1.12 Anordnung von Absetz- und Regenrückhaltebecken

- Bau-km 3+200: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 1) südlich der B 207 mit Einleitung in die Großenbroder Aue
- Bau-km 5+000: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 2) nördlich der B 207 mit Einleitung in den Graben 5.1.1
- Bau-km 12+050: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 3) westlich der B 207 mit Einleitung in den Graben 5
- Bau-km 12+750: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 4) westlich der B 207 mit Einleitung in den Graben 5.2.2
- Bau-km 17+050: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 5) westlich der B 207 mit Einleitung in den Graben 3.3.4
- Bau-km 19+250: Absetz- und Regenrückhaltebecken (RRB 6) westlich der B 207 mit Einleitung in den Drohngraben

1.13 Anpassung der Entwässerungseinrichtungen und Vorfluter im Zuge des Ausbaus

- 1.14 Verlegung 110 kV-Kabel der Fehmarn-Netz GmbH & Co. OHG in folgenden Bereichen:
- Bau-km 1+513 bis Bau-km 1+628 – Verschwenkung wegen Trassierung B 207
 - Bau-km 3+096 bis Bau-km 4+072 – Verschwenkung aufgrund RRB 1 und Bodenumlagerungsfläche
 - Bau-km 4+461 bis Bau-km 5+119 – Verschwenkung aufgrund RRB 2 und Anpassung Anschlussstelle Großenbrode
- 1.15 Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes

sowie weitere aus den Planunterlagen ersichtliche Maßnahmen auf den Gebieten der Städte Heiligenhafen und Fehmarn sowie den Gemeinden Großenbrode, Johannistal und Göhl

festgestellt.

Die vorstehende Baumaßnahme wird von der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - (Bund) durchgeführt. Eine Kostenbeteiligung Dritter richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen, den dazu ergangenen Richtlinien und den zwischen den Beteiligten abgeschlossenen bzw. noch abzuschließenden Vereinbarungen.

2. Maßgaben (Planänderungen und Auflagen)

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Maßgaben:

2.1 Planänderungen und Auflagen

2.1.1 Planänderungen

Die ausgelegten Pläne sind mit den nachfolgenden wesentlichen Änderungen versehen worden.

- 2.1.1.1 Aufbruch der Silo / Kompostplatte bei Bau-km 0+998
- 2.1.1.2 Ersatzloser Abriss des Überführungsbauwerks Mittelhof. Das BW 02.207 und die Achsen 200, 210 entfallen. Zur Erschließung der Flächen wird ein neuer Wirtschaftsweg nördlich der B 207, Achse 211, an die K 42, Achse 300, angeschlossen.
- 2.1.1.3 Versetzen der Wildleiteinrichtung an Dammfuß / Mulde nördlich der B 207, von Bau-km 3+180 bis 3+698, wg. Berücksichtigung des vorhandenen Schmutzwassersammlers
- 2.1.1.4 Änderung der Bodenaustauschbereiche gemäß dem „Ergänzungsgutachten Bereiche mit organischen Böden“ vom Juli 2011
- 2.1.1.5 Ersatzbauwerk für das Schöpfwerk Großenbroder Aue und Anpassung der Zufahrt, Achse 998, einschließlich neuer Zuwegung zum BW 03.207 südlich der B 207. Schaffung einer Zufahrt mit Stellfläche im Bereich des Auslaufbauwerkes nördlich der B 207
- 2.1.1.6 Anordnung von Absturzsicherungen im Bankett der Radwege an der K 42, Achse 400, und der K 49, Achse 900
- 2.1.1.7 Ersatz der überbauten Stellplätze an der Zufahrt zum Auffangparkplatz Avendorf, Achse 531
- 2.1.1.8 neue Auffahrt, Achse 520 Bau-km 0+509
- 2.1.1.9 Umsetzen eines vorhandenen Windschöpfrades bei Bau-km 15+206 westlich der B207

- 2.1.1.10 im Hinblick auf eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wurden Anpassungen des RRB 5, der Umfahrung sowie des parallel geführten Grabens 3.3.4 vorgenommen
- 2.1.1.11 Verschiebung des geplanten BW 08.207 im Zuge der Gemeindestraße Hinrichsdorf - Bannesdorf, Achse 801, in nördlicher Richtung. Der Wirtschaftsweg, Achse 891, wird angepasst. Die Achsen 800 und 890 entfallen.
- 2.1.1.12 Der vorhandene Leitungsbestand wurde angepasst und ergänzt. Die Trassen für die erforderlichen Leitungsumverlegungen wurden in Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen und der geplanten Anpflanzung neuer Baumreihen angepasst.
- 2.1.1.13 Auf der Grundlage der neuen Verkehrszahlen des aktualisierten Verkehrsgutachtens vom Dezember 2012 wurde die schalltechnische Untersuchung vollständig überarbeitet.
- 2.1.1.14 In der Anlage 13.1 (Wassertechnische Berechnungen) ist die Berechnung des Beckenabflusses sowie der Drosselabflußspende der Regenrückhaltebecken 4, 5 und 6 korrigiert worden, die in die Anlage 13.2 (Regeldarstellung der RRB's) entsprechend eingetragen wurden.
- 2.1.1.15 Gewässerumverlegungen in Anlage 13.3 wurden angepasst.
- 2.1.1.16 Die Mündung des Grabens 5.1.1 in den Graben 5.1 bei Großenbrode wurde abflusswirksamer gestaltet.
- 2.1.1.17 Der geplante Dränsammler im Bereich von Bau-km 1+430 bis 3+761 wurde verschoben und die Durchlasslängen angepasst.
- 2.1.1.18 Die Durchlässe unter der vorhandenen B 207 werden auf Fehmarn bis zum Bahnseitengraben erneuert.
- 2.1.1.19 Neue Unterlage 13.4, Neubau Schöpfwerk Großenbroder Aue, eingefügt
- 2.1.1.20 Die Flächeninanspruchnahmen wurden an die geänderten technischen Planungen angepasst.
- 2.1.1.21 Ergänzung von Überwinterungslebensräumen für Kammmolche
- 2.1.1.22 Überarbeitung der Bilanzierung des LBP auf Grund der geänderten technischen Planung und damit Änderung fast aller Flächengrößen in jeweils geringem Umfang

- 2.1.1.23 Ergänzung einer Baumreihe nach Erwidern LLUR zwischen Bau-km 16+500 – 16+700
- 2.1.1.24 Ergänzung der Maßnahmenfläche M 6.8
- 2.1.1.25 Änderungen der Maßnahmen für die Feldlerche in CEF-Maßnahme wg. geänderter Gefährdungsstufe
- 2.1.1.26 Grabenverfüllung im Zuge des Gewässers 3.1.12 bei km 19+300 zwischen B 207 und DB-Trasse
- 2.1.1.27 Ergänzung von Amphibienschutzzäunen
- 2.1.1.28 Verbreiterung der Gemeindestraße nach Todendorf
- 2.1.1.29 Wegfall des Wirtschaftsweges Achse 891
- 2.1.1.30 Anpassung (Gewässerumverlegung bzw. Verbreiterung) des Vorflutgrabens 5.1.1 vom RRB 2
- 2.1.1.31 Bezeichnungen und Zuständigkeiten in den Leitungsbestand- und Koordinierungsplänen korrigiert bzw. Anpassungen vorgenommen
- 2.1.1.32 Neuplanung eines Durchlasses DN 600 bei Graben 5 und 5.5
- 2.1.1.33 Änderung Durchlass des Grabens 3.2; Vergrößerung auf DN 800 an der K 49
- 2.1.1.34 Anpassung Konfliktdarstellung und Maßnahmen auf Grund der Ergebnisse der Aktualisierungskartierungen / Plausibilitätsprüfungen
- 2.1.1.35 neue Maßnahme 3.3
- 2.1.1.36 Reduzierung der Maßnahmenfläche 9.1
- 2.1.1.37 Ergänzung der Maßnahme 0.6-4 Bauzeitenregelung

Unwesentliche Änderungen und Ergänzungen in den ausgelegten Plänen wie Wendeplätze, Ausweichen an Wirtschaftswegen, geringfügige Verlängerung von Wirtschaftswegen, wer-

den nicht einzeln aufgeführt; sie sind aus den Deckblättern und Blauzeichnungen der festgestellten Pläne zu entnehmen.

2.1.1.38 Das Bauwerksverzeichnis wird unter der laufenden Nummer 173, betreffend das Bauwerk 07.207 und unter der laufenden Nummer 179, betreffend das Bauwerk 08.207, in Spalte 5, im Hinblick auf die Kostentragungspflicht wie folgt geändert:

„Die Kosten der Maßnahme trägt der Bund“.

2.1.2 Auflagen

2.1.2.1 Der Vorhabenträger hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit dem Kampfmittelräumdienst (Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Sachgebiet 323, Mühlenweg 166, 24116 Kiel) in Verbindung zu setzen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das Bauvorhaben einbezogen werden können.

2.1.2.2 Der Vorhabenträger hat die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH rechtzeitig vor dem tatsächlichen Baubeginn (mindestens zwei bis drei Monate) einzubinden, damit die Anlagen in den betroffenen Bereichen rechtzeitig angepasst / umgelegt werden können.

2.1.2.3 Als Vorsorge gegen schädliche Bodenveränderungen sind folgende Punkte zu beachten:

- Gemäß § 7 Bundesbodenschutzgesetz sind schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden oder zu minimieren. Insbesondere sind Bodenversiegelungen und Bodenverdichtungen auf das notwendige Maß zu beschränken.
- Der Flächenverbrauch durch Baustelleneinrichtung (Baustraßen, Lageplätze u. ä.) ist möglichst gering zu halten. Bei der Anlegung von Baustraßen sollte die Möglichkeit der Teilversiegelung genutzt werden.
- Sollen Auffüllungen mit Fremdboden durchgeführt werden, ist dieser vor der Verfüllung auf seinen Schadstoffgehalt entsprechend des LAGA Merkblattes 20 zu untersuchen, sofern nicht auszuschließen ist, dass die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung (gem. § 9 Abs. 1 BBodSchV) besteht.
- Nach Abschluss der Arbeiten ist die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Flächen für die Baustelleneinrichtung mit besonderer Aufmerksamkeit fachgerecht durchzuführen (z. B. Bodenlockerung).

2.1.2.4 Zum Umgang mit Boden ist folgendes zu beachten:

- Zur Verminderung der baubedingten Wirkungen auf das Schutzgut Boden hat eine fachgerechte Sicherung und eine sinnvolle Verwendung des abgeschobenen Oberbo-

dens unter Beachtung der bodenschutzrechtlichen Vorgaben (insbesondere § 6 BBodSchG i. V. m. § 12 BBodSchV) zu erfolgen. Die DIN 19731 und 18915 finden Anwendung.

- Es ist zweckmäßig und fachgerecht, beim Ab- und Auftrag von Boden, die Bodenart sowie die Trennung in Oberboden, Unterboden und Ausgangsmaterial zu beachten, um das Material umweltgerecht einer weiteren Nutzung zuzuführen bzw. naturnahe Standortverhältnisse zu erhalten oder wiederherzustellen. Die Bodenart des Auffüllmaterials (z. B. bei der Geländemodellierung) sollte möglichst der Hauptbodenart des anstehenden Bodens entsprechen.
- Grundlage für Auffüllungen und Verfüllungen bildet der „Verfüllerlass“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein (Az. V 505-5803.51-09 vom 14.10.2003) in Verbindung der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung und die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Nr. 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen – Technische Regeln –“, (Stand 2003).

2.1.2.5 Gemäß § 2 des Landesbodenschutz- und Altlastengesetzes (LBodSchG) sind Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast unverzüglich der unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen.

2.1.2.6 Der Vorhabenträger hat nach Beendigung der Baumaßnahme das Straßenbegleitgrün von Bau-km 09+850 bis Bau km 19+850 (Fehmarn) in Form von Gehölzpflanzungen wieder herzustellen. Die Art der Gehölzpflanzungen ist mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Ergebnis ist der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

2.1.2.7 In den Bereichen, in welchen der Abstand, zwischen den Kabeln der Fernmeldemeisterei Neumünster und Stromversorgungskabeln mit 20 kV und 110 kV, 5m unterschreitet, sind die Fernmeldekabel auf Kosten des Vorhabenträger so abzuschirmen, das diese durch die Stromleitungen nicht beeinflusst werden.

2.1.2.8 a) Der für den Straßenausbau dauerhaft benötigte Teil des Grundstückes (Ostermarkelsdorf, Flur 3, Flurstück 11/20) der DB AG ist zu entwidmen, d. h. dieser Teil ist nach § 23 AEG dauerhaft den Bahnbetriebszwecken zu entziehen.

b) Die straßenparallelen Flächen, die im Bereich der Gemarkungen Strukkamp, Albertsdorf, Blieschendorf dauerhaft auf Flurstücken der DB AG in Anspruch genommen werden, müssen neu vermessen (ggf. erworben) und in einem Verfahren nach § 23 AEG dauerhaft den Bahnbetriebszwecken entzogen werden (Entwidmung).

- 2.1.2.9** Der Vorhabenträger hat sich mit der Verwaltung der Stadt Fehmarn 3 Monate vor Beginn der Bauarbeiten an der Anschlussstelle Avendorf bzw. der Anschlussstelle Burg in Verbindung zu setzen, damit Auswirkungen auf die Schülerbeförderung rechtzeitig erkannt und minimiert werden können.
- 2.1.2.10** Der Vorhabenträger wird verpflichtet, das Amt Oldenburg-Land, bei unumgänglichen Sperrungen der Anschlussstelle Großenbrode während der Bauzeit, rechtzeitig zu informieren.
- 2.1.2.11** Bauarbeiten, welche Einfluss auf die Fahrpläne der Firma DB Autokraft GmbH haben, sind mindestens 3 Monate vor Beginn derselben mitzuteilen.
- 2.1.2.12** Die Kriterien zur Beurteilung der Notwendigkeit zur Errichtung eines Wildschutzzaunes sind 5 Jahre nach Inbetriebnahme der Straße zu überprüfen, zu analysieren und zu evaluieren. Gegebenenfalls ist dann über die Errichtung eines Wildschutzzaunes neu zu entscheiden.

2.2. Wasserhaushalt

2.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Ostholstein als Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 11 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), in seiner aktuellen Fassung, zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 WHG erteilt.

Die Einleitungsstellen liegen bei

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur- stück	Einlei- tungs- menge	Bau-km von bis	Koordinaten Rechtswert Hochwert	Bemerkun- gen
Entwässerungsleitung B 207	Lütjenbrode	1	21/8	25,67 l/s	0-180,6 – 3+756	4437116,813 6026429,289	Einleitstelle: K 42 Bau-km: 0+739,34
Großenbroder Aue	Mittelhof	2	3/13	5,06 l/s	0-180,6 – 3+756	4440147,409 6027645,968	Einleitstelle: 1RRB1A13 Bau-km: 3+999
Graben 5.1.1	Großenbrode	2	40	3,97 l/s	3+756 – 6+150	4440838,207 6028322,064	Einleitstelle: 2RRB2A11 Bau-km: 4+953
Grundwasser	Albertsdorf	2	17/1	62,99 l/s	9+850 – 12+093	4443543,923 6032960,529	Einleitstelle: Sickerbecken Bau-km: 10+465
Graben 5	Mummen-dorf	4	36/1	3,68 l/s	9+850 – 12+093	4444639,594 6034100,992	Einleitstelle: 3RRB3AUS Bau-km: 12+040
Graben 5.2.2	Mummen-dorf	4	7/3	4,86 l/s	12+093 – 14+915	4445218,558 6034634,887	Einleitstelle: 4RRB4AUS Bau-km: 12+827

Graben 3.3.4	Niendorf	1	14/1	2,97 l/s	14+915 – 17+112	4448092,837 6037565,524	Einleitstelle: 5RRB5AUS Bau-km: 17+016
Drohn- graben (Graben 3.1)	Presen	1	7/1	4,77 l/s	17+112 – 19+850	4448996,757 6039613,642	Einleitstelle: 6RRB6AUS Bau-km: 19,253

Die Lage der Einleitungsstellen ist der Planfeststellungsunterlage Anlage 5 zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde sendet der wasserbuchführenden Behörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein) den Planfeststellungsbeschluss für die Eintragung in das Wasserbuch zu.

2.2.2 Wasserrechtliche Genehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Ostholstein als Wasserbehörde gemäß § 35 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG), in seiner aktuellen Fassung, in Verbindung mit §§ 19 und 36 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), in seiner aktuellen Fassung, die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der nachstehend aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlagen erteilt.

(z.B.)

Bezeichnung	Station	Nr. *)	Speichervolumen
Regenrückhaltebecken 1	Bau-km: 3+200	19	4290 m ³
Regenrückhaltebecken 2	Bau-km: 4+950	47	3299 m ³
Regenrückhaltebecken 3	Bau-km: 11+950	150	2842 m ³
Regenrückhaltebecken 4	Bau-km: 12+750	155	3719 m ³
Regenrückhaltebecken 5	Bau-km: 17+050	176	2450 m ³
Regenrückhaltebecken 6	Bau-km: 19,200	194	3783 m ³

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Nebenbestimmungen:

1. Die Ausführungsunterlagen für die Regenrückhaltebecken sind der Unteren Wasserbehörde zur Verfügung zu stellen.

2.2.3 Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen, Verlegung einer Gewässerteilstrecke, Gewässerausbau

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Ostholstein als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau bzw. zur Verlängerung von Durchlässen / Verlegung einer Gewässerteilstrecke gemäß §§ 67 bis 71 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in seiner aktuellen Fassung, und § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz - LWG) in seiner aktuellen Fassung, unbeschadet der Rechte Dritter erteilt.

Verbandsgewässer Großenbroder Aue des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode:

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
28	3+998	Vorhandenes Schöpfwerk und Durchlass werden auf einer Länge von 74,00m überbaut Neubau Schöpfwerk und Durchlass DN 1500 (Länge 67,00m) und DN 700 (Länge 64,00m)

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Gewässer 1 des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode:

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
63	5+340	Rückbau Durchlass DN 500 bei km 5+340 und Neubau Durchlass DN 500 bei 5+340 auf einer Länge von 34,10 m.
	5+387	Verlängerung der Verrohrung Graben 1 in DN 300 um 4 m.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben Nr. 5.1.1 des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode:

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
48	4+950	Der Graben 5.1.1 wird auf einer Länge von 86 m zu einem Stufengraben erweitert. Bei Bau-km 0+95 (des Grabens) erhält der Graben einen Stich von 29,5 m Länge in Richtung Norden. Dieser Stich dient als freier Auslauf in die dortige Ausgleichsfläche. Die Sohlbreite beträgt 3 m und die Böschungen werden mit einer Neigung von 1:10 ausgebildet, um eine Bewirtschaftung der Ausgleichsfläche gewährleisten zu können.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5.3 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehman):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
147	11+369	Rückbau Durchlass DN 600 bei km 11+380 und Neubau Durchlass DN 600 bei 11+369. Der an den Durchlass anschließende Grabenzulauf von Graben 5.3 wird entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Das Gewässer 5.3 wird westlich der B 207 auf einer Länge von 18m überbaut.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5. des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehman):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
142	12+089	Rückbau Durchlass DN 300 und Erneuerung als DN 600 bei km 12+089 auf einer Länge von 34,45 m. Der an den Durchlass anschließende Grabenzulauf des Gewässers 5. wird entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Der Durchlass wird in der im Muldenschacht angetroffenen Tiefe bis zur östlichen Böschung der B 207 erneuert und dort in einem zu setzenden Schacht angeschlossen. Hier schließt er an den vorhandenen Durchlass DN 300, der das Gewässer unter der DB Trasse hindurchführt, an.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5. des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehman):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
152 130	12+093	Rückbau Durchlass DN 600 und Erneuerung als DN 800 bei km 12+093 auf einer Länge von 35,57 m. Die an den Durchlass anschließenden Grabenzuläufe der Gewässer 5. und 5.5 werden entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Das Gewässer 5. wird westlich der B 207 auf einer Länge von 26 m umverlegt.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5.5 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmar):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
130	12+097	Rückbau der Verrohrung DN 500 des Grabens 5.5 auf einer Länge von 15,90 m. Herstellen einer offenen Einmündung in Graben 5..

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5.4 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmar):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
132	12+121	Erneuerung Durchlass DN 600 bei km 12+121 auf einer Länge von 35,55 m.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5.2 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmar):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
153 154	12+621	Erneuerung Durchlass DN 600 bei km 12+621 auf einer Länge von 42 m. Der an den Durchlass anschließende Grabenzulauf des Gewässers 5.2 wird entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Das Gewässer 5.2 wird westlich der B 207 auf einer Länge von 30m umverlegt.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 5.2.2 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmar):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
157	12+967	Rückbau der Verrohrung DN 300 des Grabens 5.2.2 auf einer Länge von 62,50 m. Umverlegen des Gewässers 5.2.2 von km 12+768 bis km 12+969 auf einer Länge von 241 m und Einleitung dann bei km 12+768 in das Gewässer 5.2. Verrohrung DN 600 des Gewässers 5.2.2 im Zuge einer Grundstückszufahrt auf einer Länge von 9,50 m bei km 12+967.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.12 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
169 170	14+915	Erneuerung Durchlass DN 800 bei km 14+915 auf einer Länge von 46 m. Das Gewässer 3.12 wird von km 14+886 bis km 15+409 (Länge ca. 520,5m) um ca. 25m nach Westen verschoben und mündet dann bei km 15+409 in den Graben 3..

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3. des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
160 172	15+535	Erneuerung Durchlass DN 600 bei km 15+535 auf einer Länge von 27 m. Die Verrohrung des Grabens 3 wird vom derzeitigen westlichen Ende der B 207 bis zum neuen westlichen Ende der B 207 auf einer Länge von 26 m zurückgebaut. Von km 15+409 bis km 15+535 wird der Graben westlich parallel zur B 207 auf einer Länge von ca. 124 m umverlegt.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.3.4 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
174	16+524 – 17+082	Das Verbandsgewässer 3.3.4 wird von km 16+524 bis 17+083 überbaut. Deshalb wird das Gewässer westlich um ca. 25 m verschoben und im weiteren Verlauf um ca. 90 m verlängert, bis hin zum Zulaufbereich des Gewässers 3.3. Die Länge der Umverlegung beträgt ca. 588 m. Die Einleitung des Gewässers 3.3.4 erfolgt in das Gewässer 3.3.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.3 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
162	17+113	Der Durchlass des Verbandsgewässers 3.3 DN 1000 in km 17+113 wird erneuert und entsprechend der Straßenverbreiterung verlängert (Baulänge 43,30 m).

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.2 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
182 183	18+219	Der Durchlass des Verbandsgewässers 3.2 DN 600/800 in km 18+219 unter der B 207 wird erneuert, in DN 800, und entsprechend der Straßenverbreiterung verlängert (Baulänge 47,51 m). Der an den Durchlass anschließende Grabenzulauf auf der Westseite der B 207 wird entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Die Länge der Umverlegung beträgt ca. 12 m.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.2 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
279	1+127 (Achse 900, K49)	Der bei km 1+127 die K 49 kreuzende Durchlass DN 600 wird im Zuge des Ausbaues der K 4 auf einer Länge von 13,34 m als DN 800 erneuert.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.1 (Drohngraben) des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
196	19+305	Der Durchlass des Verbandsgewässers 3.1 DN 1000 in km 19+305 wird erneuert und entsprechend der Straßenverbreiterung verlängert (Baulänge 47,50 m). Der an den Durchlass (DN 1000) anschließende Grabenzulauf auf der Westseite der B 207 wird entsprechend der veränderten Lage des Durchlasses verlegt. Die Länge der Umverlegung beträgt 120 m.

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Graben 3.1.12 des Wasser- und Bodenverbandes Nord-Ost (Fehmarn):

Nr. *)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
197	19+305 – 19+875	Das Verbandsgewässer 3.1.12 wird von km 19+305 bis 19+875 überbaut. Deshalb wird das Gewässer westlich der B 207 um ca. 40 m verschoben. Die Länge der Umverlegung beträgt 575 m. Die Einleitung des Gewässers 3.1.12 erfolgt in das Gewässer Drohngraben (3.1).

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Nebenbestimmungen:

1. Die Ausführungsunterlagen der Gewässeranpassungen sind der Unteren Wasserbehörde und den jeweils zuständigen Wasser- und Bodenverbänden zur Verfügung zu stellen.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Genehmigung des Eingriffs in die Natur

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden hiermit gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154) i. V. m. § 11 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) vom 24.02.2010 (GVObI Schl.-H. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17.07.2011 (GVObI. SCH-H S. 225) im Be- nehmen sowie der Ausgleich, Ersatz und (ggf.) das Ersatzgeld im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) für zulässig erklärt.

2.3.2 Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG

Dem Vorhabenträger wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG die Befreiung von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m § 21 Abs. 1 LNatSchG zur Beseitigung der in folgender Tabelle aufgeführten gesetzlich geschützten Biotope in dem sich aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan ergebenden Umfang erteilt:

Biotoptyp	BNatSchG / LNatSchG	Verlust [m ² /m]
Brackwasserröhricht der Ostsee	§ 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG	50m ²
Brackwasserbeeinflusstes Grünland der Ostsee	§ 30 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG	50m ²
Knicks	§ 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG	713m
Redder	§ 21 Abs. 1 Nr. 4 LNatSchG	47m
Allee	§ 21 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG	604m
Kleingewässer	§ 21 Abs. 1 Nr. 1 LNatSchG	800m ²

Die erforderliche Kompensation der Eingriffe erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 12 und 12.2 des festgestellten Plans). Die Eingriffe in ge-

setzunglich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 LNatSchG sind kompensiert.

2.3.3 Zulässigkeit nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz)

Unter Beachtung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF – Maßnahmen) treten keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ein. Die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ist demnach nicht erforderlich.

Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.4 Zulässigkeit nach § 34 BNatSchG – Natura 2000 (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete)

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar. Das MELUR hat mit dem Schreiben vom 24. August 2015 das Benehmen zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 LNatSchG i. V. m. § 34 Abs. 1 BNatSchG erteilt.

Die vorgelegten Prüfungen zur Verträglichkeit des vierstreifigen Ausbaus der Bundesstraße B 207 zwischen der AS Heiligenhafen und der AS Puttgarden gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für die Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung

- DE 1532 – 321 „Sundwiesen Fehmarn „
- DE 1631 – 392 „Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht“
- DE 1631 – 393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“
- DE 1632 – 392 „Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche

sowie die Europäischen Vogelschutzgebiete

- DE 1633 – 491 „Ostsee östlich Wagrien“
- DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“

haben ergeben, dass durch das Vorhaben keine erheblichen vorhabens- und kummulationsbedingte Beeinträchtigungen ergeben oder ausgelöst werden.

Das Europäische Vogelschutzgebiet DE 1530 – 491 „Östliche Kieler Bucht“ wird durch das Vorhaben nicht erheblich in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen beeinträchtigt. Die Verträglichkeitsprüfung ergab, dass unter Be-

rücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen keine erheblichen vorhabens- oder kummulationsbedingte Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Östliche Kieler Bucht“ zu erwarten sind.

Die Realisierung des Vorhabens des vierstreifigen Ausbaus der Bundesstraße B 207 zwischen der AS Heiligenhafen und der AS Puttgarden ist im Sinne des § 34 BNatSchG i. V. m. § 25 Abs. 1 LNatSchG zulässig.

2.3.5 Anrechnung von Kompensationsmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahme A 21.1 (Ökokonto)

Für den verursachten Eingriff werden aus einem bestehenden Ökokonto der UNB Kreis Ostholstein gemäß § 16 Abs. 1 BNatSchG folgende Maßnahme als Kompensation angerechnet und als Ausgleichsmaßnahmen anerkannt (Anlage 12.2, Maßnahmenblatt A 21.1)

Maßnahmennummer (Anlage 12)	Gemarkung	Flurstück	Flächengröße m ²	Aktenzeichen UNB Kreis Ostholstein
A 21.1	Johannistal	6/15	358900	6.21-762-043-004
	Johannistal	2/3	20000	6.21-762-043-004

Die Planfeststellungsbehörde übersendet der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Ostholstein den Planfeststellungsbeschluss und eine Kopie der Anlage 12.0, Maßnahmenblatt A 21.1 des festgestellten Plans für die entsprechende Ausbuchung aus den vorgenannten Ökokonten und für die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis und über Standards für Ersatzmaßnahmen vom 21. Mai 2008, zuletzt geändert durch Landesverordnung vom 26. April 2013 (ÖkokontoVO) zu.

2.3.6 Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Nordküste von Großenbrode“, § 26 BNatSchG

Hiermit wird dem Vorhabenträger für das Landschaftsschutzgebiet „Nordküste von Großenbrode“ eine Befreiung von den Verboten der Kreisverordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemeinden Großenbrode, Heiligenhafen, Gremersdorf und Dahme vom 08. Januar 1969 erteilt.

2.3.7 Nebenbestimmungen

- 1) Die mit dem Landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten Kompensationsmaßnahmen sind mit Baubeginn zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung (Anlage 12.1 und 12.2 der Planfeststellungsunterlagen) spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sowie artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen unterliegen jeweils eigens definierten Anforderungen an den Zeitpunkt der Durchführung und Wirksamkeit. Die Planfeststellungsbehörde ist über den Baubeginn, die Verkehrsfreigabe und die Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen schriftlich zu unterrichten.
- 2) Der Vorhabenträger hat auf der Grundlage des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zur konkreten Umsetzung der angeordneten landschaftspflegerischen Maßnahmen einen Landschaftspflegerischen Ausführungsplan (LAP) in Abstimmung mit dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR) und der zuständigen Unteren Naturschutzbehörden (Kreis Ostholstein) aufzustellen und im Anschluss der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3) Um die fachgerechte Ausführung entsprechend der planerischen Vorgaben sicherzustellen, sind für alle planfestgestellten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Umsetzungskontrollen (Herstellungskontrollen) durchzuführen. Zur Überprüfung der Wirksamkeit der durchgeführten der Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind Funktionskontrollen durchzuführen. Auf Grundlage der vom Vorhabenträger durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen ist für die in den Maßnahmenblättern der Anlage 12 und in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 dargestellten Ziele eine Kontrolle der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG dahingehend durchzuführen, dass fünf Jahre nach Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde ein mit der obersten Naturschutzbehörde abgestimmter Bericht vorzulegen ist.

Für die planfestgestellten CEF-Maßnahmen gelten darüber hinaus die in der Nebenbestimmung Nummer 5 aufgeführten Anforderungen.

Für die Kollisionsschutzeinrichtungen der Maßnahme 5.2 Ar sind der obersten Naturschutzbehörde (MELUR) jährliche Berichte der Funktionskontrollen zu übersenden. Für den Fall einer Beschädigung der technischen Einrichtungen sowie für die ergriffenen Maßnahmen ist sowohl der obersten, wie der unteren zuständigen Naturschutzbehörde unverzüglich Bericht zu erstatten.

- 4) Im Rahmen der Funktionskontrollen ist darzustellen, ob das jeweils angestrebte Maßnahmenziel erreicht wurde, ob ggf. Korrekturen erforderlich sind und ob die festgesetzten Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zur Erreichung des Maßnahmenziels ausreichend sind. Ist abzusehen, dass das Maßnahmenziel nicht erreicht wird, ist eine Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen in Abstimmung mit dem MELUR vorzunehmen. Sollte sich herausstellen, dass das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht wird, ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, nachträglich Auflagen aufzunehmen, zu ändern oder zu ergänzen (Auflagenvorbehalt). Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Planfeststellungsbehörde zu unterrichten, wenn das Maßnahmenziel auch mit einer Nachsteuerung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen nicht erreicht werden kann. Dies hat spätestens im Rahmen des oben genannten Berichtes zu erfolgen bzw. früher, wenn er von einem solchen Sachverhalt Kenntnis erhält.
- 5) Für die planfestgestellten CEF-Maßnahmen 3.3 CEF, 6.8 E/CEF, 15.5 CEF, 16.2 CEF, 19.1 A/CEF und 19.2 A/CEF inklusiver der zugehörigen Teilmaßnahmen ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen, dass diese Flächen zum Zeitpunkt der Baufeldfreimachung die Funktionalität als Lebensraum für die jeweiligen Zielarten aufweisen. Die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen ist vor Beginn der Baufeldfreimachung durch einen Experten mit einschlägigen Fachkenntnissen zu bestätigen und es ist der Planfeststellungsbehörde und der obersten Naturschutzbehörde vor Beginn der Baufeldfreimachung ein Bericht darüber vorzulegen.
- Die Funktionsfähigkeit ist erreicht, wenn die Maßnahmenflächen die betroffenen Funktionen der beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang für die im jeweiligen Maßnahmenblatt beschriebenen Arten vollumfänglich bereitstellen.
- Die Flächen sind gemäß den Maßnahmenblättern der Anlage 12.0 des festgestellten Plans zu entwickeln und dauerhaft zu unterhalten.
- 6) Für die gesamte Baumaßnahme ist durch den Vorhabenträger eine Umweltbaubegleitung einzusetzen. Für die Umweltbaubegleitung ist eine Person mit entsprechenden Fachkenntnissen und Erfahrungen in der Umweltbaubegleitung einzusetzen, die an den entsprechenden Baubesprechungen regelmäßig teilnimmt. Der obersten Naturschutzbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Ostholstein ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner für die Umweltbaubegleitung zu nennen.

Die Umweltbaubegleitung umfasst insbesondere:

- die abschließende Festlegung der von Eingriffen frei zu haltenden Bereichen (Ausweisung der Tabuflächen) vor Baubeginn und entsprechende Kontrolle während des Bauablaufes

- die Überwachung der Einhaltung der Bauzeitenregelungen
- die Durchführung der notwendigen Abstimmungen mit dem LLUR, sofern kein kontinuierlicher baubetrieb sichergestellt werden kann (siehe NB Nr. 11)
- die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen. Für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie für die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen des Kammolches sind Experten mit einschlägigem Fachwissen hinzuzuziehen.
- Die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der bauzeitlichen Schutzmaßnahmen und der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen
- Sicherstellung der Vermeidung unvorhergesehener Verstöße gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG
- Sicherstellung der Vermeidung unvorhergesehener zusätzlicher Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ und DE 1633-491 „Ostsee östlich Wagrien“ sowie der FFH Gebiete DE 1532-321 „Sundwiesen Fehmarn“, DE 1631-392 „Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht“, DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ und DE 1632-392 „Küstenlandschaft Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche“
- Sicherstellung, dass Umweltschäden im Sinne des § 19 BNatSchG vermieden werden
- Die Mitwirkung bei Klärung und Beseitigung unvorhergesehener Beeinträchtigungen und Umweltschäden
- Die Mitwirkung der Abnahme der Bauleistungen mit umweltrelevanten Wirkungen, die Bestandteil der Unterlage 12.0 – 12.2 sind und ggf. der Mängelbeseitigung
- die Kontrolle der Durchführung der Bodenumlagerung der Torfe und Mudden sowie die Einrichtung der Bodenumlagerungsfläche,

Im Rahmen der Umweltbaubegleitung ist im Rahmen der Berichte mindestens folgendes zu dokumentieren:

- Beginn und Ende der durchzuführenden Maßnahmen
- Zuordnung zu Text und Plänen des Landschaftspflegerischen Begleitplans
- Eventuelle Unterbrechungen, deren Anlass und Beendigung
- Besondere Vorkommnisse
- Fotodokumentation der Maßnahmen

Der obersten Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde ist ab Baubeginn monatlich jeweils ein Bericht über die Baubegleitung bis zum Abschluss aller Bau- und Kompensationsmaßnahmen zu übermitteln. Um eine Teilnahme von Vertretern der Obersten Naturschutzbehörde an den Baubesprechungen zu ermöglichen, sind dem MELUR jeweils rechtzeitig deren Ort und Zeit schriftlich mitzuteilen.

Die genauen Anforderungen an die Berichte und das konkretisierte Konzept der Umweltbaubegleitung auch im Hinblick auf die planfestgestellten CEF-Maßnahmen sind nach Planfeststellungsbeschluss mit dem MELUR abzustimmen.

- 7) Die in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2 des festgestellten Plans dargestellten Bautabuzonen sind von jeglicher Inanspruchnahme auszuschließen und durch geeignete Schutzvorrichtungen gemäß RAS-LP 4 und DIN 18920 zu sichern (vgl. Maßnahme 0.5 M der Anlage 12 sowie Anlage 12.2 des festgestellten Plans).
- 8) Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen auf die Rastvögel Berente, Tafelente und Reiherente als Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ ist für den Bereich von Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+600 ausschließlich eine Bautätigkeit außerhalb der Hauptrastzeiten von Anfang Mai bis Ende September zulässig. Ist aus Gründen des Bauablaufes eine Bautätigkeit bis in die Hauptrastzeit notwendig, ist rechtzeitig vor Beginn der Hauptrastzeit eine sichteinschränkende Vorrichtung mit einer Höhe von 2,5 m über der geplanten Straßenhöhe zu errichten (Schadensbegrenzungsmaßnahmen gemäß § 34 BNatSchG).
- 9) Betreffend den gesamten Bauabschnitt sind die Fällungen von Gehölzen aus Gründen des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nur im Zeitraum vom 1. Dezember bis 28./29. Februar durchzuführen.
Zur Vermeidung von Störungen der Rastvögel durch sich bewegende Personen, ist in dem Bereich von Bau-km 3+000 bis Bau-km 4+600 eine Fällung der Gehölze nur für einen maximalen Zeitraum von 5 zusammenhängenden Tagen zulässig. Für den weiteren Bauablauf gilt für diesen Bereich die Bauzeitenregelung wie in der Nebenbestimmung Nr. 8 dargelegt.
- 10) Erforderliche Gebäudeabrisse sind aus Gründen des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nur in der Zeit vom 1. Dezember bis 28./29. Februar sowie 15. September bis 31. März durchzuführen.
- 11) Aus Gründen des besonderen Artenschutzes nach § 44 (1) BNatSchG (Feldlerche und Kiebitz) ist nach der Baufeldfreimachung ein fortlaufender Bauablauf während der Brutzeit sicherzustellen. Ist dies nicht einzuhalten und kommt es zu Unterbrechungen der Baumaßnahme, die länger als 5 Tage andauern sind in diesen Bereichen geeignete Vergrämnungsmaßnahmen durchzuführen, bis der Bau wieder aufgenommen wird. Geeignete Maßnahmen sind mit dem LLUR abzustimmen.
- 12) Zum Schutz des Kammmolches ist in folgenden Bereichen vor Baubeginn über die Dauer der Bautätigkeit mobile Amphibiensperreinrichtungen aufzustellen:

- zwischen Bau-km 13+940 und Bau-km 14+335 nördlich der Achse 001 (Maßnahme 12.2 Ar)
- zwischen Bau-km 16+700 und Bau-km 17+060 nördlich des Baufeldes (Maßnahme 15.5 CEF)
- zwischen Bau-km 17+600 und Bau-km 17+900 nördlich des Baufeldes (Maßnahme 16.2 CEF)
- zwischen Bau-km 17+680 bis 17+900 westlich des Baufeldes (Maßnahme 16.3 Ar)
- zwischen Bau-km 19+015 und Bau-km 19+200 westlich der Achse 900 und 940 (Maßnahme 17.5 Ar)

Die Sperreinrichtungen zum Schutz des Kammmolches sind vor der Baufelddräumung in der aquatischen Phase im Zeitraum vom 15. April bis 15. Juni aufzustellen und während der gesamten Bauphase funktionsfähig zu halten.

Die Zäune müssen gemäß Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (2000) mindestens 40 cm über Geländekante hoch sein, einen Bodenschluss aufweisen, lückenlos aneinander stoßen sowie einen Überkletterschutz nach außen aufweisen.

Der Schutzzaun der Maßnahme 16.3 Ar ist für die Dauer von 3 Jahren beizubehalten. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb dieses Zeitraumes eine Umgewöhnung der Tiere an die neuen Lebensräume stattfindet. Um sicher zu stellen, dass eine Umgewöhnung der Tiere erfolgt ist, hat vor Rückbau des temporären Schutzzaunes eine Überprüfung zu erfolgen. Die Durchführung der Erfassung der Kammmolche muss durch Experten erfolgen. Ist festzustellen, dass keine Umorientierung der Tiere stattgefunden hat, ist in diesem Bereich eine dauerhafte Sperreinrichtung zu errichten.

13) In folgenden Bereichen sind zum Schutz des Kammmolches nach Beendigung der Baumaßnahme, jedoch vor dem Rückbau der temporären Amphibiensperreinrichtungen dauerhafte Sperreinrichtungen zu errichten:

- Zwischen Bau-km 16+700 bis Bau-km 17+328 westlich der B 207 (Maßnahme 15.2 Ar)
- Zwischen Bau-km 19+145 bis Bau km 19+465 westlich der Achse 900 und 940 (Maßnahme 17.6 Ar)

Der Aufbau der dauerhaften Schutzzäune erfolgt nach MAmS (2000). Die Sperreinrichtungen müssen mindestens 50 m Überstand zum Laichgewässer aufweisen, mindestens 40 cm über Geländekante hoch sein, einen Bodenschluss aufweisen und einen Überkletterschutz nach außen aufweisen.

- 14) Für den Kammolch sind gemäß Maßnahmen 15.2 Ar, 15.5 CEF, 16.2 CEF sowie 16.3 Ar vor Baubeginn in der terrestrischen Phase der Kammolche (ab Mitte Juli) geeignete temporäre bzw. dauerhafte Winterhabitate herzurichten.

Zur Herstellung der Winterhabitate sind lückige Reihen aus Gehölzschnitt, Wurzeln und / oder Feldsteinen teilweise (1m – 1,5m) im Boden zu versenken. Hierdurch wird ein für den Kammolch nutzbares Spaltensystem geschaffen sowie Frostsicherheit gewährleistet. Die einzelnen Ansammlungen müssen eine Mindestgröße von 10m x 2m vorweisen und dürfen einen maximalen Abstand von 25m zueinander nicht überschreiten. Die Maßnahme muss vor Beginn der Bauarbeiten funktionsfähig sein.

Der Rückbau der temporären Winterquartiere muss in der aquatischen Phase des Kammolches erfolgen. Unmittelbar nach dem Rückbau der temporären Winter – Ersatzquartiere muss die Errichtung der dauerhaften Winterquartieren erfolgen.

- 15) Das Brückenbauwerk 03.207 (Bau – km 3+756) ist durch entsprechende Dimensionierungen und Gestaltung aus artenschutzrechtlichen Gründen fischottergerecht herzustellen.

Hierfür ist eine ca. 10 cm starke Schicht aus Kies / Sand als Bodenpassage einzubringen. Die Trockenpassagen müssen durch Geländegestaltung mit Leitwirkung an die Gewässer angebunden sein. In Kombination mit den Irritationsschutzwänden sind bis 100m beidseits des Bauwerkes Otterschutzzäune zu errichten. Die Otterschutzzäune, welche ebenfalls eine Vermeidungsmaßnahme für den Fischotter im Sinne des Artenschutzes darstellen, dienen ebenfalls der Leitung mittelgroßer Säuger. Die Errichtung der Ottersperrzäune erfolgt im Bereich des Querungsbauwerkes beidseitig bis zu einem Abstand von 100m der Querungsstelle. Die mindestens 150 cm hohen Zäune sind 20 – 30 cm tief in den Boden einzulassen, um ein Untergraben zu verhindern. Hierfür sind geeignete Zaunmaterialien wie z. B. kunststoffummantelte oder verzinkte Drahtgeflechte (Maschenweite 4 cm, Drahtstärke 2 – 3 cm) zu verwenden. Die Eingangsbereiche sind durch regelmäßige Mahd freizuhalten.

- 16) In einem Umkreis von 250m um die Querungshilfe wird die Ausübung der Jagd untersagt.

- 17) Die Kollisionsschutzeinrichtungen im Bereich von bedeutenden Jagdgebieten von Fledermäusen (5.2 Ar) sind aus Gründen des besonderen Artenschutzes nach § 44 (1) von Bau – km 03+900 bis Bau – km 04+420 in einer Höhe von 4 m über Gelände vor Inbetriebnahme der Straße zu errichten und dauerhaft in ihrer Funktion zu erhalten. Die Ausführung der Zäune erfolgt als Drahtgeflecht mit ≥ 1 mm dicken kunststoffummanteltem Draht mit einer Maschenweite, welche nicht größer als 2,5 cm sein darf.

- 18) Aus Gründen des besonderen Artenschutzes zur Vermeidung von betriebsbedingten Kollisionen der Zwergfledermaus ist von Bau – km 2+230 bis Bau – km 2+400 der Bereich zur Trasse in einem Mindestabstand von 10 m frei von Gehölzpflanzungen zu halten.

- 19) Zur Durchführung der Kontrolle gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG und für die Weitergabe der benötigten Angaben über die Kompensationsmaßnahmen an die untere Naturschutzbehörde (Kreis Ostholstein) gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m § 7 Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung vom 23. Mai 2008, letzte Änderung des Gesetzes § 10 vom 26.04.2013 (ÖkokontoVO), sind die Vermeidungsmaßnahmen, die eine Herstellung bedürfen, sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das Kompensationsflächen – Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein des Vorhabenträgers (KIS-SH) einzupflegen.

- 20) Nach Durchführung des Eingriffs ist innerhalb eines Jahres eine Nachbilanzierung durchzuführen, bei der gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben ggf. zusätzlich aufgetretene Eingriffe ermittelt und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen abgeleitet, bilanziert und dargestellt werden. Die Nachbilanzierung ist mit dem MELUR abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde anschließend vorzulegen.

- 21) Die vom Vorhabenträger durchgeführten Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind dauerhaft zu erhalten und in ihrer Funktion zu sichern.

2.4 Lärmschutz

2.4.1 Lärmschutzanlagen (aktiver Lärmschutz)

Der Straßenbaulastträger hat die nachfolgend aufgeführten Lärmschutzanlagen zu erstellen und zu unterhalten:

- 292 m Lärmschutzwand (LSW 1, fahrbahnseitig hochabsorbierend) von Bau-km 4+656 bis Bau-km 4+948 auf der nördlichen Seite der B 207 mit einer Höhe von 4 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte)

Die Lärmschutzwand wird im verbreiterten Bankett angeordnet. Sie wird unter dem Überführungsbauwerk der K 42 (BW 04.207) hindurchgeführt. Am Anfang und am Ende der Lärmschutzwand 1 werden Abtreppungen auf einer Länge von 16,00 m von 2,00 m auf 4,00 m und umgekehrt vorgesehen.

- 213 m Lärmschutzwand (LSW 2, fahrbahnseitig hochabsorbierend) von Bau-km 4+909 bis Bau-km 5+120 auf der nördlichen Seite der B 207 mit einer Höhe von 4 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte).

Die Lärmschutzwand wird im verbreiterten Bankett angeordnet. Sie wird in die Ausfahrt der Rifa Heiligenhafen an der AS Großenbrode hineingezogen. Am Anfang und am Ende der Lärmschutzwand 2 werden Abtreppungen auf einer Länge von 12,00 m von 2 m auf 4,00 m und umgekehrt vorgesehen.

- 300 m Lärmschutzwand (LSW 3, fahrbahnseitig hochabsorbierend) von Bau-km 4+120 bis Bau-km 4+420 auf der südlichen Seite der B 207 mit einer Höhe von 4 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte).

Der Lärmschutz ist bis in eine Höhe von 3,50 m erforderlich. Im angegebenen Bereich tritt eine Überlagerung der Lärmschutzwand mit der dort vorgesehenen Kollisionsschutzeinrichtung mit einer Höhe von 4,00 m auf. Aus diesem Grund übernimmt die Lärmschutzwand in diesem Bereich auch die Funktion einer Kollisionsschutzeinrichtung und erhält die dafür erforderliche Höhe von 4,00 m über Gradiente.

Die Lärmschutzwand wird im verbreiterten Bankett angeordnet.

- 171 m Lärmschutzwand (LSW 4, fahrbahnseitig hochabsorbierend) von Bau-km 4+420 bis Bau-km 4+577 auf der südlichen Seite der B 207 mit einer Höhe von 3,50 m über Gradiente (Fahrbahnhöhe in Straßenmitte).

Die Lärmschutzwand wird im verbreiterten Bankett angeordnet. Sie wird in die Ausfahrt der Rifa Puttgarden an der AS Großenbrode hineingezogen. Am Ende der Lärmschutzwand 4 wird eine Abtreppung auf einer Länge von 12,00 m von 3,50 m auf 2,00 m vorgesehen.

2.4.2 Entschädigungsansprüche

2.4.2.1 Erstattungsanspruch für Lärmschutz am Wohngebäude (passiver Lärmschutz)

Der Vorhabenträger hat den Eigentümern der nachfolgend genannten Grundstücke die notwendigen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen auf den angegebenen Gebäudeseiten zu erstatten:

Großenbrode, Bereich Reha-Klinik:

Straße, Haus-Nr.	Flur	Flurstück	Gebäudeseite	Geschoss
Orthfeld 0, Bettenhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südost	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG, 5. OG
Orthfeld 0, Anbau Bettenhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südost	1. OG
Orthfeld 0, Anbau Bettenhaus Reha-Klinik	2	39/63	Nordost	1. OG
Orthfeld 0, Anbau Bettenhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südwest	1. OG
Orthfeld 0, Einzelhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südost	EG
Orthfeld 0, Einzelhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südwest	1. OG
Orthfeld 0, Einzelhaus Reha-Klinik	2	39/63	Südost	1. OG

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen erstrecken sich auf die jeweils angegebenen Geschosse (EG = Erdgeschoss, OG = Obergeschoss, DG = Dachgeschoss).

Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen sowie der Umfang der Erstattung richten sich nach der hierfür maßgebenden 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I Seite 172), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329).

Die Einzelheiten sind in einer Vereinbarung zwischen dem Eigentümer und dem Vorhabenträger (vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck) zu regeln. Der Vorhabenträger hat die zum Abschluss der Vereinbarung notwendigen örtlichen Feststellungen zu treffen.

Kommt über die Höhe der Entschädigung eine Einigung nicht zustande, wird die Entschädigung auf Antrag eines Beteiligten durch gesonderten Bescheid festgesetzt. Der Antrag ist an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Mercatorstr. 9, 24106 Kiel, zu richten.

2.4.2.2 Entschädigungsansprüche für verbleibende Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Die lärmtechnische Untersuchung weist keine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes am Tag als Anspruchsvoraussetzung aus.

Entschädigungsansprüche für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches werden durch die festgestellte Maßnahme nicht ausgelöst.

2.5 Inanspruchnahme von Waldflächen

2.5.1 Waldumwandlungsgenehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit die Genehmigung zur Umwandlung von Waldflächen im Rahmen dieses Bauvorhabens gemäß § 9 des Bundeswaldgesetzes (BWaldG) vom 02.05.1975 (BGB1. I S. 1037), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31.07. 2010 (BGB1. I S. 1050), i. V. m § 9 des Waldgesetzes für das Land Schleswig – Holstein (Landeswaldgesetz – LWaldG) in der Fassung vom 5. Dezember 2004 (GVOB1. Schl.-H. S. 461), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 13.07.2011 (GVOB1 Schl.-H. S. 225), erteilt.

Der Eingriff in Waldfläche erfolgt in nachstehendes Flurstück:

Gemarkung	Flur	Flurstück	Eingriffsgröße (m ²)	Ersatz im Verhältnis	notwendige Aufforstungsfläche (m ²)
Großenbrode	2	3/11	6.700	1:2	13.400
Gesamtsumme			6.700		13.400

Die umzuwandelnden Waldflächen und die Ersatzaufforstungsflächen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan als Grundlage für die unter Ziffer 2.3.1 dieses Beschlusses erteilte Eingriffsgenehmigung nach § 17 BNatSchG i. V. m. § 11 LnatSchG räumlich dargestellt und bilanziert worden.

Die Bilanzierung der beeinträchtigten Waldflächen und Ersatzaufforstungen erfolgte auf der Grundlage des gemeinsamen Erlasses des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig – Holstein (MWTV) und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig – Holstein (MUNF) vom 21. April 1997 (VII 640-550.323 und X 710-7452.23), zuletzt geändert durch gemeinsamen Erlass MWTV und MUNF vom 11. Januar 1999 (VII 42 und X F 311).

Die Ersatzaufforstungen für die umzuwandelnde Waldfläche werden auf folgenden Flurstücken durchgeführt:

Gemarkung	Flur	Flurstück	Größenordnung (m ²)	Maßnahme LBP
Wulfen	3	14/19	15.000	19.2
Gesamtsumme			15.000	

2.5.2 Nebenbestimmungen

- 1) Die Waldflächen dürfen gemäß §9 Abs. 8 LWaldG erst unmittelbar vor Beginn der Bau-
maßnahme abgeholzt und gerodet werden. Die erforderlichen Abholzungs- und Rodungs-
arbeiten dürfen aus artenschutzrechtlichen Gründen nur in der Zeit vom 1 Dezember bis
28./29. Februar durchgeführt werden. Auf die Nebenbestimmung Nr. 6 in Ziffer 2.3.6 wird
verwiesen.
- 2) Mit der Ersatzaufforstung ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach erfolgtem Eingriff in
die Waldflächen zu beginnen.
- 3) Für die Herstellung der Ersatzaufforstungsfläche sind nur standortgerechte heimische
Laubgehölze in naturraumtypischer Artenzusammensetzung zu verwenden.
- 4) An bestehende und an die Ersatzaufforstung angrenzende Knicks ist ein Knickschutzstrei-
fen von mindestens 10 m Breite dauerhaft von Gehölzen freizuhalten.
- 5) Der Vorhabenträger hat der zuständigen unteren Forstbehörde im Rahmen der Nachbilan-
zierung die faktische Größenangabe der umgewandelten Waldfläche zu übermitteln. Auf
die Nebenbestimmung Nr. 4 unter Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.
- 6) Der Vorhabenträger hat nach dem Eingriff in die Waldfläche der zuständigen unteren
Forstbehörde die faktische Größenangabe der umgewandelten Waldfläche zu übermitteln.

2.6 Denkmalschutz

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Ostholstein als Denkmalschutzbehörde sowie dem Archäologischen Landesamt als obere Denkmalschutzbehörde gemäß § 12 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) in der Fassung vom 30.12.2014 (GVOBl. Schl.-H. 2015, 2), die Genehmigung zum Eingriff in den Umgebungsbereich von Denkmalen erteilt.

2.6.1 Nebenbestimmungen

Es wurde festgestellt, dass insgesamt 38 archäologische Denkmale und Fundplätze, die in die archäologische Landesaufnahme eingetragen sind, durch das geplante Vorhaben betroffen sind. Im Zuge einer archäologischen Voruntersuchung ist zu prüfen ob diese Denkmale noch im Boden erhalten sind und ob sie durch Ausgrabungen gesichert, geborgen und dokumentiert werden müssen.

Folgende in die Landesaufnahme aufgenommene Fundorte sind betroffen:

Heiligenhafen LA 3	Großenbrode 2012-470	Landkirchen LA 95
Großenbrode 2012-463	Großenbrode 2012-473	Bannedorf LA 64 / 2012-478
Großenbrode LA79 / 2012-465-66	Großenbrode 2012-474	Bannedorf LA 65
Großenbrode LA 60	Landkirchen/Avendorf LA 51	Bannedorf LA 1
Großenbrode LA 57	Landkirchen/Avendorf LA 45	Bannedorf LA 2
Großenbrode LA 53	Landkirchen/Avendorf LA 52	Bannedorf 2012-479
Großenbrode LA 54	Landkirchen/Avendorf LA 62	Bannedorf LA 96
Großenbrode LA 52	Landkirchen/Avendorf 2010-475	Bannedorf 2012-512
Großenbrode LA 50	Landkirchen LA 88	Bannedorf 2012-511
Großenbrode LA 19	Landkirchen LA 89	Bannedorf LA 70
Großenbrode 2012-471	Landkirchen LA 65/2012-476	Bannedorf LA 52
Großenbrode 2012-472	Landkirchen LA 106	Bannedorf LA 116
Großenbrode 2012-469	Landkirchen 2012-477	

Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung zu setzen.

2.7 Rohstoffgewinnung (Seitenentnahme) / Seitenablagerung bzw. schadstoffbehafteter Baugrund / Baustoff

2.7.1 Ablagerungserlaubnis bzw. Entsorgungserlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Ostholstein als Abfallbehörde die Erlaubnis gem. § 28 Absatz 2 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) erteilt, den TOC belasteten Baugrund südlich der Trasse der B 207, ca. von Bau-km 3+278 bis Bau-km 3+714, zu verbringen.

2.7.2 Nebenbestimmungen

Aus dem Bereich der Tankstelle ist lediglich die Probe BS2-05261-2 untersucht worden, um den Schadstoffgehalt des Aushubmaterials festzustellen. Dies ist nicht ausreichend und zu ergänzen. Das Ergebnis ist dem Fachbereich Boden- und Gewässerschutz des Kreises Ostholstein mitzuteilen.

Die Tankstelle bei Großenbrode südlich der Trasse soll zurückgebaut werden. Hier ist gegebenenfalls mit belastetem Boden zu rechnen. Ebenso sind Lagerbehälter und andere Einrichtungen, die schädliche Bodenveränderungen bewirken können, vorhanden. Aus diesem Grunde ist der Bereich vor Beginn der Bauarbeiten zu untersuchen und der Rückbau gutachterlich zu begleiten. Die Untersuchungsergebnisse sind dem o. g. Fachbereich rechtzeitig vor Beginn mitzuteilen. Ebenso ist der Fachbereich rechtzeitig vom Beginn der Arbeiten zu unterrichten.

2.8 Widmung, Einziehung, Umstufung

2.8.1 Folgende öffentliche Straßen und Wege, die im Rahmen dieser Baumaßnahme neu hergestellt werden, gelten mit der Verkehrsübergabe gemäß § 1 und § 2 Abs. 1 und 6 FStrG und mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr gemäß §§ 3 und 6 Abs. 4 StrWG i.V.m. § 8 a StrWG als **gewidmet**:

1. Die verlegte Teilstrecke der Kreisstraße 42 von Bau-km 0+150 bis Bau-km 0+502 (Achse 400) auf einer Länge von 352 m als Kreisstraße in der Baulast des Kreises Ostholstein. Sie wird Bestandteil der Kreisstraße 42.

Der Anfangspunkt liegt in Abschnitt 030, Station 6,315 der jetzigen Kreisstraße 42.

Der Endpunkt liegt in Abschnitt 040, Station 0,120 der jetzigen Kreisstraße 42.

2. Folgende Anschlussstellen als Bestandteil der Bundesstraße 207:

Anschlussstelle Großenbrode:

Achse 410 Auffahrt Richtung Lübeck 572 m

Achse 420 Abfahrt Richtung Lübeck 385 m

Achse 430 Abfahrt Richtung Fehmarn 394 m

Achse 440 Auffahrt Richtung Fehmarn 655 m

Anschlussstelle Avendorf:

Achse 510 Auffahrt Richtung Lübeck 382 m

Achse 511 Abfahrt Richtung Lübeck 260 m

Achse 545 Auffahrt Richtung Fehmarn 414 m

Anschlussstelle Burg:

Achse 610 Auffahrt Richtung Lübeck 476 m

Achse 611 Abfahrt Richtung Lübeck 508 m

Anschlussstelle Puttgarden:

Achse 910 Auffahrt Richtung Lübeck 347 m

Achse 911 Abfahrt Richtung Lübeck 436 m

Achse 920 Abfahrt Richtung Puttgarden 527 m

Achse 930 Auffahrt Richtung Puttgarden 573 m

3. Die verlegte Teilstrecke der Kreisstraße 49 von Bau-km 0+153 bis Bau-km 0+835 (Achse 900) auf einer Länge von 682 m als Kreisstraße in der Baulast des Kreises Ostholstein. Sie wird Bestandteil der Kreisstraße 49.

Der Anfangspunkt liegt in Abschnitt 010, Station 4,074 der jetzigen Kreisstraße 49.

Der Endpunkt liegt in Abschnitt 010, Station 4,868 der jetzigen Kreisstraße 49.

4. Der verlegte Anschluss der Gemeindestraße von Albertsdorf zur Landesstraße L 217 von Bau-km 0+233 bis Bau-km 0+696 (Achse 520) als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn. Sie wird Bestandteil der Gemeindestraße von Albertsdorf zur Landesstraße 217.
5. Die verlegte Teilstrecke der Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+690 (Achse 700) als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn. Sie wird Bestandteil der Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf.
6. Die verlegte Teilstrecke der Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+400 (Achse 801) als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn. Sie wird Bestandteil der Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf.
7. Der verlegte Anschluss der Gemeindestraße von Todendorf zur Kreisstraße 49 (Achse 940) von Bau-km 0+098 bis Bau-km 0+234 (bezogen auf die Achse 900, K 49) als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn. Sie wird Bestandteil der Gemeindestraße von Todendorf zur Kreisstraße 49.
8. Der verlegte Anschluss der Gemeindestraße von Kreisstraße 49 zur Gemeinde Presen (Achse 970) von Bau-km 0+430 bis Bau-km 0+854 (bezogen auf die Achse 900, K 49) als Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn. Sie wird Bestandteil der Gemeindestraße von der Kreisstraße 49 nach Presen.
9. Der Weg von der K 42 zur Erschließung der Flächen nördlich der B 207 von Bau-km 0+698 bis Bau-km 1+545 (bezogen auf die Achse 100) bzw. von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+839 (bezogen auf Achse 211) als Wirtschaftsweg in der Unterhaltungslast der Gemeinde Großenbrode. Der anschließende Teil des Weges ist ein Privatweg.

10. Der vorhandene Wirtschaftsweg von der Tankstelle zur K 42 nördlich des Regenrückhaltebeckens von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+206 (bezogen auf die Achse 450) als Wirtschaftsweg in der Unterhaltungslast der Gemeinde Großenbrode.

2.8.2 Folgende Teile öffentlicher Straßen gelten mit ihrer Sperrung gemäß § 8 Abs. 7 StrWG i.V.m. § 8 a StrWG als **eingezogen**:

1. die Teilstrecke der bisherigen Kreisstraße 42 von Abschnitt 030, Station 6,315, bis Abschnitt 040, Station 0,120.
2. Die bisherigen Anschlussarme der Bundesstraße 207 in der Anschlussstelle Großenbrode.
3. Der bisherige westliche Anschlussarm der Bundesstraße 207 in der Anschlussstelle Avendorf.
4. Der bisherige westliche Anschlussarm der Bundesstraße 207 in der Anschlussstelle Burg.
5. Die bisherige Teilstrecke der Kreisstraße 49 von Abschnitt 010, Station 4,074, bis Abschnitt 010, Station 4,620, und von Abschnitt 010, Station 4,707, bis Abschnitt 010, Station 4,868.
6. Der bisherige Anschluss der Gemeindestraße von Albertsdorf an die Landesstraße 217
7. Die Teilstrecke des bisherigen Verlaufes im Bereich der verlegten Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf.
8. Die Teilstrecke des bisherigen Verlaufes im Bereich der verlegten Gemeindestraße von Bannedorf nach Hinrichsdorf.
9. Der überbaute Bereich der Gemeindestraße von der Kreisstraße 49 nach Presen.
10. Der überbaute Bereich des Wirtschaftsweges zur Tankstelle parallel zur Abfahrrampe Richtungsfahrbahn Heiligenhafen.
11. Der überbaute Wirtschaftsweg westlich parallel zur B 207 im Bereich von Bau-km 17+585 bis Bau-km 18+423 (bezogen auf die Achse 100).

2.8.3 Die folgenden Teilstrecken gelten mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck in Verbindung mit der Verkehrsfreigabe der neuen Kreisstraße 49 gemäß § 7 Abs. 1 StrWG i.V.m. § 8 a StrWG und § 3 StrWG als **umgestuft**:

1. Die Teilstrecke der Kreisstraße 49 von Abschnitt 010, Station 4,620, bis Abschnitt 010, Station 4,707, zur Gemeindestraße in der Baulast der Stadt Fehmarn.

Hinweis: Das Straßenverzeichnis ist entsprechend den Angaben in Anlage 10.2 – Bauwerksverzeichnis und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nach § 3 Abs. 2 StrWG zu ändern.

3. Entschädigungsforderungen

Einwendungen, die Art und Umfang einer Enteignungsentschädigung zum Inhalt haben, werden in diesem Verfahren nicht behandelt, da die Planfeststellung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Straßenbaulastträger und den vom Plan Betroffenen regelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck, Jerusalemberg 9, 23568 Lübeck) geltend gemacht werden.

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten (siehe Ziffer 4 „Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen“ oder Ziffer 5 „Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen“).

Grundsätzlich bestehen durch die Baumaßnahme ausgelöste Entschädigungsansprüche auch für eine vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen Dritter und die dadurch entstehenden Pachtaufwandsentschädigungen für die jeweiligen Pächter. Wird durch die Baumaßnahme vorhandener Bewuchs beseitigt, besteht dem Grunde nach eine Aufwuchsentschädigung. Entschädigungshöhen werden außerhalb des Verfahrens geregelt.

Für Entwässerungsanlagen, die durch die Baumaßnahme beeinträchtigt werden, sind seitens des Vorhabenträgers wieder herzustellen, auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses, lfd. Nr. 6, wird verwiesen.

4. Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine sowie die privaten Einwendungen konnten im nachfolgend dargelegten Umfang erledigt werden. Die Erledigung umfasst insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen. Soweit nicht ausdrücklich entgegenstehende Entscheidungen getroffen werden, werden die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (siehe Niederschriften des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde vom 29.07.2015, Gesch.Z.: 401 - 553.32-B207 - 176) wie folgt Bestandteil dieses Beschlusses. Aus datenschutzrechtlichen Erwägungen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern jeweils zugeordneten Einwender ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben. Das Datum der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben.

4.1 Träger öffentlicher Belange

4.1.1 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (14.11.2011 / 19.09.2013 / 18.12.2014)

Bezüglich der Maßgabe des MELUR, dass die benachbarten Flächen durch den Vorhabenträger in ihrer Funktion als Nahrungshabitate für die Feldlerchen gesichert werden, wird auf die 1. Planänderung verwiesen. Die an die Maßnahmenflächen 6.7 E/CEF und 6.8 E/CEF gelegenen Reetflächen und Ruderalfluren werden in einer Größe von 2 ha in ihrer bisherigen Nutzung durch den Vorhabenträger gesichert. Hierdurch stehen diese Flächen dauerhaft qualitativ als Nahrungshabitate der Feldlerche zur Verfügung, so dass ausreichend Ausgleichsflächen bestehen.

Hinsichtlich der geforderten Berichterstattung über die Wirksamkeit der Maßnahme enthält dieser Beschluss unter Ziffer 2.3.6 Nr. 9 eine entsprechende Nebenbestimmung.

Die weiteren Maßgaben und Hinweise der obersten Naturschutzbehörde haben sich durch die Anfertigung von einzelnen Deckblättern zur Anlage 12 sowie durch schriftliche Erwidern und Erläuterungen des Vorhabenträgers erledigt.

Bezüglich der Hinweise als oberste Küstenschutzbehörde mit Verweis auf die Stellungnahme des LKN, wird auf dieselbe verwiesen (Ziffer 4.1.12).

4.1.2 Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (28.02.2012)

Aus Sicht des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr bestehen gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken.

4.1.3 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (19.10.2011)

Aus landesplanerischer Sicht wird dem Vorhaben zugestimmt.

Die B 207 als nördliche Verlängerung der Autobahn A 1 stellt eine bedeutende europäische Fernverkehrsverbindung zwischen der Metropolregion Hamburg und Kopenhagen dar. Nach dem Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010 (Teil A I) ist Schleswig-Holstein aufgrund seiner geographischen Lage eine wichtige Schnittstelle im Wirtschaftsverkehr zwischen Mitteleuropa und Skandinavien sowie zwischen West- und Osteuropa. Durch den Ausbau wichtiger, europaweit bedeutsamer Verkehrsprojekte will das Land seine Position festigen und ausbauen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu soll die feste Fehmarnbeltquerung einschließlich der notwendigen Hinterlandanbindungen liefern.

Ein adäquater Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur im Verbund mit den nationalen und europäischen Verkehrsinfrastrukturen soll nach Ziffer 3.4 „Verkehr“ des LEP angestrebt werden. Dazu gehört auch eine gute Erreichbarkeit von touristischen und tourismusgeprägten Angeboten. Unter verkehrs-, umwelt- und tourismuspolitischen Gesichtspunkten soll dabei eine bessere Anbindung der An- und Abreise des Urlaubs- und Erholungsverkehrs realisiert werden.

Wegen der hohen Bedeutung des Individualverkehrs im Flächenland Schleswig-Holstein und erheblicher Verkehrszuwächse, die im Planungszeitraum noch zu erwarten sind, soll nach 3.4.1 „Straßenverkehr“ des LEP das bestehende Straßennetz gesichert werden. Der Neubau oder Ausbau soll sich auf Maßnahmen konzentrieren, die für die Entwicklung Schleswig-Holsteins besondere Bedeutung haben.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung ist im LEP der vierspurige Ausbau der Hinterlandanbindung, insbesondere der Ausbau der Bundesstraße 207 zur vierstreifigen Bundesstraße zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden, als vorrangliches Ziel der Raumordnung festgelegt und darüber hinaus auch im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf eingestuft.

Nach Ziffer 7.2.3 „Straßenverkehr“ des Regionalplans 2004 für den Planungszeitraum II ist die Fortsetzung des Ausbaus der B 207 in Richtung Puttgarden und Aufstufung zur Bunde-

sautobahn A 1 als Grundsatz der Raumordnung festgelegt. Durch den Ausbau von zwei auf vier Streifen wird die Leistungsfähigkeit der Vogelfluglinie als kürzeste Verbindung zwischen Skandinavien und Westeuropa erhöht und die Verkehrsinfrastruktur im nördlichen Ostholstein verbessert.

Die geplante Maßnahme entspricht daher den Erfordernissen der Raumordnung.

4.1.4 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Untere Forstbehörde (09.11.2011)

Ersatzverhältnis der Ersatzaufforstung

Die Bilanzierung des Eingriffes in Waldflächen nach § 9 LWaldG erfolgte nach dem gemeinsamen Erlass des Ministers für Wirtschaft, Technologie und Verkehr sowie des Ministers für Umwelt, Natur und Forsten „Straßenbau und Wald“. Der Ersatz im Verhältnis beträgt 1:2. Auf die Ziffer 2.5.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eingriffsumfang und Ersatzaufforstungsgenehmigung

Hinsichtlich der Forderung nach einer Mitteilung über die tatsächlich umgewandelte Waldfläche enthält der Beschluss unter Ziffer 2.5.2 eine entsprechende Nebenbestimmung. Eine gesonderte Ersatzaufforstungsgenehmigung entfällt, da der Planfeststellungsbeschluss konzentrierende Wirkung hat. Auf Ziffer 2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Des Weiteren bestehen keine weiteren Anregungen und Bedenken, somit sind die Stellungnahmen als erledigt anzusehen.

4.1.5 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (20.10.2011 / 19.09.2013 / 11.12.2014)

Aus Sicht des LLUR bestehen gegen die Maßnahme keine Bedenken.

4.1.6 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Landeskriminalamt (18.10.2011)

Im Baugebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Die Fläche ist vor Baubeginn zu sondieren; um möglichst frühzeitige Kontaktaufnahme wird gebeten. Auf Ziffer 2.1.2.1 wird dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.7 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Landespolizeiamt (04.11.2011)

Nach Rücksprache mit der örtlich zuständigen Polizeidirektion wird mitgeteilt, dass aus polizeilicher Sicht keine Bedenken bestehen.

4.1.8 Landesamt für Denkmalpflege des Landes Schleswig-Holstein (24.11.2011 / 02.10.2013)

Gegen die Planung besteht seitens des Landesamtes für Denkmalpflege keine Bedenken.

4.1.9 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (20.12.2011/02.10.2013)

Insgesamt sind 5 archäologische Denkmale betroffen, die nach § 5 DschG in das Denkmalsbuch eingetragen sind. Durch die Verbreiterung der vorhandenen Straße und die geplanten zusätzlichen Nebenanlagen werden die Umgebungsbereiche dieser Denkmale wesentlich beeinträchtigt werden. Da aber durch die vorhandene Straße eine starke Vorbelastung der Denkmäler gegeben ist, die zwar verstärkt wird, aber keine neuen negativen Beeinträchtigungen für die Denkmäler hinzukommen, können die Bedenken zurückgestellt werden, so dass das Archäologische Landesamt die Zustimmung zur denkmalrechtlichen Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Ziffer 3 DschG (DschG gültig bis 26.01.2012) erteilt.

Zur Genehmigung des Eingriffes wird auf Punkt 2.6 dieses Beschlusses verwiesen.

1. Planänderung:

Das Archäologische Landesamt fordert eine archäologische Voruntersuchung von 38 Denkmälern und Fundplätzen, welche nach § 1 DschG in die archäologische Landesaufnahme eingetragen sind.

Der Vorhabenträger sagt dies zu.

Auf die Nummer 2.6.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.10 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Verkehrsbehörde (08.11.2011)

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde bestehen keine Bedenken. Eine höhere Geschwindigkeit als die im Erläuterungsbericht genannten 100 km/h ist möglich.

4.1.11 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Fernmeldemeisterei Neumünster (27.09.2013)

Hinsichtlich provisorischer Umverlegungen von Kabeln im Baubereich sowie Detailausführungen der Verlegung stellt der Vorhabenträger fest, dass er bereits Abstimmungsgespräche mit der Fernmeldemeisterei Neumünster geführt habe. Im Rahmen der Ausführungsplanung können und werden weitere Details bezüglich der Verlegung abgestimmt.

Bezüglich der Unterschreitung des Abstandes der Kabel der Fernmeldemeisterei und Versorgungstrassen 20 kV und 110 kV von 5 m wird auf die Auflage Nr. 2.1.2.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.12 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (09.11.2011 / 17.10.2013 / 17.12.2014)

Es bestehen gegen den geplanten vierstreifigen Ausbau keine grundsätzlichen küstenschutzrechtlichen Bedenken.

Das LKN empfiehlt das Straßenniveau auf mind. NN +3,50 m festzulegen, damit die Straße im Falle einer Hochwasserkatastrophe zur Verteidigung der Küstenschutzanlagen und als Flucht- und Rettungsweg dienen kann.

Das geplante Bauvorhaben liegt im Bereich der Gemeinde Großenbrode teilweise im hochwassergefährdeten Bereich unterhalb der Höhenlinie von NN +3,50 m, ebenso im Bereich der Stadt Fehmarn (ab Bau-km 18+500 bis Bauende).

Bei Versagen der Küstenschutzanlagen bei entsprechenden Hochwasserereignissen, ist eine Beschädigung der geplanten Anlage nicht auszuschließen.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Gradienten der B 207 im überschwemmungsgefährdeten Bereich auf dem Festland über NN +3,50 m liegt. Auf Fehmarn liegt sie im über-

schwemmungsgefährdeten Bereich bei Strukkamp ebenfalls deutlich über NN + 3,50 m. Nur im Bereich Puttgarden liegt die Gradiente im Übergangsbereich zum Bestand unter NN +3,50 m.

Der § 3 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz besagt unter anderem: „...Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern...“. Daraus ergibt sich keine Verpflichtung zur Durchführung gesonderter Hochwasserschutzmaßnahmen. Diese sind aus der Maßnahme Ausbau der B 207 auch nicht zu begründen und nicht Gegenstand der Planfeststellung. Zuständig für den Hochwasserschutz wäre hier auch das jeweilige Bundesland.

Bei Unterschreitung der Höhe von NN +3,50 m schlägt das LKN im Weiteren beispielhaft ggf. Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb und Einrichtungen gegen Rückstau in Ver- und Entsorgungsanlagen vor (siehe Stellungnahme zur 1. Planänderung).

1. Planänderung:

Nach der 1. Planänderung gibt es von Seiten des LKN weiterhin keine grundsätzlichen küstenschutzrechtlichen Anregungen und Bedenken.

Das LKN gibt folgende Empfehlungen:

Um der Hochwassergefährdung Rechnung zu tragen sind die Gründungen von Ver- und Entsorgungsanlagen, insbesondere beim Schöpfwerk, erosionssicher gegen Unterspülung zu errichten. Die Verfügbarkeit und der Einsatz von Geräten zur Räumung von Gefahrenzonen und gefährlichen oder gefährdeten Gütern sollte entsprechende Berücksichtigung finden.

Bei einer Unterschreitung der Höhe von NN +3,50 m schlägt das LKN im Weiteren folgende Festsetzungen vor:

- besondere Sicherungsmaßnahmen oder ein Verbot der Lagerung Wassergefährdender Stoffe (Brennstoffe, Chemikalien, Fäkalien, etc.)
- Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken, etc. oder Möglichkeiten zur Flutung
- Anordnung von Massivbauweisen und Ringankern
- Vorkehrungen für Abwehrmaßnahmen (Abschotten von tiefer liegenden Bereichen)
- Vorkehrungen gegen Wellenschlag, Eisgang und Unterspülung
- Räume mit gewerblicher Nutzung auf mindestens NN +3,00 m

Die Empfehlungen gelten insbesondere auch für die Pumpenaufstellpunkte.

Hierbei ist anzumerken, dass der Straßendamm keine gewidmete Hochwasserschutzanlage darstellt. Die Empfehlungen des LKN sind demzufolge auch lediglich als solche zu be-

trachten. Abgesehen davon hat der Vorhabenträger hinsichtlich der Überflutungsgefahr im Schöpfwerk Großenbroder Aue bezüglich der Pumpenaufstellhöhe sowie der Höhe der Zuwegung zum selbigen eine umfangreiche Abwägung vorgenommen.

Binnenhochwasser:

Das Einzugsgebiet wurde nach den Angaben des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode angenommen und die Berechnungen überschläglich geführt. Zu Grunde gelegt wurden, maximal auf der sicheren Seite liegend, ein 100jähriges Regenereignis mit einer Dauer von 48 Stunden sowie die Erhöhung der sich daraus ergebenden Abflusssspende um 20 %. Weiterhin wurde angenommen, dass 100 % des Niederschlages sofort abflusswirksam sind und dass das Schöpfwerk zu Beginn des Regenereignisses vollständig ausfällt. Eine Einstauhöhe von über NHN +1,25 m ist im Verbandsgebiet demnach nicht zu erwarten. Allein diese, mit vereinfachten und weit auf der sicheren Seite liegenden Ansätzen getroffene Betrachtung, macht deutlich, dass die in der Planungslösung gewählten Höhen für die Aufstellebene der Pumpen mit NHN +1,85 m und für die Zuwegung zum Schöpfwerk mit NHN +1,40 im Fall von Binnenhochwasser ausreichend sind.

Ostseesturmflut:

Zur Forderung für den Überflutungsfall, für die Aufstellebene der Pumpen sowie die Zuwegung zum Schöpfwerk eine Höhe von NHN +2,50 m zugrunde zu legen, führt der Vorhabenträger nachfolgendes aus.

Der jetzige bestehende Zustand erfüllt die geforderten Voraussetzungen nicht, d. h. mit der Neuplanung tritt auch keine Verschlechterung ein. Das Risiko eines Zusammentreffens eines Ostseehochwassers und eines 100-jährigen Regens besteht bereits heute. Der zusätzliche vermeintlich höhere Schutz gegen Ostseehochwasser ist dem Vorhabenträger nicht anzulasten.

Ein Wasserstand von NHN +2,50 m entspricht dem 100-jährigen Wasserstand in der Ostsee. Die Überflutung des Gebietes würde von der südöstlichen Küste her erfolgen. Während des Überflutungsvorganges ist der Betrieb des Schöpfwerkes sinnlos. Das Schöpfwerk ist ab einer bestimmten Wasserhöhe ohne Funktion, d. h. das Schöpfwerk kommt gegen die Wassermassen nicht mehr an, zumal die Ableitung wieder in die Ostsee erfolgt. Weiterhin ist es fraglich, ob die Stromversorgung der Pumpen bei einer Überflutung bis NHN +2,50 m sichergestellt wäre.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.13 Eisenbahn-Bundesamt (19.10.2011 / 14.10.2013)

Die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes weist auf zwei wesentliche Punkte hin. Zum einen ist nach Rechtauffassung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Inanspruchnahme von eisenbahnrechtlich zweckbestimmten Flächen, welche durch das Planvorhaben diesem Nutzungszweck entzogen werden sollen, eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG notwendig. Die Freistellungsentscheidung ist nicht von der Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung erfasst. Diese könne nur durch das EBA selbst erteilt werden und ist durch Rechtsprechung (siehe BVerG 9 A 3/06 vom 12.03.2008) bestätigt. Das Erfordernis der Freistellung gilt ausdrücklich auch für die nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellten Grundstücke der im Jahr 1995 stillgelegten Eisenbahnstrecke Nr. 1103.

Zum anderen weist das Eisenbahn-Bundesamt auf die Einhaltung der Lichten Höhen der Kreuzungsbauwerke (Straße über Bahn) sowie auf das Freihalten des Lichtraumprofils hin.

Der Vorhabenträger erwidert, dass er sich mit der DB ProjektBau GmbH über die betroffenen Bauwerke abgestimmt habe, die Bauwerke ausreichend dimensioniert sind und die geltenden Vorschriften eingehalten werden.

1. Planänderung:

Das Eisenbahn-Bundesamt verweist im Wesentlichen auf seine bisherige Stellungnahme (vom 19.10.2011) und hier noch einmal explizit auf die Freistellung der benötigten Grundstücke von Bahnbetriebszwecken.

Bezüglich der Fläche der ehemaligen Inselbahn sowie der Flächen, welche Straßenparallel wegen Böschungsanpassungen auf Bahnbetriebsgelände in Anspruch genommen werden, wird auf die Auflage 2.1.2.8 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin sagt der Vorhabenträger zu, sich mit der DB AG abzustimmen, sobald die Straßenbauarbeiten Auswirkungen auf die Bahnanlage bzw. den Bahnbetrieb haben.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.14 Wehrbereichsverwaltung Nord – Außenstelle Kiel (10.01.2012)

Gegen die vorgelegten Planungen bestehen grundsätzlich keine Bedenken.

Hinsichtlich der jederzeit sicherzustellenden freien Zufahrt zur militärischen Liegenschaft Marienleuchte, erklärt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung, dass die Zufahrt über den Marienleuchter Weg von der Baumaßnahme unberührt bleibt.

Bezüglich einer eventuell, den Erfassungsbetrieb der Verteidigungsanlage störenden, Verkehrsbeeinflussungsanlage, teilt der Vorhabenträger im Erörterungstermin mit, dass eine Verkehrsbeeinflussungsanlage nicht installiert werden wird.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.15 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (27.12.2011)

Es bestehen keine Anregungen und Bedenken gegen das geplante Vorhaben.

4.1.16 Stadt Heiligenhafen (14.12.2011 / 23.01.2015)

Hinsichtlich der geforderten lärmindernden Maßnahmen wird auf die Ziffern 2.4 und 5.0.5 verwiesen.

Weitere Bedenken gegen das Vorhaben bestehen nicht.

4.1.17 Kreis Ostholstein (15.12.2011 / 13.09.2013 / 05.01.2015)

Gewässerschutz:

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber der Planung.

Die Planung betrifft zahlreiche Wasserrechte. Zu den Themen Niederschlagswasser, Schöpfwerk Großenbroder Aue und Gewässerumgestaltungen siehe auch die Ziffern 2.2, 5.0.8, 5.1.10 sowie Ziffer 5.1.11 dieses Beschlusses.

Die Untere Wasserbehörde forderte den Nachweis der maximalen Fließgeschwindigkeit (Steiggeschwindigkeit) von kleiner gleich 0,05 m/s zur Leichtflüssigkeitsabscheidewirkung in den kombinierten Regenklär- und Regenrückhaltebecken. Dieser Nachweis ist nur bei der Verwendung von Tauchwänden möglich, gleichwohl sind Tauchrohre zur Leichtstoffrückhaltung ebenfalls geeignet. Die Leichtflüssigkeitsabscheidewirkung wird hier nicht über die Fließgeschwindigkeit, sondern über den Puffer zwischen dem Dauerwasserstand

und dem Scheitel des Tauchrohres nachgewiesen. Der Dauerwasserstand beträgt auch für Trockenperioden noch 0,7 m.

Nachdem das zuständige MELUR erklärt hat, dass die maximale Fließgeschwindigkeit von kleiner gleich 0,05 m/s für Tauchrohre nicht eingehalten werden muss, sind die Bedenken der Unteren Wasserbehörde in diesem Punkt ausgeräumt.

Im Rahmen der Konzentrationswirkung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses wird der Bau und Betrieb des Schöpfwerkes Großenbroder Aue mit genehmigt. Bei allein-stehen der Schöpfwerkmaßnahme läge die Zuständigkeit als Genehmigungsbehörde bei der Unteren Wasserbehörde. Als diese schließt sich die Untere Wasserbehörde den Empfeh-lungen des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz bezüglich der baulichen Empfehlungen an.

Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziffer 4.1.12.

Aus Sicht des Grundwasserschutzes bestehen gegen die Umlagerung der Torfe und Mud-den keine Bedenken.

Bodenschutz:

Gegen das Vorhaben bestehen aus bodenschutzrechtlicher Sicht keine grundsätzlichen Be-denken.

Die Hinweise zum Bodenschutz sind unter 2.1.2.3 bis 2.1.2.5 als Auflage formuliert. Der Vorhabenträger sagt die Einhaltung zu.

Die Stellungnahme bezüglich des Bodenschutzes wird für erledigt erklärt.

Abfall:

Gegen das Vorhaben bestehen keine abfallrechtlicher Sicht keine Bedenken.

Auf die Ziffer 2.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Naturschutz:

Straßenbegleitgrün

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält unter Ziffer 2.1.2.6 eine entsprechende Auflage, auf die nebst Begründung verwiesen wird.

Maßnahme 19.1 A/CEF

Einer Aktualisierung der Flächengröße der Maßnahme 19.1 A/CEF ist der Vorhabenträger nachgekommen. Auf die entsprechenden Deckblätter wird verwiesen.

Kompensation Einzelbäume

Hinsichtlich des Verzichts auf die Esche sagt der Vorhabenträger, eine Prüfung im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu.

Alleen

Der Forderung nach einer Unterscheidung zwischen Alleen und Baumreihen innerhalb der Gegenüberstellung der Kompensationserfordernisse und tatsächlicher bzw. anrechenbarer Kompensation ist der Vorhabenträger nachgekommen. Auf die entsprechenden Deckblätter wird verwiesen.

Extensives Grünland

Hinsichtlich der Pflege und Entwicklungsmaßnahmen der Grünlandflächen für die Wiesenvögel erfolgt eine Detaillierung im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Die Erstellung des landschaftspflegerischen Ausführungsplans erfolgt in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein als zuständige untere Naturschutzbehörde. Auf die Nebenbestimmung Nr. 2 in Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Umweltbaubegleitung

Hinsichtlich der Forderung, dass die vorgesehene Umweltbaubegleitung über artenschutzrechtlichen Maßnahmen hinaus alle naturschutzfachlichen Maßnahmen begleitet enthält dieser Beschluss eine entsprechende Nebenbestimmung. Auf die Nebenbestimmung Nr. 6 nebst Begründung wird verwiesen.

Bauzeitenregelung Fledermäuse

Bezüglich der Forderung nach einer Bauzeitenregelung zur Vermeidung von Tötungen der Fledermäuse für alle Gehölze enthält dieser Beschluss eine entsprechende Nebenbestimmung. Auf die Nebenbestimmung Nr. 9 nebst Begründung wird verwiesen.

Übernahme von Kompensationsverpflichtungen

Für die Überbauung der bereits festgesetzten Kompensationsfläche 10/5 wurde das Kompensationserfordernis vom Vorhabenträger übernommen. Die Kompensation erfolgt auf der Ausgleichsfläche in Wulfen (Maßnahme 19.2 A/CEF). Auf die entsprechenden Deckblätter wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen wird auf die Ziffer 5.1.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Regionale Planung:

Aus Sicht des Fachdienstes Regionale Planung ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Bereich Großenbrode zu berücksichtigen, dass die Ausbauplanungen für die Bundesstraße und die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung aufeinander abgestimmt werden sollten. Die Trassenführung für die Schienenhinterlandanbindung steht derzeit noch nicht fest. Verschiedene Trassenalternativen werden noch im Rahmen der Untersuchungen für das Raumordnungsverfahren im Hinblick auf ihre Raumverträglichkeit überprüft. Eine mögliche und von der Gemeinde bevorzugte Trassenvariante führt dabei in unmittelbarer Nähe der B 207 entlang. Um zu vermeiden, dass im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße Maßnahmen durchgeführt werden, die anschließend bei einer Verlagerung der Schienenstrecke zu kostenintensiven Anpassungen bereits errichteter Bauwerke und somit zu „verlorenen Investitionen“ führen oder sogar eine Verlagerung der Schienenstrecke an die Bundesstraße erschweren, sollten beide Planungen bestmöglich aufeinander abgestimmt werden. Hierfür ist ein regelmäßiger Austausch mit der DB ProjektBau GmbH in Hamburg sicher zu stellen, um die Planungen ggf. noch kurzfristig anpassen zu können, wenn sich aus dem Raumordnungsverfahren für die Schienenhinterlandanbindung im Bereich Großenbrode eine Trassenführung an der B 207 als Vorzugstrasse ergeben sollte.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Bahntrasse nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist. Derzeit liegt für den Festlandbereich keine konkrete Planung von der DB AG vor, so dass eine mögliche Änderung der Bahntrasse in der Planung des Straßenbaus nicht berücksichtigt werden kann. Die Option einer parallelen Führung bleibt gewahrt. Einlaufender Austausch mit der DB ProjektBau findet statt. Eine Präferenzierung einer B 207-nahem Streckenführung der DB ist derzeit nicht bekannt.

Der Vorhabenträger wird gebeten nochmals die Problematik der Verkehrsführung während der Bauphase an der Anschlussstelle Burg auf Fehmarn (Amalienhofer Brücke) zu prüfen. Hier ist eine Regelung des Verkehrs durch eine Lichtzeichenanlage vorgesehen. Zur Klärstellung der zu erwartenden Verkehrsbehinderungen und zur Klärung der Frage, ob eine Behelfsbrücke hier nicht doch eine geeignetere Lösung wäre, wird vorgeschlagen, dass mit Hilfe einer Computersimulation dargestellt wird, welche Belastungen an dieser Stelle während der Bauphase zu erwarten sind und welches Verkehrsaufkommen ggf. trotz Ampellösung auch in verkehrsstarken Zeiten bewältigt werden kann.

Der Vorhabenträger erwidert, dass eine Verkehrssimulation erstellt wurde, die auch die

pulkartigen Verkehre, welche von den Fähren kommen, berücksichtigen. Hierbei wurden keine erheblichen Stauungen an der LSA-gesteuerten Kreuzung festgestellt.

Die Stellungnahmen des Fachdienstes Regionale Planung sind als erledigt anzusehen.

Denkmalpflege:

Der Fachbereich Denkmalpflege hat keine Bedenken, bittet jedoch die in der Stellungnahme aufgeführten Denkmale in den Unterlagen zu ergänzen.

Der Vorhabenträger sagt zu, die genannten Hinweise in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

Grundstücke- und Gebäudeservice:

Der Fachdienst Grundstücks- und Gebäudeservice bittet um Beachtung, dass das Brückenbauwerk Nr. 255/10.207 dem Kreis Ostholstein als Bestandteil der Kreisstraße gehört. Dieser Darstellungsfehler in den Unterlagen sollte korrigiert werden.

Im Rahmen der 1. Planänderung wurde dieser Hinweis eingearbeitet.

Weiterhin verlangt der Fachdienst die Einhaltung der anerkannten Regeln der RAS, der RStO, der ZTV sowie der RPS.

Der Vorhabenträger sagt die Planung nach den geltenden Richtlinien zu. Eine detaillierte Planung der Schutzeinrichtungen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die Erreichbarkeit der geplanten Entwässerungseinrichtungen und der Grünflächen für den motorisierten Unterhaltungsdienst müssen während und nach der Fertigstellung der gesamten Maßnahme sichergestellt sein. Gleiches gilt für die Erschließung von Grundstücken entlang der K 42 und der K 49 im Rahmen der Sondernutzung.

Die Festlegung eines konkreten Bauablaufes unterliegt nicht der Planfeststellung. Grundsätzlich wird versucht den Bauablauf so zu regeln, dass die vorübergehenden Sperrungen von Straßen und Zuwegungen zu Flächen gering gehalten werden. Vorübergehende Sperrungen können jedoch nicht ausgeschlossen werden und werden mit den Betroffenen abgestimmt. Nach Fertigstellung der Maßnahme ist die Erreichbarkeit der Entwässerungseinrichtungen, der Grünflächen sowie der Grundstücke wieder gewährleistet.

Verkehrsbeschilderung und Markierungen sind auf der Grundlage einer Verkehrsanordnung vorzusehen.

Die Planung der Beschilderung und Markierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung und wird nach Fertigstellung den zuständigen Verkehrsbehörden zur Anordnung vorgelegt.

Der Einwendung wird insoweit stattgegeben, als der Vorhabenträger in seiner Einwendungserwiderung von einer Kostenbeteiligung des Kreises Ostholstein an den Bauwerken 04.207, 09.207, 10.207 ausgegangen ist. Insoweit findet sich zwar keine ausdrückliche Regelung in den jeweiligen Erläuterungen des Bauwerksverzeichnisses. Dort heißt es lediglich, dass die Kostentragung entsprechend der gesetzlichen Regelungen erfolge. Gleichwohl sieht sich die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Erwiderung dazu veranlasst, klarzustellen, dass die Kostentragungspflicht, auch wegen etwaiger Mehrbreiten der vorhabenbedingt erforderlichen Neuherstellung, allein beim Vorhabenträger liegt. Die Pflicht zur Kostentragung richtet sich nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG, konkretisiert durch die Richtlinie über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen, bekanntgemacht mit ARS Nr. 02/2010 des BMVBS vom 25.01.2010, VkB1. 2010, S. 62 (im Folgenden: StraKR). Der Kreis Ostholstein als Träger der Straßenbaulast hat die Änderung der Kreuzungsbauwerke im Sinne dieser Norm nicht verlangt und auch nicht verlangen müssen. Zur Auslegung dieses Tatbestandsmerkmals wird auf die Ausführungen unter Zu 2.1 zum entsprechenden Sachverhalt bzgl. der Einwendung der Stadt Fehmarn vom 12.12.2011 verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.18 Stadt Fehmarn (13.12.2011 / 16.09.2013 / 29.01.2015)

Anbindung Fährhafen Puttgarden

Der Einwender fordert zukünftig die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Fährhafens Puttgarden. Gleiches gilt für die Bauzeit.

Der Vorhabenträger sichert zu, dass die Anbindung des Fährhafens Puttgarden durch den Ausbau der B 207 nicht unterbrochen werde. Dies gilt auch für die Bauzeit.

Umleitungen während der Bauzeit in Puttgarden

Der Einwender fordert eine besonders wahrnehmbare Ausschilderung.

Umleitungsstrecken sind aufgrund der geringeren Bauklassen und der vorhandenen Schäden auszuschließen.

Eine entsprechende Beschilderung wird seitens des Vorhabenträgers vorgesehen. Die Straßen der geplanten Umleitungen werden entsprechend ihrer Widmung genutzt. Sollte die Tragfähigkeit der bestehenden Straßen derzeit schon nicht ausreichend sein, hätte dies

durch entsprechende verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Beschilderung einer Gewichtsreduzierung) angezeigt sein müssen. Es werden vor Baubeginn und nach Fertigstellung der Maßnahme Zustandserfassungen der Straßen durchgeführt und im Rahmen der Maßnahme entstehende Verschlechterungen der Verkehrswege entschädigt.

Auffangparkplatz Avendorf

Der Einwender fordert den Erhalt von 10 Parkplätzen für Berufspendler im Bereich der Abfahrt Avendorf.

Der Vorhabenträger sichert dieses zu. Die „Pendlerparkplätze“ liegen westlich der Zufahrt zum Auffangparkplatz von der Gemeindestraße nach Albertsdorf.

Zur Anmerkung des Einwenders, dass sich die Verkehrsprognose nur den An- und Abreiseverkehr und nicht die geplanten Entwicklungen der Ortsteile Burg, Burgtiefe und Neue Tiefe berücksichtigen, erwidert der Vorhabenträger, dass das Verkehrsgutachten auch die Entwicklung der Ortsteile auf Fehmarn berücksichtigt (siehe Verkehrsgutachten Kapitel 2.2.2).

Spurwechsel während der Bauzeit

Der Vorhabenträger sagt zu, Spurwechsel während der Bauzeit auf das notwendige Maß zu begrenzen, um Unfallschwerpunkte zu vermeiden.

Verbreiterung Bauwerk 06.207

Für das neu zu errichtende Bauwerk 06.207 (Bauwerksverzeichnis-Nummer 164) fordert der Einwender eine Verbreiterung des mitgeführten Radweges auf 2,50 m, da diese auch durch Fußgänger mitgenutzt würden.

Vor dem Bauwerk wird der Radweg in einer Breite von 2,25 m vorgesehen, auf dem Bauwerk beträgt die Breite zwischen Geländer und Schutzplanke 2,50 m.

Kostenbeteiligung Stadt Fehmarn an der bauzeitlichen Umfahrung

Auf Nachfragen des Einwenders, bestätigt der Vorhabenträger, dass eine Kostenbeteiligung der Stadt Fehmarn an der bauzeitlichen Umfahrung nach den gesetzlichen Vorgaben nicht vorgesehen sei.

Brückenbauwerke der Gemeindestraßen Niendorf/Ostermarkelsdorf und Bannesdorf/Hinrichsdorf (BW 07.207 und BW 08.207) - Widerspruch Kostenbeteiligung

Der Einwendung wird insoweit stattgegeben, als der Vorhabenträger im Bauwerksverzeichnis unter der laufenden Nummer 173, betreffend das Bauwerk 07.207 und unter der laufenden Nummer 179, betreffend das Bauwerk 08.207, von einer Kostenbeteiligung der Stadt Fehmarn ausgegangen ist. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegt die

Kostentragungspflicht, auch wegen etwaiger Mehrbreiten der vorhabenbedingt erforderlichen Neuherstellung, allein beim Vorhabenträger. Wegen der erforderlichen Korrektur des Bauwerksverzeichnisses wird auf Ziffer 2.1.1.38 dieses Beschlusses verwiesen sowie zu deren ausführlicher Begründung auf die Ausführungen unter Zu 2.1.1.38. Die Einwendung ist insoweit als erledigt anzusehen.

Zu Bauwerksverzeichnisnummer 246 – Gehweg an verlegter Bushaltestelle K 49

Die Hinweise des Einwenders wurden in der 2. Deckblattfassung eingepflegt.

Zu Bauwerksverzeichnisnummer 254 – Teilverlegung Gemeindestraße von Todendorf zur K 49

Der Einwender fordert die Verbeiterung des verlegten Teilstückes der Gemeindestraße von Todendorf zur K 49.

Mit Vorlage der 2. Deckblattunterlage kommt der Vorhabenträger der Forderung nach. Die Straße wird von 3,50m (+ 2*1,00 m Bankett) auf 4,75 m (+2*0,75 m Bankett) verbreitert.

Zu Bauwerksverzeichnisnummer 266 – Gehweg von der Gemeindestraße nach Todendorf zu den Bushaltestellen an der K 49

Der Einwender lehnt die geplante Übertragung der Unterhaltungslast ab. Nach den vorliegenden Planungen liegt diese beim Kreis Ostholstein.

Straßenbegleitgrün

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse auf Fehmarn wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält unter Ziffer 2.1.2.6 eine entsprechende Auflage, auf die nebst Begründung verwiesen wird.

Schutzgut Boden

Die Kompensation von Böden besonderer Bedeutung erfolgte nach Vorgaben des „Orientierungsrahmens zur Bestandserfassung, –bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung für Straßenbauvorhaben“ (Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004). Hierbei wird für Böden mit besonderer Bedeutung ein höheres Ausgleichsverhältnis als zu Böden von allgemeiner Bedeutung angenommen.

Die Kompensation der Böden mit besonderer Bedeutung erfolgte durch Entsiegelung sowie der Herausnahme von Flächen aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans). Somit erfolgt eine Kompensation der Böden mit besonde-

rer Bedeutung über die Entsiegelung hinaus, so dass kein Defizit für die Kompensation des Schutzgutes Boden besteht.

Maßnahme 9.1 A/G

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange des Stadt Fehmarn bezüglich der Maßnahmenfläche 9.1 A/G im Bereich der Abfahrt Avendorf hat entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin am 12. Februar 2014 eine Änderung und Abstimmung mit der Stadt Fehmarn stattgefunden. Die für die Maßnahme erzielten Ergebnisse sind in den Deckblättern zur Anlage 12.0 und 12.2 umgesetzt.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen wird auf die Ziffer 5.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.19 Stadt Fehmarn – Fachbereich Kinder, Jugend, Sport, Kultur und Schule - Grundschule Landkirchen (13.12.2011)

Stadt Fehmarn – Inselschule Fehmarn (15.11.2011)

Seitens der Stadt Fehmarn sowie der Inselschule bestehen im Wesentlichen Bedenken im Bereich der Schülerbeförderung. Baulich bedingte Verzögerungen dürfen nicht zu späteren Eintreffen der Busse und damit zu massiven Unterrichtsausfall führen. Die Linienführung des Schülerverkehrs muss während der gesamten Bauphase auf allen Abschnitten gewährleistet sein.

Der Vorhabenträger gewährleistet die Erreichbarkeit aller Orte während der Bauzeit. Aufgrund des Bauablaufes sind Verzögerungen bzw. Umleitungen nicht vermeidbar. Der Vorhabenträger hat diese allerdings so gering wie möglich zu halten. Außerdem hat er sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt und der Schulen in Verbindung zu setzen (Auflage 2.1.2.9).

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.20 Amt Oldenburg Land – Hauptamt (13.12.2011 / 12.09.2013 / 02.02.2015)

Schreiben vom 13.12.2011:

Das Amt Oldenburg-Land fordert eine möglichst geringe Inanspruchnahme von Flächen. Erforderliche dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücken haben

einvernehmlich mit den Eigentümern zu erfolgen, Entschädigungen, auch für ggf. zu entfernenden Aufwuchs, sind zu leisten.

Der Vorhabenträger erwidert, dass eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme bereits ein Hauptpunkt in der Abwägung bei der Wahl der Linie sei. Weiterhin seien die Bemessung der technischen Anlagen sowie die Ermittlung des erforderlichen Kompensationsbedarfes entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen erfolgt. Die erforderliche Inanspruchnahme von Grund und Boden ist in den Grunderwerbsplänen ausgewiesen. Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsansprüche werden in einem gesonderten Verfahren geregelt.

Bezüglich der Forderung die Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Erschütterungen auf die Anwohner und Touristen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten wird auf die Ausführungen zu Punkt 5.0.4 verwiesen. Der Vorhabenträger verpflichtet sich die betroffenen Gemeinden über die geplanten Bauzeiten zu informieren und diese möglichst auch einzuhalten.

Das Amt Oldenburg-Land fordert weiterhin eine Abstimmung über das Errichten von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen mit den betroffenen Gemeinden und Grundstückseigentümern.

Der Vorhabenträger erwidert, dass durch die Ausweisung der baubedingten Inanspruchnahmen in den Grunderwerbsplänen und dem unterliegen der Planfeststellung derselben, die Betroffenen im Verlauf des Verfahrens gehört werden.

Zur Forderung die Erreichbarkeit der Gemeinde Großenbrode sowie die Zufahrt von Großenbrode in Richtung Fehmarnsundbrücke während der Bauzeit, insbesondere auch für Rettungsfahrzeuge, zu gewährleisten, führt der Vorhabenträger aus, die Anschlussstelle Großenbrode weitestgehend offen zu halten. Während der Bauzeit kann es allerdings zu kurzen Sperrungen der Anschlussstelle Großenbrode kommen, welche aber so gering wie möglich ausfallen sollen.

Im Falle von Sperrungen hat der Vorhabenträger das Amt Großenbrode rechtzeitig zu informieren; siehe Auflage 2.1.2.10.

Mit Schreiben vom 12.09.2013 und 02.02.2015 nimmt das Amt Oldenburger-Land Bezug auf die von der Gemeinde Großenbrode abgegebenen Stellungnahmen, welche vollinhaltlich unterstützt werden. Hierzu wird auf die Ziffern 4.1.22 und 5.1.4 verwiesen.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.21 Amt Oldenburg Land – Ordnungsamt (13.12.2011)

Bezüglich der Stellungnahme der Ordnungsbehörde zu Lärmimmissionen sowie zur Erreichbarkeit der Gemeinde Großenbrode über die Anschlussstelle Großenbrode wird auf den Punkt 4.1.20 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.22 Gemeinde Großenbrode (12.12.2011 / 13.12.2011 / 15.12.2011 / 13.09.2013 / 14.01.2015)

Der derzeitige Wirtschaftsweg zwischen der Anschlussstelle Großenbrode und der Tankstelle nördlich der B 207 wird durch den Neubau der AS Großenbrode überbaut. Die vorliegende Planung berücksichtigt die Aufrechterhaltung dieser Verbindung. Entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung und des vorherigen Ausbauzustandes erfolgt die Befestigung.

Bezüglich der Forderung nach einem Wildschutzzaun für den gesamten Gemeindebereich wird festgestellt, dass die Planung bereits eine Neuerrichtung des an der B 207 bereits vorhandenen Wildschutzzaunes im Bereich der Gemeinde Großenbrode sowie eine Optimierung im Bereich der Anschlussstelle Großenbrode vorsieht.

Die Gemeinde beanstandet den Wegfall der Tankstelle im Ausbaubereich südlich der B 207.

Die Wiederherstellung der südlichen Tankstelle liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Vorhabenträgers. Der Tankstellenbetreiber hat vor eine neue Tankstelle zu errichten. Die Sondernutzungsgenehmigungen zur Errichtung von neuen Zu- und Abfahrten hat der Vorhabenträger zugesagt.

Der Einwender fordert die hochwassertaugliche Herstellung sämtlicher Unterführungsbauwerke. Nach Abstimmung mit dem LKN plant der Vorhabenträger das Tierquerungsbauwerk (BW 03.207) bei Großenbrode mit einem Hochwasserschutz zu versehen. Es handelt sich hierbei um eine Unterführung, die im hochwassergefährdeten Bereich gebaut wird. In diesem Bereich erfüllt der Straßendamm eine gewisse Hochwasserschutzfunktion und wird mit einem, im Hochwasserfall schließbaren Tor versehen.

Soweit die Gemeinde Großenbrode in ihrer Stellungnahme bemängelt hat, die Zuständigkeit für „die Unterhaltung und Öffnung bzw. Schließung“ des bei Bau-km 3+765,773 zu errichtenden Fluttores sei nicht geklärt und obliege jedenfalls nicht der Gemeinde, ist die

Stellungnahme als erledigt anzusehen, soweit sie die Unterhaltung betrifft. Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesagt, die Unterhaltung des Fluttores liege beim „Land“ (Protokoll vom 28.09.2012, S. 20). Diese Zusage ist, auch nach erneuter telefonischer Rücksprache mit dem Vorhabenträger am 04.05.2015 dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger im Rahmen der ihm obliegenden Bundesauftragsverwaltung die (bauliche) Unterhaltung als Bestandteil der Straßenbaulast wahrnehmen werde.

Hinsichtlich der Stellungnahmen zu Beeinträchtigungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.0.4 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabenträger sagt während der Bauzeit die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 207, die Nutzung des nachgeordneten Verkehrsnetzes sowie die Erreichbarkeit sämtlicher Grundstücke für Rettungs-, Müll- und sonstige Fahrzeuge grundsätzlich zu; Einschränkungen können nicht ausgeschlossen werden und sind hinzunehmen. Gleiches gilt für die Erreichbarkeit der wesentlichen Tourismuseinrichtungen im Ort Großenbrode (z. B. Kurmittelhaus, Campingplatz, Wohnmobilplätze, Ferienwohnungen und –appartements, Strand und Promenade, Kurheim, Seebrücke, Veranstaltungen) und der Sportboothäfen.

Die Gemeinde wird vom Vorhabenträger über die geplanten Bauzeiten informiert.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.23 Gemeinde Göhl (13.12.2011)

Die Gemeinde Göhl stimmt der Ausgleichsplanung in ihrem Gemeindegebiet zu, sofern diese im Einvernehmen mit dem/den betroffenen Grundstückseigentümer/n/innen erfolgt.

Der Vorhabenträger erwidert, dass das Einvernehmen mit dem Grundstückseigentümer bereits hergestellt ist.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.24 Gemeinde Gremersdorf (13.12.2011 / 12.01.2012)

Die Gemeindevertretung Gremersdorf stimmt dieser Planung zu, sofern diese im Einvernehmen mit dem/den betroffenen Grundstückseigentümer/n/innen erfolgt und wenn vollständiger Wald (Ergänzung zum Schreiben Mischwald) gepflanzt wird.

Der Forderung nach Anpflanzung eines Waldes stimmt der Vorhabenträger zu.

Zur Art des Waldes siehe auch Ziffer 5.1.5.

4.1.25 Schleswig-Holstein Netz AG (24.11.2011 / 11.09.2013 / 26.11.2014)

Eine umfassende Stellungnahme zur Planfeststellung ist wegen nicht korrekter Planunterlagen nicht möglich. Der Vorhabenträger sagt eine Korrektur der Planunterlagen zu.

1. Planänderung:

Nach der 1. Planänderung gibt es von Seiten der Schleswig-Holstein Netz AG keine Anregungen und Bedenken.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.26 ZVO Energie GmbH (28.11.2011 / 11.09.2013 / 11.12.2014)

In seiner Stellungnahme fordert der Zweckverband die Anpassung der Planung bei diversen Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen. Weiterhin fordert der Zweckverband vom Vorhabenträger das weitere Vorgehen zu den Leitungsarbeiten möglichst frühzeitig abzustimmen.

Im Erörterungstermin führt der Zweckverband aus, dass er alternative Verlegungsvorschläge an den Vorhabenträger übersandt hat. Der Vorhabenträger sagt zu, diese zu prüfen und mit dem Zweckverband abzustimmen.

Weiterhin sagt der Vorhabenträger zu, dass die erforderlichen Abstimmungen bezüglich der Untersuchungen des Archäologischen Landesamtes und des Kampfmittelräumdienstes auch im Hinblick auf die Versorgungsleitungen rechtzeitig erfolgen werden.

Der Vorhabenträger erklärt, dass zwischen dem Vorhabenträger und dem Zweckverband eine Kostenvereinbarung analog zu den Ausbauabschnitten der B 207 zur A1 geschlossen werde.

1. Planänderung:

Nach der 1. Planänderung sowie weiteren Abstimmungen zwischen Vorhabenträger und der ZVO Energie GmbH bestehen keine Bedenken mehr.

Ein abschließender Vermerk vom 15.04.2014 enthält noch Hinweise, die im Rahmen der

Ausführungsplanung vom Vorhabenträger eingearbeitet werden.

Die Stellungnahme ist damit als erledigt anzusehen.

4.1.27 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (17.11.2011 / 01.10.2013)

Es bestehen gegen die Planung keine Bedenken.

Die Telekom Netzproduktion bittet allerdings zu beachten, dass in Teilbereichen zum Teil hochwertige / umfangreiche Anlagen der Telekom Deutschland GmbH im Bereich der geplanten Trasse berührt werden. Sie bittet deshalb um rechtzeitige Einbindung in den Bauablauf um eventuelle Anpassungen bzw. Umverlegungen rechtzeitig vorzunehmen.

Der Vorhabenträger sagt dieses zu.

Auf Ziffer 2.1.2.2 wird dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.28 Stadtwerke Fehmarn (17.11.2011 / 01.10.2013)

Bezüglich der Bedenken, dass das Sickerbecken in Bau-km 10,465 nicht funktioniert, da der Grundwasserstand zu hoch und die Bodenschichten ungeeignet sind, hat der Vorhabenträger ein Baugrundgutachten erstellen lassen. Dieses hat zum Ergebnis, dass ein Versickern des Regenwassers im geplanten Bereich gewährleistet ist.

Der Einwender fordert die Vergrößerung des Durchlasses des Gewässers 5.0 unter der B 207 wegen der zukünftig zu erwartenden Starkregenereignissen in Folge des Klimawandels.

Zum Thema Klimawandel siehe Ziffer zu 5.0.6.

Weiterhin bleibt festzustellen, dass die Planung der entwässerungstechnischen Einrichtungen nach den gesetzlichen Regelungen erfolgt ist und dem Stand der Technik entsprechen. Die Gräben und Durchlässe an der B 207 werden durch den Bau der Regenrückhaltebecken entlastet, da der Oberflächenabfluss gedrosselt an die Vorflutgräben abgegeben wird. Zurzeit fließt das Oberflächenwasser der B 207 ungedrosselt den Gräben zu. Der genannte Durchlass ist bereits im Zuge der Planungen von DN 600 auf DN 800 vergrößert worden. Die für die Rückhaltung des Oberflächenwassers benötigten Speicherbecken wurden Grundlage eines 10-jährigen Regenereignisses bemessen. Der Regelfall sind hier 2 bis 5 Jahre (siehe auch Ziffer zu 5.0.8).

1. Planänderung:

Zur 1. Planänderung gibt es von Seiten der Stadtwerke Fehmarn keine Anregungen und Bedenken.

Diese Stellungnahmen sind als erledigt anzusehen.

4.1.29 Wasserbeschaffungsverband Fehmarn (15.11.2011 / 02.10.2013)

Der Wasserbeschaffungsverband weist auf Berührungspunkte zwischen seiner Wassertransportleitung und der Straßenführung hin.

Ca. 500 m südlich der Amalienhofer Brücke befindet sich eine Trinkwasserleitung DN 150 in einem Schutzrohr, welches lang genug für den vierspurigen Ausbau der Straße ist.

Bezüglich der folgenden Punkte

- Leitung im Bereich Fehmarnsund-Strukkamp von der Fehmarnsundbrücke kommend zur Druckerhöhungsstation in Strukkamp laufend und von dort unter der Straße durch nach Strukkamp
 - im Bereich von Puttgarden Dorf nach Marienleuchte ist kein Schutzrohr für den vierspurigen Ausbau verlegt
- erwidert der Vorhabenträger, dass die genannten Kreuzungspunkte nicht im Baubereich liegen.

Im Bereich der Todendorfer Brücke quert eine Leitung die Straße ohne Schutzrohr.

Der Vorhabenträger sagt zu, diesen Umstand bei seinen Planungen zu berücksichtigen.

Während der Erörterung stellt der Vorhabenträger klar, dass die Leitungsverlegung durch den Wasserbeschaffungsverband durchgeführt werden soll. Zwischen Vorhabenträger und Wasserbeschaffungsverband werde eine Kostenvereinbarung analog zu den Ausbauabschnitten der b 207 zur A 1 geschlossen. Der Vorhabenträger erklärt, dass die neue Lage der Leitungen einvernehmlich mit dem Wasserbeschaffungsverband abgestimmt wird.

1. Planänderung:

Zur 1. Planänderung gibt es von Seiten des Wasserbeschaffungsverbandes folgende Anmerkung. Da noch nicht alle Teile des Leitungsnetzes digitalisiert sind, empfiehlt der Einwender eine Begehung vor Ort bzw. fordert zusätzliche Pläne.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Leitungsverlegung abgestimmt und in die Unterlage eingearbeitet ist. Rechtzeitig vor Baubeginn wird mit dem Wasserbeschaffungsverband die Abwicklung der Leitungsverlegung geregelt.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.29 Kabel Deutschland (09.12.2011)

Das Unternehmen Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH besitzt im Planungsreich keine Telekommunikationsanlagen und hat gegen die geplante Baumaßnahme keine Einwände.

4.1.30 E.ON Netz GmbH (29.11.2011)

Gegen die Durchführung der Baumaßnahme bestehen seitens der E.ON Netz GmbH keine Bedenken, da keine ihrer Versorgungsanlagen betroffen sind.

Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass sich im Bereich des Straßenbaus der K 24 am Ende der Baustrecke eine 110-kV-Freileitung befindet. In diesem Bereich sind Einschränkungen von Arbeitshöhen von Baumaschinen vorzusehen.

Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis zur Kenntnis und sagt zu diesen im Rahmen der Baudurchführung zu beachten.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.31 DB Autokraft GmbH (30.11.2011)

Durch die Sperrung der Anschlussstelle Avendorf die befürchtet Firma DB Autokraft GmbH mit seiner Linie Buslinie 5811 (Heiligenhafen – Burg), die Ortschaft Landkirchen nicht mehr anfahren zu können. Ebenso wäre die Schülerbeförderung nicht mehr gewährleistet, da andere Linien bereits an der Kapazitätsgrenze verkehren. Durch fehlende Wendemöglichkeiten ist auch eine Änderung der Route nicht möglich. Fahrtzeitausweitende Umleitungsvarianten scheiden ebenfalls aus, weil sonst getaktete Übergänge zu anderen ÖPNV Angeboten auf dem Festland (Heiligenhafen, Oldenburg) nicht mehr wahrgenommen werden können.

Der Vorhabenträger führt aus, dass die Zu- und Abfahrt von der L 217 auf die B 207 während der Bauzeit über den Auffangparkplatz gewährleistet wird. Außerdem sei die Anschlussstelle Burg während der Bauzeit der Anschlussstelle Avendorf noch uneingeschränkt in Betrieb.

Während der Erörterung bestätigt der Vorhabenträger, dass die provisorische Zu- und Abfahrt über den Auffangparkplatz auch für Gelenkbusse geeignet sei. Zudem sagt er zu, die Autokraft GmbH 3 Monate vor Beginn der sie betreffenden Bauarbeiten zu informieren, um eine angemessene Vorlaufzeit sicherzustellen (Auflage 2.1.2.11).

Weiterhin erklärt der Vorhabenträger bei der Bauausführung die touristische Hochsaison zu berücksichtigen und die Umfahrung der Anschlussstelle Burg erst nach Abschluss der Hauptsaison einzurichten.

Ergänzend verweist die Autokraft GmbH auf eine fehlende Beschreibung der Unterführung der B 207 in Strukkamp und unterstreicht die Wichtigkeit dieses Bauwerkes für die Schülerbeförderung. Hier würde eine Sperrung gravierende Auswirkungen auf den ÖPNV haben.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Unterführung der Gemeindestraße von Strukkamp nach Avendorf unter der B 207 im Rahmen der Gesamtmaßnahme nicht geändert wird. Vielmehr sei sie unabdingbarer Teil des Umleitungskonzeptes.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.32 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (24.11.2011)

Die GMSH erhebt keine Einwände, da Liegenschaften des Landes Schleswig-Holstein nicht betroffen sind.

4.1.33 Polizeidirektion Lübeck; Verkehrssicherheitsarbeit (15.12.2011)

Die Polizeidirektion Lübeck verweist auf die Stellungnahme des Landespolizeiamtes Schleswig-Holstein, siehe Nummer 4.1.7 des Beschlusses.

4.1.34 DB Services Immobilien GmbH (13.12.2011 / 22.10.2013)

Die DB Service Immobilien GmbH (jetzt DB AG, DB Immobilien, Region Nord) ist ein von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen zur Abgabe von Gesamtstellungnah-

men als Träger öffentlicher Belange.

Es bestehen gegen die Planfeststellung für den vierstreifigen Ausbau der B 207 keine Bedenken, wenn nachfolgende bahnrelevante Belange eingehalten werden.

Durch die Bauarbeiten und Nutzung dürfen der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen. Der Eisenbahnbetrieb darf durch die Bauarbeiten nicht gestört, gefährdet oder behindert werden.

Der Vorhabenträger erwidert, dass sich, speziell im Bereich der Kreuzungsbauwerke, voraussichtlich kurzfristige Behinderungen nicht vermeiden lassen. Der Vorhabenträger sagt zu, die erforderlichen Maßnahmen mit der DB abzustimmen.

Eine temporäre Inanspruchnahme von eisenbahnbetriebsnotwendigen Flächen und die Arbeiten, die in den Eisenbahnbetrieb eingreifen oder behindern sind nur nach Abstimmung mit dem zuständigen Netzbezirk bzw. Betriebsführung zulässig. Hier sind die Grundsätze, Regeln und Vorlaufzeiten der Konzernrichtlinie (Ril 406) zu beachten und einzuhalten. Rückbauten von Bauwerken auf DB-Gelände sind vollständig (inkl. Fundament) auszuführen.

Die Abmessungen für das gültige Lichtraumprofil sind zu beachten.

Der Vorhabenträger gibt an, diese Hinweise bereits berücksichtigt zu haben bzw. im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen nicht im Bereich der Flächen liegen, welche für den geplanten zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke benötigt werden.

Der Vorhabenträger sagt dies zu.

Aufgrund der Parallelführung von Straße und Schiene sind die Vorgaben der anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Grundsätzlich ist bei einer Parallelführung dafür Sorge zu tragen, dass für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gesorgt ist. Es ist zu gewährleisten, dass weder durch Blendwirkungen die Signalsichten des Triebfahrzeugführers beeinträchtigt werden, noch das durch von der Straße abkommende Fahrzeuge der Eisenbahnbetrieb gefährdet wird.

Der Vorhabenträger bestätigt, die anerkannten Regeln der Technik beachtet zu haben. Die aktuelle RPS wird berücksichtigt. Der Gehölzbestand zwischen Straße und Schiene bleibt erhalten; der bestehende Zustand somit nicht verschlechtert.

Bezüglich des Bauwerkes 8.207 wendet die DB Service Immobilien GmbH ein, dass ein Widerlager des neu errichtenden Brückenbauwerkes auf DB Gelände steht, aber DB Flächen von einer dauerhaften Inanspruchnahme freizuhalten sind.

Die Planunterlage weist in diesem Bereich lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme

aus. Eine dauerhafte Inanspruchnahme ist nicht zu erkennen und ist durch den Vorhabenträger auch nicht vorgesehen.

Zu BW 05.207: Aufgrund der Parallelführung und der resultierenden Höhenlage Straße/Schiene im Bereich der neuen Anschlussstelle sind besondere Schutzeinrichtungen zu planen, damit für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gesorgt ist.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Notwendigkeit von Schutzeinrichtungen gemäß den geltenden Vorschriften zu prüfen.

1. Planänderung:

Die DB Immobilien, als von der Deutschen Bahn Netz AG und der Deutschen Bahn Projektbau GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, stellt fest, dass die Belange der DB AG von der 1. Planänderung nicht berührt werden.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.35 DB ProjektBau GmbH (07.12.2011)

Die DB ProjektBau verweist auf die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH, siehe Punkt 4.1.34 dieses Beschlusses.

4.1.36 IHK Lübeck (12.12.2011)

Die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck erhebt keine Einwände gegen das Bauvorhaben. Sie weist aber darauf hin, dass es aus Sicht der regionalen Wirtschaft und der Tourismusbranche wichtig wäre, Staus während der Bauzeit zu vermeiden.

Der Vorhabenträger sagt zu, seine Planungen so zu gestalten, dass die Stauzeiten und Sperren möglichst gering gehalten werden. Der konkrete Bauablauf wird erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt und ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der zu gewährleistenden Lärmschutzmaßnahmen, sagt der Vorhabenträger diese gemäß den gesetzlichen Regelungen zu.

Weiterhin hält die IHK, zur Gewährleistung des reibungslosen Verkehrs, einen ausreichend dimensionierten Standstreifen für notwendig.

Der Vorhabenträger erwidert, dass der nach aktuellen Richtlinien geplante Ausbauquerschnitt einen Standstreifen vorsieht.

Der Stellungnahme der IHK beiliegend waren die Stellungnahmen zweier Mitgliedsunternehmen.

Die Stellungnahme des Campingplatzes Struckamphuk wird unter Punkt 5.3.37 aufgeführt. Ein weiteres Mitglied, Attraktive Burger Altstadt e. V., fordert während der Bauzeit dringend verbesserte Ampelregelungen, da sich die Verkehrsflüsse wesentlich ändern werden. Diese wesentlichen Veränderungen müssen im Vorfeld ermittelt werden, um bei Baubeginn entsprechend vorbereitet zu sein.

Der Vorhabenträger plant, die bauzeitliche Umfahrung der Anschlussstelle Burg mit einer Lichtsignalanlage, welche verkehrsabhängig gesteuert werden kann, auszurüsten.

Weitere Lichtsignalanlagen sind durch den Vorhabenträger nicht geplant. Sollten andere vorhandene, z. B. innerörtliche, Lichtsignalanlagen entstehende Verkehre nicht abwickeln können, so ist es Aufgabe des jeweiligen Baulastträgers entsprechende Maßnahmen vorzusehen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.37 Kirchengemeinde Bannesdorf (08.12.2011)

Bezüglich der Inanspruchnahme des Flurstückes 34/20 (Gemarkung Todendorf, Flur 3), erwidert der Vorhabenträger, dass dieses Grundstück nicht in Anspruch genommen werde.

Hinsichtlich der Wiederherstellung der Felddrainage wird auf die Ziffern 3 und 5.0.8 verwiesen.

In Bezug auf die Forderung nach der Wiederherrichtung von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wird auf die Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.38 Wasser- und Bodenverband Avendorf a. F. (21.11.2011 / 12.09.2013 / 18.12.2014)

Der Wasser- und Bodenverband Avendorf stellt fest, dass Ausbauten oder Verlegungen von Gewässern sowie das Anlegen von Regenrückhaltebecken und Absetzbecken im Verbandsgebiet nicht vorgesehen sind. Sofern Nutzungen von Gewässern, insbesondere während der Bauphase notwendig werden, sind diese mit dem Wasser- und Bodenverband sowie der zuständigen Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die Beachtung dieser Hinweise sagt der Vorhabenträger zu.

Die Forderungen nach einem Auffangen des anfallenden Oberflächenwassers, einer Reinigung sowie einer gedrosselten Abgabe an die Vorfluter sind bereits im Rahmen der vorliegenden Planung beachtet worden. Die Behandlung des anfallenden Straßenwassers ist mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Ostholstein abgestimmt worden. Die Genehmigung für die Versickerung wird im Zuge des Planfeststellungsbeschlusses erteilt.

Der Einwander fordert für das, im erheblichen Maße, baulich veränderte Sickerbecken in Bau-km 10+465 die Leistungsfähigkeit der Regenwasserbehandlung und die Sickerfähigkeit des Untergrundes in der veränderten Lage nachzuweisen. Genaue Angaben zum Becken werden nicht gemacht, Einzugsflächen und Zuläufe der Anlage werden nicht betrachtet. Die Entwässerung ist aus den Planunterlagen nicht eindeutig erkennbar.

Der Vorhabenträger erläutert, dass das bestehende Sickerbecken das anfallende Regenwasser des Auffangparkplatzes Avendorf und dessen Zu- und Abfahrten aufnimmt. Im Zuge des Ausbaus der B 207 wird der Parkplatz umgebaut und die Zu- und Abfahrt verändert. Die neue Zu-/Abfahrt entwässert in das geschlossene Entwässerungssystem der B 207. Dadurch verringert sich die Fläche des Parkplatzes, welche in das Sickerbecken entwässert, d. h. es fällt zukünftig weniger Wasser an. Das Becken wird nach Westen verschoben, bleibt jedoch in seiner Größe erhalten. Die Rückhaltung der Leichtstoffflüssigkeiten wird durch den bestehenden Abscheideschacht sichergestellt.

Die Sickerfähigkeit des Untergrundes im Bereich des Sickerbeckens ist mittels eines vorliegenden Bodengutachtens gewährleistet.

Im Rahmen der Planänderungen wurden keine neuen Einwände vorgebracht, die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.1.39 Wasser- und Bodenverband Großenbrode (21.11.2011 / 12.09.2013 / 18.12.2014)

Gewässerausbau bzw. Verlegung von Gewässern

Der Vorhabenträger sagt zu, die durch die Straßenbaumaßnahmen erforderlichen Gewässerausbau- oder Verlegungsarbeiten mit Beteiligung des Einwenders durchzuführen.

Der Einwender fordert, die vorhandenen Grabenquerschnitte beizubehalten bzw. zu vergrößern. Eine Verringerung des Querschnittes ist nicht gestattet. Ein Räumstreifen von mind. 6 m zur Unterhaltung der Gewässer ist freizuhalten.

Der Vorhabenträger sagt vorstehend genanntes zu.

Straßenentwässerung

Es wird gefordert, das auf der Fahrbahn und den Nebenanlagen anfallende Wasser aufzufangen, zu behandeln und anschließend gedrosselt an den Vorfluter abzugeben. Angrenzende Gewässer dürfen nicht durch Direkteinleitungen, z. B. über das Bankett und Böschung, belastet werden. Hierfür sind gesonderte Straßenseitengräben anzulegen, die das Oberflächenwasser der Regenwasserbehandlung und -rückhaltung zuführen.

Der Vorhabenträger hat die Forderungen in der vorliegenden Planung beachtet.

Ebenso eingehalten werden die Hinweise und Forderungen bezüglich der Thematik Regenrückhaltebecken, Einleitung von Oberflächenwasser in ein Gewässer und Behandlungsmaßnahmen nach ATV-M 153.

Hinweise zu Darstellungsfehlern, fehlenden Durchlässen, falschen Angaben usw. wurden nach Vorgaben des Einwenders in den jeweiligen Deckblattunterlagen korrigiert.

Bauwerk 03.207 – Unterführung Tierquerung

Das Tierquerungsbauwerk stellt die Zugänglichkeit zu den Rückstauklappen auf der Lagunenseite sicher. Eine Zuwegung ausschließlich für Unterhaltungszwecke vom Schöpfwerk Großenbroder Aue wird bis zum Tierquerungsbauwerk hergestellt.

Um die Hochwasserschutzfunktion zu gewährleisten, wird das Bauwerk mit einem Fluttore versehen. Für die Unterhaltung liegt die Zuständigkeit beim Straßenbaulastträger, für das Öffnen und Schließen des Tores bei der Gemeinde Großenbrode.

Graben 1

Der in den Unterlagen nicht korrekt dargestellte Graben 1 wurde nach den Hinweisen des Einwenders in die Deckblattunterlagen eingearbeitet.

4.1.40 Wasser- und Bodenverband Nord-Ost (21.11.2011 / 12.09.2013 / 18.12.2014)

Gewässerausbau bzw. Verlegung von Gewässern

Der Vorhabenträger sagt zu, die durch die Straßenbaumaßnahmen erforderlichen Gewässerausbau- oder Verlegungsarbeiten mit Beteiligung des Einwenders durchzuführen.

Der Einwender fordert, die vorhandenen Grabenquerschnitte beizubehalten bzw. zu vergrößern. Eine Verringerung des Querschnittes ist nicht gestattet. Ein Räumstreifen von mind. 6 m zur Unterhaltung der Gewässer freizuhalten sowie das Anlegen von Böschungs- und Sohlsicherungen an den Ein- und Auslaufstellen der Durchlässe werden vom Vorhabenträger zugesagt und in den Planungen beachtet.

Straßenentwässerung

Es wird gefordert, das auf der Fahrbahn und den Nebenanlagen anfallende Wasser aufzufangen, zu behandeln und anschließend gedrosselt an den Vorfluter abzugeben. Angrenzende Gewässer dürfen nicht durch Direkteinleitungen, z. B. über das Bankett und Böschung, belastet werden. Hierfür sind gesonderte Straßenseitengräben anzulegen, die das Oberflächenwasser der Regenwasserbehandlung und -rückhaltung zuführen.

Der Vorhabenträger hat die Forderungen in der vorliegenden Planung beachtet.

Ebenso eingehalten werden die Hinweise und Forderungen bezüglich der Thematik Regenrückhaltebecken, Einleitung von Oberflächenwasser in ein Gewässer und Behandlungsmaßnahmen nach ATV-M 153.

Hinweise zu Darstellungsfehlern, fehlenden Durchlässen, falschen Angaben usw. wurden nach Vorgaben des Einwenders in den jeweiligen Deckblattunterlagen korrigiert.

Graben 5, 5.4 und 5.5

Gitterroste im Einlaufbereich der Durchlässe zur Verhinderung des Eintrages von Treibseln werden im Rahmen der Erörterungen zur 2. Planänderung zugesagt.

Durchlass Graben 5.2 und Umverlegung Graben 5.2.2

Der Einwender fordert, die schadlose Ableitung der Wassermengen nach Anspringen des Notüberlaufes des Regenrückhaltebeckens 4 nachzuweisen. Hinsichtlich der Verpflichtung des Herrichtens der Entwässerungsanlagen für ein stärkeres als ein 10-jähriges Regenereignis siehe Ziffer 5.1.11.

Gleichwohl sagt der Vorhabenträger im Verlauf der Erörterungen zur 2. Planänderung eine Prüfung eines Teilbereiches des Grabens 5.2 zu und stellt nach selbiger nachfolgendes fest. Gegenstand der Überprüfung ist der Teilbereich des Grabens 5.2 vom Einlauf des Durchlasses des Grabens 5.2 unter der B 207 bis zum Graben 5.

In der vom Einwender geforderten Form war ein Nachweis nicht möglich, da entsprechende Daten nicht an den Vorhabenträger übermittelt wurden. Der Vorhabenträger hat daher die Situation mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln überprüft.

Das Gewässer 5.2.2 verläuft heute vor der Querung der B 207 parallel zur Straße. Es wird durch den Ausbau der B 207 teilweise überbaut und muss verlegt werden und mündet westlich der B 207 in den Graben 5.2.

Da die Angaben zu den Wassermengen, die in den Gräben geführt werden, fehlen, wurde geprüft, welche Profile die Gräben westlich und östlich der B 207 haben, da die Gräben das anfallende Wasser nach Angaben des Wasser- und Bodenverbandes ohne Probleme abführen.

Der Graben, der östlich von B 207 und Bahntrasse verläuft, führt bereits heute das Wasser aus Gewässer 5.2. und 5.2.2. Er wurde als Vergleichsprofil aufgenommen. Sein Profil besitzt eine Querschnittsfläche von 2,02m².

Der Graben des Gewässers 5.2 auf der Westseite der B 207 besitzt eine Querschnittsfläche von 1,91 m². Beide Profile sind von ihrer Größe fast identisch.

Gemäß Gewässerkataster des GuLV Wagrien-Fehmarn hat der bestehende Durchlass unter der Straße und Bahn einen Durchmesser von DN 400. In der Ortsbesichtigung wurde eine Leitung DN 600 vorgefunden. In der Planung ist für den neuen Durchlass ebenfalls ein Rohr DN 600 unter der B 207 geplant.

Im westlichen Grabenprofil können ca. 1900 l/s, im östlichen Grabenprofil ca. 2000 l/s und durch den DN 600 ca. 330 l/s abgeleitet werden, d. h. nicht die Grabenprofile sondern der Durchlass stellt den Engpass dar.

Der Graben westlich der B 207 kann fast so viel Wasser aufnehmen, wie derjenige, welcher heute bereits das komplette Wasser der beiden Gewässer östlich der B 207 aufnimmt. Hinzu kommt, dass der Graben 5.2 durch sein Profil deutlich mehr Wasser als der Durchlass aufnehmen kann. Das Wasser kann sich hier z. T. im Graben aufstauen. Es ist auch durch die Länge des Grabens ausreichend Fassungsvermögen für einen möglichen Rückstau des Wassers vorhanden.

Das zusätzlich angeschlossene Regenrückhaltebecken 4 wird auf den landwirtschaftlichen Abfluss gedrosselt. Der Großteil des in das Regenrückhaltebecken 4 geleiteten Wassers fließt bereits heute in das Einzugsgebiet der Gewässer 5.2 und 5.2. und ist schon jetzt im Gewässer vorhanden. Der Graben kann die durch den Entwässerungsabschnitt 4 der B 207 anfallende Mehrmenge an Wasser aufnehmen.

Das heute vorhandene Gegengefälle des Durchlasses unter der B 207 von Ost nach West wird im Rahmen des Ausbaus korrigiert, so dass das Wasser mit der Fließrichtung von West nach Ost zukünftig besser abfließt.

Damit ist der, mit den Mitteln des Vorhabenträgers zu erbringende, Nachweis erbracht. Die Einwände gelten somit als erledigt.

Graben 5.3

Der Vorhabenträger erläutert, dass die im Erläuterungsbericht beschriebenen Durchlässe hintereinander, und nicht wie vom Einwender verstanden nebeneinander, liegen. Diese einzelnen Durchlässe werden in einem Rohr zusammengefasst.

Der Einwender ist mit der Querschnittsgleichen Verrohrung DN 600 einverstanden.

4.2 Anerkannte Naturschutzvereine

4.2.1 AG 29 (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015)

Wild

Der Forderung nach einem Verzicht von fruchtragenden Gehölzen innerhalb des Wildschutzaunes kommt der Vorhabenträger nach. Er sagt zu, dies innerhalb der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Ebenfalls wird auf Bepflanzungen von Auf- und Ausfahrten verzichtet, um dem Wild keine Deckungsmöglichkeiten in diesen Bereichen zu geben.

Hinsichtlich der gemeinsam abgegebenen Stellungnahme vom 14.01.2015 sowie vom 12.08.2015 mit dem BUND und des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e. V. wird auf die Ziffern 4.2.2 und 5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.2 RA Dr. Mecklenburg für Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND Landesverband Schleswig-Holstein (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015)

Mängel in den faunistischen Erfassungen - Fischotter

Hinsichtlich der inaktuellen Aussagen der Datenabfrage des Fischottervorkommens, erfolgte eine Aktualisierung der Datenabfragen. Auf die zugehörigen Deckblätter wird verwiesen.

Anwendung der fachlichen Standards für die Artengruppe der Fledermäuse

Der Forderung nach einer erneuten Kartierung der Fledermäuse nach fachlichem Standard der Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig - Holstein „Fledermäuse und Straßenbauvorhaben“ des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig - Holstein (2011) ist der Vorhabenträger nachgekommen. Es erfolgte im Jahr 2012 während der Wochenstubezeit eine neue Kartierung nach Vorgaben der o. g. Arbeitshilfe (vgl. Materialband des festgestellten Plans).

CEF – Maßnahme für Feldlerche

Der Forderung nach einer Benennung der vorgesehen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) für die Feldlerche ist der Vorhabenträger nachgekommen (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans).

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen bezüglich dieser Maßnahmen wird auf die Ziffer 5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.3 NABU Schleswig-Holstein (13./14.12.2011 / 16./17.09.2013 / 16.01.2015)

Berücksichtigung des Fledermauszuges

Innerhalb der Erfassungen 2012 erfolgte mittels Detektorbegehungen und durch den Einsatz von Horchboxen und Batcordern eine Überprüfung von Fledermauszügen. Hierbei wurde eine Bedeutung des Gebietes für den Durchzug der Rauhaufledermaus ermittelt. Für weitere Arten konnte kein Zuggeschehen festgestellt werden (vgl. Faunistisches Gutachten des festgestellten Plans).

Anwendung der fachlichen Standards für die Artengruppe der Fledermäuse

Der Forderung nach einer erneuten Kartierung der Fledermäuse nach fachlichem Standard ist der Vorhabenträger nachgekommen. Es erfolgte im Jahr 2012 während der Wochenstundenzeit eine neue Kartierung nach Vorgaben der Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig - Holstein „Fledermäuse und Straßenbauvorhaben“ des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig - Holstein (2011) (vgl. Materialband des festgestellten Plans). Aufgrund der neuen Ergebnisse erfolgte eine neue artenschutzrechtliche Konfliktanalyse aller artenschutzrechtlich betroffenen Fledermausarten mit einer Anpassung des Maßnahmenkonzeptes (vgl. Unterlage 12.0 des festgestellten Plans).

Bezüglich der nicht erfüllten Forderungen bezüglich der Erfassungen der Fledermäuse wird auf die Ziffer 5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Verzicht auf Mittelstreifenbepflanzung im Bereich der Maßnahme 0.2

Hinsichtlich der Forderung, auf eine Mittelstreifenbepflanzung im Bereich der rückgebauten Mittelhofbrücke im Zuge der Vermeidungsmaßnahme von Kollisionen der Zwergfledermaus zu verzichten ist der Vorhabenträger nachgekommen. Auf die zugehörigen Deckblätter wird verwiesen.

Kompensation Kleingewässer

Die Kompensation der Kleingewässer erfolgt innerhalb der Maßnahmen 6.1 E/CEF sowie 20.1 A/E durch die Anlage von Kleingewässern. Innerhalb der zugehörigen Maßnahmenblätter erfolgte durch den Vorhabenträger eine Anpassung hinsichtlich der Begrifflichkeiten. Darüber hinaus ist dem Kapitel 7.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans Einzelheiten zur Anlage der Gewässer zu entnehmen. Ein von dem Einwender angenommenes Kompensationsdefizit ist somit nicht gegeben.

Es wird auf die entsprechenden Deckblätter des festgestellten Plans verwiesen.

Brutvögel

Hinsichtlich der Forderung nach Einzelbetrachtungen nach Vorgaben der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH, 2013) der Arten Austernfischer, Brandgans, Löffelente, Schnatterente und Mittelsäger ist der Vorhabenträger nachgekommen.

Ebenfalls wurde der Artenschutzrechtliche Facheitrag bezüglich der Einzelartbezogenen artenschutzrechtlichen Prüfungen nach Vorgaben der o. g. Arbeitshilfe überarbeitet.

Auf die zugehörigen Deckblätter wird verwiesen.

Kiebitz

Hinsichtlich der Verluste von 2 Brutpaaren des Kiebitzes erfolgte eine Überarbeitung der Unterlagen. Die Ermittlung der Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgt auf Grundlage der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS, 2010). Aufgrund der Empfindlichkeit des Kiebitzes gegen optische Störungen erfolgt die Bewertung der Beeinträchtigung mittels der Erhöhung der Effektdistanzen. Auch erfolgt mit dieser Methode eine konkrete Benennung der Bereiche, in denen es zu einem Verlust kommt. Somit kommt es durch das Vorhaben für die Vorkommen nördlich Strukkamp und nordwestlich Nien dorfs zu einem Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätte von jeweils einem Brutpaar.

Auf die zugehörigen Deckblätter wird verwiesen.

Rastvögel

Hinsichtlich der Prüfung des Verbotstatbestandes der Entnahme, Beschädigung Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Rastvögel erfolgte im Rahmen der 2. Planänderung eine Überarbeitung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, in der die Prüfung des Verbotstatbestandes nach § 44Abs 1 Nr. 3 ergänzt wurde.

Innerhalb der Plausibilitätsprüfung der Rastvögel erfolgte eine Ergänzung der Ergebnisse der einzelnen Rastvogelkartierungen.

Reiherente

Hinsichtlich der Wechselbeziehungen der Reihernte zwischen den verschiedenen Rastplätzen über die B 207 sowie der Berücksichtigung des Störradius auf die geplanten Vertikalstrukturen wurden die Unterlagen im Zuge der 2. Planänderung von Vorhabenträger in den entsprechenden Unterlagen ergänzt (vgl. Materialband des festgestellten Plans).

Verträglichkeit des Vorhabens mit Natura 2000 Gebiete

Die FFH – Verträglichkeitsprüfung zu dem FFH – Gebiet DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ wurde im Zuge der zweiten Planänderung um den Lebensraumtypen 2160 „Dünen mit hippophae rhamnoides sowie um die charakteristische Art „Wechselkröte“ ergänzt.

Auf die zugehörigen Deckblätter wird verwiesen.

Hinsichtlich der veralteten Daten der Rastvogelvorkommen erfolgte für das Vogelschutzgebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ eine Plausibilitätsprüfung in 2015. Die Ergebnisse wurden vom Vorhabenträger in die Unterlage eingearbeitet. Bezüglich der Reiherente erfolgte in 2015 eine Überarbeitung des Kapitels 5.2.1.4 durch Ergänzungen hinsichtlich betriebsbedingter (Kollisionsrisiko) und anlagebedingter (Kulissenwirkung der Kollisionsschutzeinrichtungen) Beeinträchtigungen.

Auf die entsprechenden Deckblätter wird verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3 Private Einwendungen

4.3.1 Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (06.12.2011)

Einwendung (06.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (06.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Die allgemeinen Einwände die Feld- und Straßenentwässerung betreffend, wird auf die Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.2 Einwendung (12.12.2011)

Der Einwender weist in seinem Schreiben sowie in der folgenden Erörterung darauf hin, dass der Verbandsingenieur des zuständigen Wasser- und Bodenverbandes angemerkt hat, dass das Windschöpfrad in einem Abstand von mindestens 17 m von der geplanten Grabenkante, zwecks Erhalt seiner Funktionsfähigkeit, liegen müsse. Damit wird sichergestellt, dass auch Ostwinde beim Schöpfwerk Berücksichtigung finden. Zudem gab der Verbandsingenieur zu bedenken, dass der Verkehr auf der dichter herangerückten B 207 das Schöpfwerk beeinträchtigen würde.

Der Vorhabenträger gab in den Erörterungen zu Protokoll diesen Sachverhalt zu überprüfen.

Weiterhin wurde in den Erörterungen vorgebracht, dass für die überplante Überfahrt über den Graben 3.12 innerhalb des Flurstückes 8/12 kein Ersatz vorgesehen sei. Der Einwender fordert eine neue Überfahrt innerhalb des Flurstückes.

Die beiden vorgenannten vorgebrachten Einwendungen wurden vom Vorhabenträger berücksichtigt und in Deckblätter eingearbeitet.

Im Rahmen der Beteiligung zum 1. Planänderungsverfahren erhielt der Einwender Kenntnis der Änderungen durch den Vorhabenträger und stimmte diesen mit Schreiben vom 17.09.2013 zu.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt.

Auf die Auflage unter Nr. 2.1.2.6 nebst Begründung wird verwiesen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.3 Einwendung (27.11.2011)

Bezüglich des Umganges mit Felddrainagen sowie die Wiederherrichtung derselben, wird auf Ziffer 5.0.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wurde eingewandt, dass auf den Ausgleichsflächen (Gemarkung Lütjenhof, Flur 1, Flurstück 11/45) entlang der Großenbroder Aue keine Gehölze gepflanzt werden, damit die Räumung der Aue auch zukünftig mit einem Kettenbagger gewährleistet bleibt. Der Abfluss der durch den Streifen gehenden Drainagen der angrenzenden Flächen muss weiterhin gewährleistet bleiben.

Der Vorhabenträger sagt zu, den Räumstreifen nicht zu bepflanzen sowie die notwendigen Maßnahmen an den Felddrainagen der angrenzenden Flächen mit den Eigentümern direkt abzustimmen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.4 Einwendung (24.11./25.11./04.12.2011)

Sämtliche Einwendungen zur Flächeninanspruchnahme, Drainage, Entwässerung gelten als erledigt, da der Einwender alle betroffenen Flächen verkauft hat. Zurzeit hat der Einwender die Flächen bis Baubeginn zurückgepachtet. Das Pachtverhältnis wird rechtzeitig vor einem möglichen Baubeginn nicht mehr verlängert. Es entstehen keine Ansprüche aus Pacht-aufhebung

4.3.5 Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (05.12.2011)

Einwendung (07.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Hinsichtlich der Einwände nach Wiederherrichtung vorübergehend in Anspruch genomener Flächen sowie von Felddrainagen wird auf die Ziffern 5.0.8 und 5.0.10 verwiesen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.6 Einwendung (12.12.2011)

Der Einwender fordert, dass die Gräben im Bereich der Flächen, welche er als Ausgleichsflächen abgibt, weiterhin zu räumen und zu unterhalten sind, da sein Ackerland hierüber entwässert werde.

Der Vorhabenträger entgegnet, dass sich die Entwässerungssituation nicht verändert. Er wird Eigentümer der Flächen und ist damit dauerhaft für die Unterhaltung zuständig. Die Gräben und Vorfluter bleiben in der Unterhaltungslast der Wasser- und Bodenverbände.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

Der Einwand bezüglich des Teiches auf dem Flurstück 13/34, Flur 1, gilt als erledigt, da hier keine Betroffenheit durch die Straßenbaumaßnahme erkannt werden kann.

4.3.7 Einwendung (12.12.2011)

Der Einwender fordert Ersatz für eine Siloplatte einen Ersatz bzw. eine Entschädigung.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Bodenplatte aufzunehmen und entsprechende Regelungen zu treffen.

Hinsichtlich der Einwände nach Wiederherrichtung vorübergehend in Anspruch genomener Flächen sowie von Felddrainagen / Entwässerung wird auf die Ziffern 5.0.8 und 5.0.10 verwiesen.

Die beiden Durchlässe, bei Bau-km 0+365 und 0+940, welche gefasstes Drainagewasser auf die andere Straßenseite führen, werden erneuert und wieder angeschlossen. Der Durchlass in Bau-km 0+365 wird in gleicher Größe erneuert. Der Durchlass in 0+940 wird von DN 350 auf DN 400 vergrößert.

Die Fließrichtung des Durchlasses in Bau-km 1+430 wurde in der Deckblatt Unterlage geändert.

Weiterhin fordert der Einwender die Wiederherstellung des Straßendamms wie er heute ist, d. h. mit Bepflanzung und Wildschutzzaun.

Der Vorhabenträger erwidert, dass auf den Dammböschungen der B 207 im Bereich der Gemeinde Großenbrode eine abschnittsweise Böschungsbepflanzung sowie die Neuerrichtung des an der B 207 bereits vorhandenen Wildschutzzaunes und eine Optimierung im Bereich der Anschlussstelle Großenbrode vorgesehen ist.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.8 Einwendung (28.11.2011)

Die Einwenderin fordert Wiederherstellung bzw. die Aufrechterhaltung der Funktion ihrer Drainagen / Entwässerungsanlagen.

Diesbezüglich wird auf Punkt 5.0.8 verwiesen.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

4.3.9 Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Hinsichtlich der Einwände und der Forderung nach Wiederherrichtung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen sowie der Funktionsfähigkeit der Felddrainagen wird auf die Ziffern 5.0.8 und 5.0.10 verwiesen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.10 Einwendung (08.12.2011)

Der Einwender bittet darum, bei der Anlage des Regenrückhaltebeckens 3 darauf zu achten, dass die neue Grenze am bestehenden Ackerland gerade verläuft, um eine effiziente Bewirtschaftungsweise dieser Flächen zu erhalten.

Der Vorhabenträger erwidert, dass er eine sinnvolle landwirtschaftliche Nutzung bei der Wahl des Grenzverlaufes eingeplant habe. Der Grenzverlauf kann gegebenenfalls noch abgestimmt werden. Nicht zu bewirtschaften Restflächen im Beckenbereich werden mit erworben und als Kompensationsflächen geplant.

Die Zuwegung zum Flurstück 21/6, wünscht der Einwender zum erschließen seiner Restfläche zu erhalten.

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Zuwegung durch die Planung nicht betroffen ist und erhalten bleibt.

Hinsichtlich des Einwandes und der Forderung nach Wiederherrichtung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen sowie von Felddrainagen wird auf die Ziffern 5.0.8 und 5.0.10 verwiesen.

Die Hinweise des Einwenders bezüglich der Gas- und Stromleitungen parallel zum Flurstück 34/2, Flur 4, Gemarkung Mummendorf, wurden geprüft und in die Planänderungsunterlage eingearbeitet. Die tatsächlich vorhandenen Leitungen würden durch das geplante Regenrückhaltebecken verlaufen und müssen verlegt werden. Der Vorhabenträger plant, die Leitungen auf den, von ihm für das Regenrückhaltebecken zu erwerbenden Flächen, zu verlegen.

Der Einwender beschreibt die derzeitige Entwässerungssituation im Bereich des zukünftigen RRB 3. Bisher führen 2 Durchlässe das anfallende Wasser unter der B 207 hindurch. Der geplante neue Durchlass sollte mit seiner Sohle nicht höher als die bereits bestehenden eingebaut werden und die Gräben auf der Ostseite der B 207 sollten möglichst ertüchtigt werden, um eine niedrige und leistungsfähige Vorflut auf der Westseite der B 207 zu erreichen.

Der Vorhabenträger erklärt, dass aufgrund der Ausbaumaßnahme die Entwässerungssituation grundsätzlich verbessert werde. Das Straßenwasser wird aktuell nicht geregelt der Vorflut zugeführt.

Alle Durchlässe sind geprüft worden und werden, falls die Höhenlage dies zulässt, vergrößert. Im angesprochenen Bereich ist unter der B 207 als Ersatz ein Durchlass DN 800 geplant, der ausreichend leistungsstark ist, um das anfallende Wasser ableiten zu können. Für die Ertüchtigung der Gräben und Vorfluter außerhalb der Baumaßnahme sind die jeweiligen Wasser- und Bodenverbände zuständig.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.11 Einwendung (10.11.2011)

Der Einwender weist darauf hin, dass es keine Zufahrt von der verlegten Gemeindestraße nach Albertsdorf auf sein Flurstück 9/15 gibt.

Der Vorhabenträger sagt zu dieses zu ändern. In der mittlerweile vorliegenden Planänderungsunterlage ist eine Zufahrt zum o. g. Flurstück geplant.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

4.3.12 Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (10.12.2011)

Einwendung (09.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung ((14.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung 08.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (10.12.2011 / 11.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)

Die Einwender beanstanden den Verlust von Aufwuchs und Baumbestand entlang der B 207.

Durch den Ausbau der B 207 ist ein Verlust von Böschunggehölzen nicht zu vermeiden. Es wurden die daraus entstehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes, Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung sowie zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen ermittelt und im LBP dargestellt.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt.

Auf die Auflage unter Nr. 2.1.2.6 nebst Begründung wird verwiesen.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

4.3.13 Einwendung (13.12.2011 / 14.01.2015)

Einwendung (14.12.2011)

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt.

Auf die Auflage unter Nr. 2.1.2.6 nebst Begründung wird verwiesen.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

Hinsichtlich der gemeinsam abgegebenen Stellungnahme vom 14.01.2015 sowie vom 12.08.2015 mit dem BUND und der AG-29 wird auf die Ziffern 4.2.2 und 5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.14 Einwendung (08.12.2011)

Hinsichtlich des Einwandes wird auf die Ziffer 4.1.37 verwiesen.

Die Einwände gelten somit als erledigt.

4.3.15 Einwendung (12.12.2011)

Der Einwander fordert die ständige Erreichbarkeit seines Campingplatzes während der Bauarbeiten.

Der Vorhabenträger sichert dieses zu.

Der Einwand gilt somit als erledigt.

4.3.16 RA Kähler, Thomsen-Detlefs & Wagner für Einwendung (12.12.2011 / 09.12.2013)

Einwendungen wurden im Wesentlichen gegen die Verlegung der Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf sowie gegen den Ausbau der K 47 im Bereich der Kreuzung B 207 erhoben.

Während des Erörterungstermins einigten sich Vorhabenträger und Einwander darauf, die Planung im Einvernehmen anzupassen. In Abstimmung mit dem Einwander wurden entsprechende Deckblätter vorgelegt in die die Planänderungen Eingang gefunden haben.

1. Planänderung:

Nach der 1. Planänderung teilt der Einwander mit, dass entsprechend der gemachten Ein-

wendungen die Planung geändert worden ist.

Bezüglich des letzten Einwandes eines kreuzenden Kabels im mit der Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf sieht der Vorhabenträger eine Sicherung während der Bauzeit vor.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.3.17 Einwendung (11.12.2011)

Der Forderung nach einem Fledermauszaun anstelle einer Wand zur an die Ostsee gewandten Seite der B 207 wurde mit der 1. Planänderung entsprochen. Auf die Deckblätter der Anlage 12 wird verwiesen.

Die vorstehende Anregung wird als erledigt angesehen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 5.3.45 dieses Beschlusses verwiesen.

4.3.18 Einwendung (15.11.2011)

Hinsichtlich der Forderung das Begleitgrün der B 207 auf Fehmarn so anzulegen, dass keine Beeinträchtigung der Erholungsqualität sowie zusätzlichen Schadstoffbelastungen ausgeschlossen werden können, erfolgt eine Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns. Auf Ziffer 2.1.2.6 nebst Begründung dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendung ist als erledigt anzusehen.

4.3.19 Einwendung (07.12.2011)

Der Einwender fordert, dass zukünftige Verkehrslösungen keine Verschlechterung der Hinterlandanbindung für den Hafen, sowohl für die Straße als auch für die Schiene beinhalten. Ein Ausbau der Schienenwege ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Daher ist die Einwendung diesbezüglich gegenstandslos.

Der Ausbau der B 207 ändert nicht den gegenwärtigen Verlauf derselben, d. h. die Anbindung an den Hafen des Einwenders verschlechtert sich nicht. Sie wird durch das bessere Abfließen der Pulkverkehre, welche von den Fähren kommen, wesentlich verbessert.

Die Einwendung ist als erledigt anzusehen.

4.3.20 Einwendung, vertreten durch TaylorWessing (14.12.2011 / 14.01.2015)

Die Einwenderin betreibt etwa in Höhe des Bau-km 5+300 zwei Tankstellen, eine nördlich und eine südlich der bestehenden B 207. Die südlich gelegene Tankstelle wird durch die Verbreiterung der B 207 überplant und muss abgebrochen werden. Auch die Zu- (BW-Nr. 64) und Abfahrt (BW-Nr. 57) zur nördlichen Tankstelle werden, den planerischen Erfordernissen folgend, verlegt und angepasst. Entsprechend der Abstimmung zwischen Vorhabenträger und der Einwenderin bleibt die die Einwenderin entsprechend der Sondernutzungserlaubnis der Unterhaltungspflichtige für die Zu- und die Abfahrt der nördlich gelegenen Tankstelle. Aus demselben Grund wird den Änderungen der BW-Nrn. 32 und 40 im Bauwerksverzeichnis im Rahmen der Vorlage der Planänderungsunterlagen zugestimmt.

Ein eventueller Neubau einer südlich der ausgebauten B 207 gelegenen Tankstelle ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Antrag für einen Neubau müsste bei der zuständigen Kreisverwaltung beantragt werden. Eine für diesen Antrag notwendige Sondernutzungserlaubnis für die zu errichtende Zu- und Abfahrt von der Bundesstraße zur Tankstelle sagt der Vorhabenträger zu. Die ausgebaute B 207 bleibt als Bundesstraße gewidmet, d. h. die Anbauverbotszone beträgt 20 m.

Die Kostentragung für den Rückbau der südlichen Tankstelle regeln die Einwenderin und der Vorhabenträger einvernehmlich nach bestehenden Verträgen und Vereinbarungen bzw. den gesetzlichen Bestimmungen untereinander.

Die Wiederherstellung der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wird seitens des Vorhabenträgers zugesagt.

Die Einwendung zur 2. Planänderung bezieht sich nicht auf die geänderte Unterlage. Auf das bisher ausgeführte wird verwiesen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

4.3.21 RA Schwemer, Titz & Tötter für Einwendung (06.12.2011)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden Einwendungen im Wesentlichen wegen Eingriff ins Eigentum, Nichtbeachtung des Minimierungsgebotes sowie Gewährung von Grunddienstbarkeiten erhoben.

Während des Erörterungstermins einigten sich Vorhabenträger und Einwender darauf, die Planung im Einvernehmen anzupassen. In Abstimmung mit dem Einwender wurden entsprechende Deckblätter vorgelegt in die die Planänderungen Eingang gefunden haben.

1. Planänderung:

Nach der 1. Planänderung wurden keine Anregungen und Bedenken mehr vorgetragen.

Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

5. Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen

Folgende Stellungnahmen, Einwendungen und Anträge aus der Erörterung, die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnten, werden zurückgewiesen. Das Datum der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die den nachfolgenden Abschnittsziffern unter 5.3 jeweils zugeordnete Einwander ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben.

5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen

5.0.1 Notwendigkeit der Maßnahme

5.0.2 Variantenwahl, Linienführung

5.0.3 Verkehrsuntersuchung

5.0.4 Auswirkungen während der Bauzeit

5.0.5 Beeinträchtigungen durch Lärm

5.0.6 Beeinträchtigungen durch Schadstoffemission / Klimawandel

5.0.7 Wertminderung

5.0.8 Entwässerung

5.0.9 Mehrwegeentschädigung

5.0.10 Anträge, Allgemeines

5.1 Träger öffentlicher Belange

5.1.1 Kreis Ostholstein (15.12.2011 / 13.09.2013 / 05.01.2015)

wegen: - Rodung Gehölzbestände zwischen Heiligenhafen und Großenbrode beidseits der B 207
- Vorschlag Trassenverschiebung nach Westen (auf der Insel) und Verknüpfung mit 2-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke

- Zusammenlegen der Planungen Ausbau Fehmarnsund und 2-gleisigen Ausbau der DB-Strecke
- Erhalt des Straßenbegleitgrüns
- Zerschneidung
- Kompensation

5.1.2 Stadt Fehmarn (12.12.2011 / 16.09.2013 / 29.01.2015)

- wegen:
- Grundstücksinanspruchnahme
 - Zusammenlegen / Koordinieren der Planungen Ausbau B 207 / Schienenhinterlandanbindung / Ausbau/Neubau Fehmarnsundquerung / Anschlussstelle Großenbrode
 - zusammenlegen der Planungen Ausbau B 207 / Feste Fehmarnbeltquerung
 - Brückenbauwerk und Abfahrt Avendorf
 - Brückenbauwerk und Abfahrt Amalienhof (Burg)
 - Kostenbeteiligung Bauwerke BW 07.207 und BW 08.207
 - Ortsentlastungsstraße Burg 3. BA
 - Gemeindestraßen
 - Bauzeitenplan
 - Ostseeküstenradweg und Mönchsweg
 - Schalltechnischer Untersuchung
 - Entwässerung
 - Bauwerksnummer 266
 - Wildschutzzaun auf der Insel Fehmarn
 - Breitbandausbau
 - Kompensationsmaßnahmen
 - Stickstoffdeposition

5.1.3 Amt Oldenburg Land – Hauptamt (13.12.2011 / 12.09.2013)

Schreiben vom 12.09.2013:

- wegen: - Aussetzung des Verfahrens bis zum Vorliegen einer zweiten Sundquerung

5.1.4 Gemeinde Großenbrode (13.12.2011 / 15.12.2011 / 13.09.2013 / 14.01.2015)

- wegen:
- Einschränkung der kommunalen Planungshoheit
 - Verkehrsprognose
 - Bedarf / Raumordnerische Entwicklungsziele
 - Lärmschutzmaßnahmen
 - Luftschadstoffen
 - Anbindungen / Wirtschaftswege
 - Entwässerung / Hochwasserschutz
 - Irritationsschutzwände / Fledermausüberflughilfen
 - Auffangparkplätzen
 - Beeinträchtigungen während der Bauzeit
 - Bodenumlagerungsfläche
 - Finanzierung des Vorhabens
 - Unterhaltungspflicht Wirtschaftsweg (Achse 211)
 - Schöpfwerk Großenbroder Aue
 - Berücksichtigung des Landschaftsplans Großenbrode
 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Flora und Fauna
 - Bauzeitenregelung

5.1.5 Gemeinde Gremersdorf (12.01.2012)

- wegen: - Forderung nach Mischwald auf der Ausgleichsfläche der Maßnahme 21.1 A

5.1.6 Stadtwerke Fehmarn (17.11.2011 / 01.10.2013)

- wegen: - nicht ausreichender Kapazitäten der Gewässer 5.0, 3.11, 3.1 sowie der Schöpfwerke in Burgstaaken und Presen

5.1.7 DB Services Immobilien GmbH (13.12.2011 / 22.10.2013)

- wegen: - Höhe Bauwerk Nr. 10

5.1.8 Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Großenbrode (09.12.2011)

wegen: - dauerhafter Inanspruchnahme von Flächen

5.1.9 Kirchengemeinde Bannedorf (08.12.2011)

wegen: - dauerhafter Inanspruchnahme von Flächen

5.1.10 Wasser- und Bodenverband Großenbrode

wegen: - Entwässerungssituation im WBV-Gebiet
- Zusammenlegen der Planung Ausbau B 207 / Ausbau DB Trasse
- Schöpfwerk Großenbroder Aue
- Bauliche Ausbildung des Straßendamms
- Entwässerungsabschnitt 1
- Entwässerungsabschnitt 2 / Gewässer 5.1.1 und 5.1

5.1.11 Wasser- und Bodenverband Fehmarn Nord-Ost

wegen: - Entwässerungssituation im WBV-Gebiet
- Zusammenlegen der Planung Ausbau B 207 / Ausbau DB Trasse
- Graben 5, 5.4 und 5.5
- Graben 3.3 und 3.3.4
- Graben 3.1 und 3.1.12
- Graben 3.2
- Graben 3 und 3.12

5.2 Anerkannte Naturschutzvereine

5.2.1 AG 29 (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015)

wegen: - Notwendigkeit / Finanzierung
- Verkehrsprognose / Alter der Verkehrszahlen
- Überdimensionierte Planung
- Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke

- Forderung nach einem Wildschutzzaun
- Kollisionsrisiko
- Bestandserfassung der Artengruppen Vögel und Säugetiere
- Wild
- Fischotter
- Fehlende Berücksichtigung der Festen Fehmarnbeltquerung

5.2.2 RA Dr. Mecklenburg für BUND-SH (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015)

- wegen:
- Allgemeines, Notwendigkeit
 - Linienbestimmung
 - Verkehrsprognose
 - Beeinträchtigung durch Lärm
 - Beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen
 - Wertminderung von Eigentum
 - Auswirkungen während der Bauzeit
 - Anträge
 - Artenschutz
 - Verbotsvermeidung
 - Bauzeitenreglung
 - Baufeldfreimachung
 - Ausweichmöglichkeiten
 - Gebietsschutz
 - Biodiversitätskonvention
 - Umweltschadensrecht
 - Ausnahmeregelung (Natura 2000)
 - Zerschneidung
 - Bodenmassen

5.2.3 NABU Schleswig-Holstein (13./14.12.2011 / 16./17.09.2013 / 16.01.2015)

- wegen:
- fehlende Planrechtfertigung / Nichtausbau der Fehmarnsundquerung
 - Überlappung von 2 verschiedenen Planfeststellungen
 - Artenschutz
 - Gebietsschutz
 - Fehler des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)
 - Maßnahmen 5.4 A, 6.6 E/CEF, 6.7 E/CEF, 19.2 A/CEF
 - Fehlerhafte UVS
 - Fehlerhafte Allgemeinverständliche Zusammenfassung

5.3 Private Einwendungen

5.3.1 Einwendung (12.12.2011)

- wegen:
- baubedingter Umfahrung (Zerstörung Drainagen, Forderung Gutachter Beweissicherung Bodenqualität)
 - Entwässerung (hier z. B. Nichtverlegung des Windkraftschöpfwerkes)
 - Verschlechterung der Ackerqualität, nachhaltige Verringerung der Erträge auf vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Bauflächen)
 - Straßenbegleitgrün

5.3.2 Einwendung (8.12.2011)

Grundinanspruchnahme:

- wegen:
- Grundstücksinanspruchnahme allgemein – Forderung nach Hof nahem Tauschland (4 von 8)
 - Grundstücksinanspruchnahme wg. Anpassung K 49 – Verkleinerung von Ackerflächen und Windeignungsflächen, Mehrwegeentschädigung(4, 5, 6, 7, 8 von 8)
 - Alternativen wg. Anpassung K 49 (5 von 8)

Allgemein:

- wegen:
- Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke (3 von 8)
 - Ampellösung an Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“ (3 von 8)
 - Zusammenlegen der Planungen Fehmarnsundquerung, Schienenhinterlandanbindung und Fehmarnbeltquerung (4 von 8)

5.3.3 Einwendung (05.12.2011)

- wegen:
- Nichtausbau der Fehmarnsundquerung
 - Fehlen eines Wildschutzzaunes
 - Flächeninanspruchnahme
 - Felddrainagen

5.3.4 Einwendung (27.11.2011)

wegen: - Minderung des Jagdwertes der Eigenjagd

5.3.5 Einwendung (12.12.2011 / 16.09.2013)

wegen: - Flächeninanspruchnahme RRB 5
- Flächeninanspruchnahme BW 07.207

5.3.6 Einwendung (07.12.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme / Verbleibende Restfläche
- negative Auswirkungen auf die Drainage
- Wertminderung von Ferienwohnungen
- Felddrainagen

5.3.7 Einwendung (06.12.2011)

wegen: - Entwässerung

5.3.8 Einwendung (12.12.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme
- Entwässerung
- Erreichbarkeit von Flächen

5.3.9 Einwendung (12.12.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme

5.3.10 Einwendung (12.12.2011)

- wegen:
- Entschädigung befürchteter wirtschaftlicher Einbußen im Übernachtungsbetrieb durch Lärm und Luftverschmutzung
 - Größe der Ausgleichsflächen
 - Erstellung einer Straßenunterführung für Wildtiere und landwirtschaftliche Fahrzeuge
 - Wegfall der Brücke Mittelhof → Mehrwegeaufwand und Flächeninanspruchnahme durch neuen Wirtschaftsweg

5.3.11 Einwendung (11.12.2011 /13.09.2013 / 02.10.2013)

- wegen:
- Flächeninanspruchnahme
 - Wiederherstellung der Bepflanzung
 - Funktionsfähigkeit / Wiederherstellung Entwässerung

5.3.12 Einwendung (28.11.2011)

- wegen:
- Lärmschutz
 - Flächeninanspruchnahme → Forderung nach Tauschland

5.3.13 Einwendung (14.12.2011)

- wegen:
- Flächeninanspruchnahme

5.3.14 Einwendung (08.12.2011)

- wegen:
- Flächeninanspruchnahme

5.3.15 Einwendung (08.12.2011)

- wegen:
- Flächeninanspruchnahme
 - Funktionsfähigkeit / Wiederherstellung Entwässerung

5.3.16 Einwendung (10.11.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme
- Funktionsfähigkeit / Wiederherstellung Entwässerung

5.3.17 Einwendung (07.12.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme
- Funktionsfähigkeit / Wiederherstellung Entwässerung

5.3.18 Einwendung (02.09.2013)

wegen: - Flächeninanspruchnahme

5.3.19 Einwendung (10.012.2011)

Einwendung (14.12.2011 / 10.01.2015)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (07.12.2011)

Einwendung (07.12.2011)

Einwendung (10.12.2011 / 12.01.2015)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (12.11.2011 / 08.01.2015)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (09.12.2011 / 16.01.2015)

Einwendung (11.12.2011 / 10.01.2015)

Einwendung (07.12.2011 / 12.01.2015)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (08.12.2011 / 06.01.2015)

Einwendung (07.12.2011 / 05.01.2015)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (10.12.2011 / 08.01.2015)

Einwendung (07.12.2011 / 06.01.2015)

Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (07.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (10.12.2011)
Einwendung (12.12.2011 / 05.01.2015)
Einwendung (08.12.2011 / 06.01.2015)
Einwendung (09.12.2011)
Einwendung. (06.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.12.2011)
Einwendung (11.12.2011 / 07.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung – ohne Absender (06.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (12.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (09.01.2015)
Einwendung, Teil 1 (04.01.2015)
Einwendung, Teil 2 (04.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (07.01.2015)
Einwendung (07.01.2015)
Einwendung / Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (06.01.2015)

wegen: - Lärmbelastung / Gebietseinstufung
- Alter der Verkehrszahlen
- fehlgeschlagene Verkehrsprognose
- fehlende Berücksichtigung von Seehund und Kegelrobbe im FFH-Gebiet 1631-393

5.3.20 Einwendung (11.12.2011)

wegen: - Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke (hier Stau)

**5.3.21 Einwendung
(13.12.2011)**

- wegen:
- Nichtzusammenlegen der Planungen des Ausbaus der B 207 mit der sogenannten Schienenhinterlandanbindung
 - Nichtausbau der Auffangparkplätze
 - Baudurchführung und Bauzeitenplan
 - Verkehrsprognose
 - Modellprognose für die Fehmarnbeltquerung
 - Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung Amalienhofer Brücke

5.3.22 Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (10.12.2011)

Einwendung (09.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung ((14.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (08.12.2011)
Einwendung 14.12.2011)
Einwendung (10.12.2011 / 11.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)

wegen: - Nichtzusammenlegen der Planungen des Ausbaus der B 207 mit der sogenannten Schienenhinterlandanbindung
- Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke
- Nichtausbau der Auffangparkplätze
- unzureichenden Hochwasserschutz
- unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen
- Verlust von Bewuchs entlang der B 207
- Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität
- Beeinträchtigung des Landschaftserlebnisses durch Verlärmung, Erschütterungen, Luftverschmutzung, Barrierewirkung, Störung des Landschaftsbildes
- Wertverlust von Grundstücken
- Betriebserschwernissen

5.3.23 Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (10.12.2011 / 11.12.2011)

wegen: - Wertminderung Grundstück wg. Zuwegung Schöpfwerk

5.3.24 Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

wegen: - Wertminderung Grundstück + Haus
- Lärm durch Zunahme von Personen- und Güterzügen
- Zeitverlust sowie Behinderung der Rettungskräfte im Notfall am Bahnübergang

5.3.25 Einwendung (11.12.2011)

wegen: - Staubildung vor der Fehmarnsundbrücke (mangelhafter Lärmschutz)

5.3.26 Einwender (12.12.2011)

wegen: - Langsames Einfädeln von landwirtschaftlichen Verkehr Richtung Sundbrücke
birgt hohes Unfallrisiko und behindert den laufenden Verkehr

5.3.27 Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

wegen: - Trassenführung Schiene

5.3.28 Einwendung (10.12.2011)

wegen: - Fehlender Lärmschutz nördlich der Abfahrt Großenbrode sowie auf Sundbrücke
- Stau vor Brücke
- bei Unfällen / Verkehrsstörungen / Sperrungen Umleitung der B 207 durch
Großenbrode

5.3.29 Einwendung (09.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

wegen: - Querung Fehmarnsund mittels Tunnel
- Nichtverlegung der Bahntrasse aus Ortslage
- Lärmbelastung aus Eisenbahnverkehr und daraus resultierend Wertverlust der Immobilien

5.3.30 Einwendung (12.12.2011)

wegen: - Klimaschutz

5.3.31 Einwendung (12.12.2011)

wegen: - bei Unfällen / Verkehrsstörungen / Sperrungen Umleitung der B 207 durch Großenbrode und dadurch Behinderung der Erntearbeiten

5.3.32 Einwendung (15.12.2011)

wegen: - Beeinträchtigung Strandzugang durch Schienentrasse sowie Bau eines 3. Gleises

5.3.33 Einwendung (11.12.2011)

wegen: - Forderung nach Aufpflanzung
- Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Luftverschmutzung

5.3.34 Einwendung (15.12.2011)

wegen: - Erschütterung, Lärm, Luftverschmutzung aus Eisenbahnverkehr

5.3.35 Einwendung (08.12.2011)

wegen: - Erreichbarkeit durch Rettungsdienste
- Erreichbarkeit der Schulbushaltestellen für Schüler

5.3.36 Einwendung (08.12.2011)

- wegen:
- Grundstücksinanspruchnahme allgemein – Forderung nach Hof nahem Tauschland
 - Grundstücksinanspruchnahme wg. Anpassung K 49 - Verkleinerung von Ackerflächen und Windeignungsflächen, Mehrwegeentschädigung
 - Alternativen wg. Anpassung K 49
 - Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke
 - Zusammenlegen der Planungen Fehmarnsundquerung, Schienenhinterlandanbindung und Fehmarnbeltquerung

5.3.37 Einwendung (12.12.2011)

- wegen: - fehlendem Lärmschutz

5.3.38 Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (13.12.2011)

- wegen: - Ausbau der B 207

- Neu- bzw. Ausbau Fehmarnsundquerung

5.3.39 Einwendung (27.10.2011)

Einwendung (27.10.2011)

Einwendung (02.12.2011)

Einwendung (21.11.2011)

Einwendung (27.10.2011)

Einwendung (30.11.2011)

Einwendung (29.11.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (21.11.2011)

Einwendung (08.12.2011)

- wegen: - Fehlen eines Wildschutzzaunes zwischen Fehmarnsundbrücke und Puttgarden

5.3.40 Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

- wegen:
- Forderung Querung Fehmarnsund mittels Tunnel
 - Nichtverlegung der Bahntrasse aus Ortslage (Forderung der Verlegung an die B 207)
 - Bau der AS Großenbrode
 - Lärmbelastung
 - Bau von Schutzwänden, Schutzzäunen, riesigen Umgehungsstraßen

5.3.41 Einwendung (14.12.2011)

- wegen:
- Nichtzusammenlegen der Planungen des Ausbaus der B 207 mit der sogenannten Schienenhinterlandanbindung
 - Nichtausbau der Auffangparkplätze
 - Baudurchführung und Bauzeitenplan
 - Verkehrsprognose
 - Modellprognose für die Fehmarnbeltquerung
 - Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“
 - Anschlussstelle Puttgarden
 - Erreichbarkeit des OT Marienleuchte

5.3.42 Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (24.10.2011)

Einwendung (03.11.2011)

- wegen:
- Nichtausbau der Fehmarnsundquerung
 - Forderung nach Stauvermeidungskonzept, Ausbau K 43, Ortsumgehung Burg, Radweg an L 217
 - Straßentechnische Anbindung eines Fernzughaltes an der Bahntrasse

5.3.43 Einwendung (10.11.2011)

- wegen:
- Ausbau der B 207

5.3.44 Einwendung (10.11.2011)

Einwendung (10.11.2011)

wegen: - Lärm
- Eingriffe in die Umwelt
- Nutzen

5.3.45 Einwendung (11.12.2011)

wegen: - Fledermauskästen

5.3.46 Einwendung (14.12.2011)

wegen: - Flächeninanspruchnahme von gepachteten Land die durch baubedingte Umfah-
- rung
- Ackerqualität nach Rückbau
- Amphibienschutzzaun

5.3.47 Einwendung (07.12.2011)

wegen: - Notwendigkeit
- Nichtausbau der Fehmarnsundquerung
- während der Bauzeit der AS Burg – Forderung nach einer Behelfsbrücke statt
- baubedingter Umfahrung
- unzulässige Abschnittsbildung
- teilweise Überplanung durch ein anderes Planfeststellungsverfahren

5.3.48 Einwendung (15.11.2011)

wegen: - Sperrung Avendorfer Brücke (BW 05.207)
- Sperrung Amalienhofer Brücke (BW 06.207)
- LSA nach Fertigstellung der Amalienhofer Brücke
- Nichterneuerung der Brücke über die Bahn
- Zustand Radweg
- Geschwindigkeitsbegrenzung OD Landkirchen

5.3.49 Einwendung (14.11.2011)

wegen: - Planung Tunnelzufahrten in Hotelnähe

5.3.50 Rechtsanwälte Thien, Rauert, Hagedorn – Einwendung (14.12.2011)

wegen: - fehlenden Lärmschutzkonzept
- fehlerhafte Verkehrsprognose
- fehlendes Immissionsschutzkonzept
- Flächeninanspruchnahme

5.3.51 Einwendung (20.11.2011)

wegen: - Forderung einer Fehmarnbeltquerung

5.3.52 Einwendung (15.12.2011)

wegen: - Forderung einer Fehmarnbeltquerung mittels Tunnel

5.3.53 Einwendung (12.01.2015)

Einwendung / Einwendung (05.01.2015)

wegen: - Nächtlicher Überschreitung der Lärmgrenzwerte

5.3.54 Einwendung (16.01.2015)

wegen: - Nächtlicher Überschreitung der Lärmgrenzwerte

5.3.55 Einwendung (14.12.2011) – präkludiert

5.3.56 Einwendung (11.12.2011) – präkludiert

5.3.57 Einwendung (14.12.2011) - präkludiert

6. Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblätter (Hinweis)

Soweit Änderungen der Planunterlagen im Erörterungstermin oder in diesem Beschluss festgesetzt worden sind, wurden die Planunterlagen entsprechend durch Blaeintragungen geändert bzw. durch Deckblätter ergänzt.

7. Zustellung (Auslegung)

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens, den Vereinigungen, über deren Einwendungen und Stellungnahmen entschieden worden ist, und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt. Des Weiteren wird dieser Planfeststellungsbeschluss den anerkannten Naturschutzverbänden zugestellt, die am Planfeststellungsverfahren durch die Anhörungsbehörde beteiligt worden sind.

Nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2794), i.V.m. § 74 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist der Öffentlichkeit die Zulässigkeitsentscheidung des Vorhabens bekannt zu geben und ihr Gelegenheit zu geben, in den Bescheid mit Begründung einzusehen. Die Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses mit einer Ausfertigung des festgestellten Plans im amtlichen Bekanntmachungsblatt (Amtsblatt für Schleswig-Holstein), in örtlichen Tageszeitungen, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, und örtlich bekanntgemacht werden; auf Auflagen ist hinzuweisen.

Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird/werden gemäß § 141 Abs. 4 LVwG im Rathaus der Stadt Fehmarn, im Rathaus der Stadt Heiligenhafen, in der Amtsverwaltung des Amtes Oldenburg-Land sowie im Bürgerbüro Großenbrode nach vorheriger örtlicher Bekanntmachung zwei Wochen öffentlich zur Einsicht ausgelegt.

Begründung:

Zu 1: (Festgestellte Straßenbaumaßnahme)

a) Verfahrensrechtliche Würdigung

Die in § 17 a FStrG und § 140 des LVwG vorgeschriebenen Förmlichkeiten sind beachtet worden.

1. Nach Antragstellung durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Lübeck vom **20.08.2011** haben die folgenden Unterlagen und Pläne

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
1	1	Erläuterungsbericht		73
		Anhang 1 Voruntersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie		77
		Anhang 2 Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG		36
	2	Übersichtskarte	1:25.000	1
	3	Übersichtslagepläne	1:5.000	5
2	5	Übersichtslagepläne Entwässerung	1:5.000	5
	6	Straßenquerschnitte	1:50	11
3	7	Lage- und Bauwerkspläne	1:1.000	18
4	8	Höhenpläne B 207 Rifa links / Rifa rechts Achse 100	1:1.000/100	18
5	8	Höhenpläne B 207 Rifa links / Rifa rechts Achse 100	1:1.000/100	18
6	8.1	Höhenpläne AS K 42 / B 207	1:1.000/100	4
		Höhenpläne AS L 217 / B 207	1:1.000/100	4
		Höhenpläne AS L 209 / B 207	1:1.000/100	4
		Höhenpläne AS K 49 / B 207	1:1.000/100	4
	8.2	Höhenpläne – Kreuzende Straßen, Wege	1:1.000/100	
		K 42 (Achse 300)		1
		Wirtschaftsweg nach Mittelhof (Achse 200)		1
		K 42 (Achse 400)		1

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
		L 217 (Achse 500)		1
		L 209 (Achse 600)		1
		Gemeindestraße nach Niendorf (Achse 700)		1
		Gemeindestraße nach Bannesdorf (Achse 800)		1
		K 49 (Achse 900)		1
7	8.3	Höhenpläne – Sonstige Straßen und Wege	1:1.000/100	
		Achse 201, 998, 450		3
		Gemeindestraße nach Albertsdorf (Achse 520)		1
		Achse 531, 890		2
		Gemeindestraße nach Todendorf (Achse 940)		1
		Gemeindestraße nach Preesen (Achse 970)		1
		Achse 460, 470, 480, 490		4
8	9	Besondere Querprofile	1:100	8
	10.1	Leitungsbestand- und Koordinierungspläne	1:1.000	18
9	10.2	Bauwerksverzeichnis – Vorbemerkungen		6
		Bauwerksverzeichnis		296
10	11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen		
	11.1	Erläuterungsbericht		31
	11.2	Ergebnistabelle Beurteilungspegel B 207		8
	11.3	Emissionspegelermittlung		3
	11.4	Fotodokumentation Immissionsorte B 207		3
	11.5	Übersichtslageplan Schalltechnik mit Grenzwertisophonon	1:5.000	5
	11.6	Schalltechnische Lagepläne	1:1.000	4
11	12	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung		
	12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		266
		Anhang 1 Maßnahmenverzeichnis		65
		Anhang 2 Artenschutzfachbeitrag		193

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
12	12.1	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne		
		Pflanzen und Tiere	1:5.000	5
		Boden / Wasser / Klima	1:10.000	3
		Landschaft / Mensch / Kultur- und Sachgüter	1:10.000	3
13	12.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
		Gesamtübersichtslageplan der Landschaftspflegerischen Begleitplanung	1:25.000	1
		Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	12
14	12.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	11
15	12.2	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	5
		Tabuflächen	1:10.000	3
16	13	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen		
	13.0	Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchungen		45
	13.1	Wassertechnische Berechnungen		153
	13.2	Regeldarstellung der Regenrückhaltebecken	1:100/50	1
	13.3	Gewässerumverlegung	1:1.000/100	18
17	14	Grunderwerb		
	14.1	Grunderwerbspläne 1 - 14	1:1.000	16
18	14.1	Grunderwerbspläne 15 - 21	1:1.000	7
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis		89
Materi- alband 1	1	Text zur floristischen Kartierung		151
	2	Biotop- und Nutzungstypen	1:5.000	5
	3	Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen	1:5.000	5
	4	FFH- und Vogelschutzgebiete im Untersuchungsraum	1:5.000	1
	5	Rote-Liste-Arten	1:10.000	4
Materi- alband 2	1	Text zur faunistischen Kartierung – Teil 1		197
	2	Fledermäuse – Bestand und Bewertung	1:10.000	4
	3	Brutvögel – Bestand und Bewertung	1:10.000	4

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	4	Rastvögel – Bestand und Bewertung	1:10.000	4
	5	Reptilien – Bestand und Bewertung	1:10.000	4
	6	Amphibien – Bestand und Bewertung	1:10.000	4
	7	Text zur faunistischen Kartierung – Teil 2		105
	8	Libellen, Heuschrecken, Laufkäfer und Tagfalter – Bestand und Bewertung	1:10.000	4
Materi- alband 3	1	Verkehrsgutachten		146
	2	Ergänzung zum Verkehrsgutachten		7
	3	Luftschadstoffuntersuchung		39
	4	Ergänzung der Luftschadstoffuntersuchung		8
	5	Untersuchung der Stickstoffdeposition		51
	6	Stellungnahme zur Umlagerung von Torfen und Weichschichten		31
Materi- alband 4	1	FFH-VP_GGB 1532-321 Sundwiesen Fehmarn	1 Plan 1:5.000	79
	2	FFH-VP_GGB 1631-392 Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht	1 Plan 1:5.000	75
	3	FFH-VP_GGB 1631-393 Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel	1 Plan 1:5.000	84
	4	FFH-VP_GGB 1632-392 Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche	1 Plan 1:5.000	83
	5	FFH-VP_BSG 1530-491 Östliche Kieler Bucht	1 Plan 1:5.000	118
	6	FFH-VP_BSG 1633-491 Ostsee östlich Wagrien	1 Plan 1:5.000	85
Materi- alband 5	1	Flächennachweis – Eingriff	18 Pläne 1:2.000	70
	2	Flächennachweis - Ausgleich	14 Pläne 1:2.000	10

in der Zeit vom **17.10.2011 bis einschl. 17.11.2011** im Rathaus der Stadt Fehmarn, im Rathaus der Stadt Heiligenhafen, in der Amtsverwaltung des Amtes Oldenburger Land sowie hier zusätzlich im Bürgerbüro Großenbrode form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist lief am **15.12.2011** ab.

Die ordnungsgemäße Bekanntmachung und Auslegung der Planunterlagen hat das Amt Oldenburg-Land mit Schreiben vom 26.09./16.12.2011, die Stadt Heiligenhafen mit Schreiben vom 16.12.2011 sowie die Stadt Fehmarn mit Schreiben vom 11.01.2012 bescheinigt.

Die gemäß § 140 Abs. 6 LVwG vorgeschriebenen Erörterungen haben stattgefunden am:

Datum	Teilnehmer	Ort
28.08.2012	Träger öffentlicher Belange	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
05.09.2012	Träger öffentlicher Belange	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
06.09.2012	Träger öffentlicher Belange	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
29.08.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
30.08.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	LBV-SH, Kiel
11.09.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
12.09.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
18.09.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
19.09.2012	Einzelерörterungen mit Privatbetroffenen	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
01.10.2012	Bekannt gemachter Termin	Stadt Fehmarn, Senator-Thomsen-Haus
02.10.2012	Bekannt gemachter Termin	Stadt Fehmarn, Senator-Thomsen-Haus

2. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Ergebnisse der Erörterungen hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom **09.08.2013** die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt und folgende teilweise geänderte Planunterlagen vorgelegt:

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
1	1	Erläuterungsbericht		76
		Anhang 2 Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG		34
	2	Übersichtskarte	1:25.000	1
	3	Übersichtslagepläne	1:5.000	5
2	5	Übersichtslagepläne Entwässerung	1:5.000	5
	6	Straßenquerschnitte	1:50	7

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
3	7	Lage- und Bauwerkspläne	1:1.000	17
4	8	Höhenpläne B 207 Rifa links / Rifa rechts Achse 100	1:1.000/100	16
5	8	Höhenpläne B 207 Rifa links / Rifa rechts Achse 100	1:1.000/100	16
6	8.1	Höhenpläne AS K 42 / B 207	1:1.000/100	4
		Höhenpläne AS L 217 / B 207	1:1.000/100	3
		Höhenpläne AS L 209 / B 207	1:1.000/100	4
		Höhenpläne AS K 49 / B 207	1:1.000/100	4
	8.2	Höhenpläne – Kreuzende Straßen, Wege	1:1.000/100	
		K 42 (Achse 300)		1
		K 42 (Achse 400)		1
		L 217 (Achse 500)		1
		L 209 (Achse 600)		1
		Gemeindestraße nach Niendorf (Achse 700)		1
Gemeindestraße nach Bannesdorf (Achse 800)		1		
K 49 (Achse 900)		1		
7	8.3	Höhenpläne – Sonstige Straßen und Wege	1:1.000/100	
		Achse 201, 998, 450		4
		Gemeindestraße nach Albertsdorf (Achse 520)		1
		Achse 531, 891		2
		Gemeindestraße nach Todendorf (Achse 940)		1
		Gemeindestraße nach Preesen (Achse 970)		1
		Achse 460, 470, 480, 490		4
8	10.1	Leitungsbestand- und Koordinierungspläne	1:1000	18
9	10.2	Bauwerksverzeichnis – Vorbemerkungen		14
		Bauwerksverzeichnis		301
10	11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen		
	11.1	Erläuterungsbericht		31

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	11.2	Ergebnistabelle Beurteilungspegel B 207		8
	11.3	Emissionspegelermittlung		3
	11.4	Fotodokumentation Immissionsorte B 207		3
	11.5	Übersichtslageplan Schalltechnik mit Grenzwertisophonon	1:5.000	5
	11.6	Schalltechnische Lagepläne	1:1.000	4
11	12	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung		
	12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		264
		Anhang 1 Maßnahmenverzeichnis		72
		Anhang 2 Artenschutzfachbeitrag		195
12	12.1	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne		
		Pflanzen und Tiere	1:5.000	5
		Boden / Wasser / Klima	1:10.000	3
		Landschaft / Mensch / Kultur- und Sachgüter	1:10.000	3
13	12.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
		Gesamtübersichtslageplan der Landschaftspflegerischen Begleitplanung	1:25.000	1
		Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	7
14	12.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	8
15	12.2	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	5
		Tabuflächen	1:10.000	3
16	13	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen		
	13.0	Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchungen		48
	13.1	Wassertechnische Berechnungen		12
	13.2	Regeldarstellung der Regenrückhaltebecken	1:100/50	1
	13.3	Gewässerumverlegung	1:1.000/100	18
	13.4	Neubau Schöpfwerk Großenbroder Aue		69
17	14	Grunderwerb		

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	14.1	Grunderwerbspläne 1 – 6, 6a, 7, 10, 11, 13	1:1.000	11
18	14.1	Grunderwerbspläne 15 - 17	1:1.000	3
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis –verschlüsselt-		27
Materi- alband 3	1	Verkehrsgutachten		149
	3	Luftschadstoffuntersuchung		39
	5	Untersuchung der Stickstoffdeposition		54
	7	Umverlegung eines 110 kV Erdkabels		80
Materi- alband 4	1	FFH-VP_GGB 1532-321 Sundwiesen Fehmarn	1 Plan 1:5.000	83
	2	FFH-VP_GGB 1631-392 Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht	1 Plan 1:5.000	80
	3	FFH-VP_GGB 1631-393 Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel	1 Plan 1:5.000	91
	4	FFH-VP_GGB 1632-392 Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche	1 Plan 1:5.000	86
	5	FFH-VP_BSG 1530-491 Östliche Kieler Bucht	1 Plan 1:5.000	120
	6	FFH-VP_BSG 1633-491 Ostsee östlich Wagrien	1 Plan 1:5.000	85
	7	Amphibien – Überwinterungslebensräume		5

Gegenstand der Planänderung waren im Wesentlichen Detailänderungen der technischen Planung und der Entwässerung sowie die entsprechende Übernahme dieser Änderungen in den LBP (siehe auch die vorliegenden Vorbemerkungen zur Deckblattfassung vom 28.02.2013).

Die von dieser Planänderung betroffenen Träger öffentlicher Belange, Privatpersonen sowie die anerkannten Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 28.08.2013 unter Übersendung der Planänderungsunterlagen gem. § 17 FStrG i. V. m. § 140 Abs. 8 LVwG im Rahmen des Planänderungsverfahrens beteiligt. Eine erneute Auslegung der Unterlagen war nicht erforderlich.

Die gemäß § 140 Abs. 6 LVwG vorgeschriebenen Erörterungen haben stattgefunden am:

Datum	Teilnehmer	Ort
12.02.2014	Träger öffentlicher Belange	Sitzungssaal des Amtes Oldenburg-

		Land
13.02.2014	Einzelrörterungen mit Privatbetroffenen	Sitzungssaal des Amtes Oldenburg-Land

Bei einem Teil der beteiligten Träger öffentlicher Belange sowie bei den anerkannten Naturschutzverbänden konnte auf eine Erörterung verzichtet werden. Diese Stellen wurden von dem Verzicht auf die Erörterung schriftlich benachrichtigt.

3. Aufgrund der im Rahmen des Planänderungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen, der Ergebnisse der Erörterungen sowie einiger aktualisierten Kartierungsunterlagen hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom **10.09.2014** die Durchführung eines weiteren Planänderungsverfahrens beantragt und folgende teilweise geänderte Planunterlagen vorgelegt:

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
1	1	Erläuterungsbericht		73
		Anhang 2 Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG		33
	2	Übersichtskarte	1:25.000	1
	3	Übersichtslagepläne - Blatt-Nrn.: 2 - 5	1:5.000	4
	5	Übersichtslagepläne Entwässerung - Blatt-Nrn.: 2 - 5	1:5.000	4
	6	Straßenquerschnitte – Blatt-Nr.: 8	1:50	1
	7	Lage- und Bauwerkspläne - Blatt-Nrn.: 6, 9, 10, 16, 17	1:1.000	5
	8	Höhenpläne B 207 Rifa links / Rifa rechts Achse 100 - Blatt-Nrn.: 10 (L, R) und 16 (L, R)	1:1.000/100	4
	8.2	Höhenpläne – Kreuzende Straßen, Wege K 49 (Achse 900) - Blatt-Nr.: 8	1:1.000/100	1
	8.3	Höhenpläne – Sonstige Straßen und Wege Gemeindestraße nach Todendorf (Achse 940) - Blatt-Nr.: 7	1:1.000/100	1
2	10.1	Leitungsbestand- und Koordinierungspläne - Blatt-Nrn.: 5, 6, 9, 10, 11, 16, 17	1:1000	7
	10.2	Bauwerksverzeichnis – Vorbemerkungen		1
		Bauwerksverzeichnis		30
	11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen		
11.5	Übersichtslageplan Schalltechnik mit Grenzwertiso-	1:5.000	3	

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
		phonon - Blatt-Nrn.: 2, 3, 5		
3	12	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung		
	12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		264
		Anhang 1 Maßnahmenverzeichnis		72
		Anhang 2 Artenschutzfachbeitrag		195
	12.1	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne		
		Pflanzen und Tiere – Blatt-Nrn.: 1.1. – 1.5	1:5.000	5
		Boden / Wasser / Klima – Blatt-Nrn.: 2.1. – 2.3	1:10.000	3
Landschaft / Mensch / Kultur- und Sachgüter – Blatt-Nrn.: 3.1. – 3.3		1:10.000	3	
4	12.2	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
		Gesamtübersichtslageplan der Landschaftspflegerischen Begleitplanung	1:25.000	1
		Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Blatt-Nrn.: 3-6, 9, 12, 16, 17	1:1.000	8
		Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen – Blatt-Nrn.: 22.1 – 22.5	1:5.000	5
5	13	Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen		
	13.0	Erläuterungsbericht wassertechnische Untersuchungen		50
	13.2	Regeldarstellung der Regenrückhaltebecken	1:100/50	1
	13.3	Gewässerumverlegung	1:1.000/100	14
	14	Grunderwerb		
	14.1	Grunderwerbspläne – Blatt-Nrn.: 3a, 6, 6a, 9, 10, 16, 17	1:1.000	7
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis –verschlüsselt-		10
Materi- alband 1	1	Text zur floristischen Kartierung - Deckblatt		21
	2	Text zur faunistischen Kartierung - Aktualisierungskartierung 2012 und 2014, Teil I (Fledermäuse) - Deckblatt Fledermäuse – Bestand und Bewertung	6 Pläne 1:10.000	49
	3	Text zur faunistischen Kartierung - Aktualisierungskartierung 2012, Teil II (Amphibien) - Deckblatt Amphibien – Bestand und Bewertung	6 Pläne 1:10.000	44
	4	Text zur faunistischen Kartierung - Aktualisierungskar-		20

Ordner	Anlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
		tierung 2012 / 2014, Teil III (Säugetiere) - Deckblatt		
	5	Text zur faunistischen Kartierung - Aktualisierungskartierung, Teil IV (Laufkäfer) - Deckblatt Laufkäfer – Bestand und Bewertung	3 Pläne 1:10.000	62
	6	Text zur faunistischen Kartierung – Plausibilitätskontrolle, Teil IV (Tagfalter, Heuschrecken, Libellen) - Deckblatt		4
	7	Text zur faunistischen Kartierung – Plausibilitätskontrolle 2012, Teil IV (Brutvögel) - Deckblatt	3 Pläne 1:10.000	5
	8	FFH-VP_BSG 1530-491 Östliche Kieler Bucht - Deckblatt	1 Plan 1:5.000	120
	9	FFH-VP_GGB 1631-393 Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel - Deckblatt	1 Plan 1:5.000	88
	10	FFH-VP_GGB 1631-392 Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht - Deckblatt	1 Plan 1:5.000	69
	11	FFH-VP_GGB 1532-321 Sundwiesen Fehmarn - Deckblatt	1 Plan 1:5.000	78
Materi- alband 2	1	Flächennachweis – Eingriff - Deckblatt	18 Pläne 1:2.000	70
	2	Flächennachweis - Ausgleich	14 Pläne 1:2.000	11

Die Auslegung der Planänderungsunterlagen erfolgte nach vorheriger örtlicher Bekanntmachung in der Zeit vom **19.11.2014 bis 19.12.2014** in den oben genannten Kommunalverwaltungen.

Die Einwendungsfrist endete am **16.01.2015**.

Die ordnungsgemäße Bekanntmachung und Auslegung der Planänderungsunterlagen wurde durch das Amt Oldenburg-Land mit Schreiben vom 02.02.2015, durch die Stadt Fehmarn mit Schreiben vom 05.01.2015 sowie durch die Stadt Heiligenhafen mit Schreiben vom 19.01.2015 bescheinigt.

Die gemäß § 140 Abs. 6 LVwG vorgeschriebenen Erörterungen haben stattgefunden am:

Datum	Teilnehmer	Ort
27.04.2015	Träger öffentlicher Belange	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn
29.04.2015	Bekannt gemachter Termin	Verwaltungsgebäude Stadt Fehmarn

Der Vorhabenträger hat im Rahmen seiner Erwiderungen sowie im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt den LBP und die naturschutzfachlichen Unterlagen in einigen Punkten zu berichtigen bzw. zu ergänzen.

Nach Vorlage dieser entsprechend überarbeiteten Unterlagen wurden den anerkannten Naturschutzverbänden diese Unterlagen mit Schreiben vom 27.07.2015 gem. § 63 Abs. 2 BNatschG übersandt und Ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 13.08.2015 gegeben.

4. Die entsprechend § 11 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 15 des Gesetzes vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), erarbeitete zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 12 UVPG und §10 Abs. 3 LUVPG bewertet und bei der mit dem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Entscheidung berücksichtigt. Die Unterlagen sind den auszulegenden Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich beigelegt.

Die Prüfung der Maßnahme hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Umweltbelangen führte zu Maßgaben unter Ziffer 2 des Beschlusses.

b) Materiell-rechtliche Würdigung

Zu der vom Vorhabenträger beantragten Planung sind im Rahmen des Anhörungsverfahrens Anregungen und Bedenken vorgetragen worden. Diese haben teilweise zu Änderungen des erstmalig ausgelegten Planes geführt, was zur Folge hatte, dass der geänderte Plan in Planänderungsverfahren einzubringen war. Auch zu diesen geänderten Plänen sind Anregungen und Bedenken vorgetragen worden.

Bei dem hier vorgesehenen Bauvorhaben handelt es sich um den Ausbau einer Bundesstraße von einem vorhandenen einbahnigen, zweistreifigen auf einen zweibahnigen, vierstreifigen Querschnitt mit Mittelstreifen. Dieses dient der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des heute 2-spurigen Querschnittes sowie der Verkehrssicherheit. Bezüglich der Notwendigkeit dieser Ausbaumaßnahme wird auf Ziffer 5.0.1 verwiesen. Hier wird ausführlich dargelegt, warum es erforderlich ist, die unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen zu verbessern.

Die Planungen sehen eine Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn auf dem Festland im Wesentlichen in südlicher Richtung und auf der Insel in westlicher Richtung vor. Zur Planungsvariante wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.0.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die vorliegende Straßenplanung berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsgrundsätze.

Durch die Verbreiterung der B 207 und den Um- und Neubau von Anschlussstellen wird nicht nur die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße verbessert, sondern auch das bessere Verteilen des Verkehrs sowie Entlastungen auf das nachgeordnete Verkehrsnetz ermöglicht. Durch das Trennen der Fahrbahnen und Schaffung von Überholmöglichkeiten für den stark zunehmenden LKW-Verkehr wird die Unfallgefahr minimiert bzw. die Verkehrssicherheit erhöht. Weiterhin wird eine angemessene Verbindungsqualität dieser überregional bedeutenden Straße gewährleistet sowie die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes verbessert.

Das oben genannte und unter Ziffer 5.0 ausgeführte öffentliche Interesse dieses Vorhabens mit dem im Plan dargestellten Ausbaustandart, den Schutzeinrichtungen sowie der Lage im Raum ist den entgegenstehenden Belangen sowie den Eingriffen in die Rechte Dritter gegenüber zu stellen. Zusätzlich sind die im Anhörungsverfahren entgegenstehenden Belange zu berücksichtigen und in die Abwägung einzustellen. Hierzu wird auf die Ausführungen in Ziffer 5.0 dieses Beschlusses sowie den festgestellten Plan verwiesen.

Insgesamt ist durch die Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung dieses Vorhabens den insgesamt entgegenstehenden Belangen überwiegt und daher dem Antrag mit Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss durch die Planfeststellungsbehörde zu entsprechen ist.

Zu 2.: (Maßgaben (Planänderungen und Auflagen))

Zu 2.1: (Planänderungen und Auflagen)

Zu 2.1.1 (Planänderungen)

Zu 2.1.1.38

Die Änderung des Bauwerksverzeichnisses unter Ziffer 2.1.1.38 war erforderlich, weil es für die in den Planunterlagen vorgesehene Kostenbeteiligung der Stadt Fehmarn an den Bauwerken 07.207 und 08.207 an einer Rechtsgrundlage fehlt.

Der Abbruch und anschließende Neubau der Bauwerke wird verursacht durch das hier planfestzustellende Vorhaben. Die Neuerrichtung ist in größerer Breite geplant. Für die Mehrbreiten fordert der Vorhabenträger eine Kostenbeteiligung des Stadt Fehmarn als Trägerin der Straßenbaulast. Nach Auskunft des Vorhabenträgers erfolgt die Neuerrichtung mit den nach gültigen Regelwerken geringst möglichen Abmessungen. Die größere Breite beruhe auf der Anwendung derzeit geltender Richtlinien (DWA-A904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau; RPS – Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme).

Die Pflicht zur Kostentragung richtet sich nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG, konkretisiert durch die Richtlinie über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen, bekanntgemacht mit ARS Nr. 02/2010 des BMVBS vom 25.01.2010, VkB1. 2010, S. 62 (im Folgenden: StraKR). Wird danach eine höhenungleiche Kreuzung geändert, so fallen die dadurch entstehenden Kosten den beteiligten Trägern der Straßenbaulast zur Last, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung.

Die Stadt Fehmarn ist Trägerin der Straßenbaulast der betroffenen Gemeindestraßen. Sie hat als solche die Herstellung der Bauwerke in größerer Breite nicht verlangt. Sie hätte diese nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht im Sinne dieser Norm verlangen müssen.

Ob der Straßenbaulastträger die Änderung „hätte verlangen müssen“, hängt nach Ansicht des zuständigen Fachsenats des BVerwG von den tatsächlichen und rechtlichen Umständen zum Zeitpunkt der Stellung des Planfeststellungsantrages ab. Der andere Baulastträger soll nämlich nicht mit Kosten belastet werden, für Maßnahmen, die bis dahin nicht objektiv erforderlich waren, sondern erst durch das Ausbaverlangen des Antragstellers erwachsen sind (BVerwG, Urteil vom 18.09.1987 – 4 C 24/84, Rn. 14 – zitiert nach Juris). Es kommt nicht darauf an, wie die verkehrlichen Gegebenheiten nach Fertigstellung der B 207 sind, sondern wie sie vor Antragstellung waren. Daher ist für die Kostenbeteiligung nicht relevant, ob das neue Brückenbauwerk nach Breite, Tragfähigkeit usw. den

allgemein anerkannten Regeln der Baukunst entspricht. Entscheidend ist allein, ob die Stadt Fehmarn im Zeitpunkt des Antrages auf Planfeststellung ohnehin verpflichtet gewesen wäre, ihrerseits eine Planfeststellung mit dem Ziel der Änderung der Straßenbrücke zu beantragen. In diesem Fall würde das Vorhaben gewissermaßen nur eine "Aktualisierung eines Rückstandes des Straßenbaulastträgers" darstellen.

Dem Vorhabenträger ist einzuräumen, dass diese Rechtsauffassung nicht unumstritten ist und insbesondere durch den für Wasserstraßenplanfeststellung zuständigen 7. Senat des BVerwG nicht geteilt wurde (Urteil vom 17.12.1993 – 7 C 43/93). Die Planfeststellungsbehörde folgt indes der Rechtsauffassung des 4. Senats, die auch Eingang in die Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (dort S. 9) gefunden hat.

Dies zugrunde gelegt war die Stadt Fehmarn nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Zeitpunkt des Antrages auf Planfeststellung nicht aufgrund der ihr obliegenden Straßenbaulast verpflichtet, ihrerseits eine Planfeststellung mit dem Ziel der Änderung der Straßenbrücke zu beantragen. Gem. § 10 Abs. 1 StrWG haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Soweit sie hierzu unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit außerstande sind, haben sie auf den nicht verkehrssicheren Zustand vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durch Warnzeichen hinzuweisen. Nicht alles, was bei einem Neubau den Anforderungen der Baukunst entspricht, muss zwingend Veranlassung zur Erweiterung oder Verbesserung einer bestehenden Straßenbrücke geben. Vielmehr muss der Entscheidungsspielraum der Gemeinde, die Brücke zu verbreitern oder zu verbessern und die Tragfähigkeit zu erhöhen, wegen der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse oder aus Gründen der Sicherheit derart eingeschränkt sein, dass sie - ihre Leistungsfähigkeit unterstellt - die Änderung des Kreuzungsbauwerkes für den Bereich ihrer Baulast in dem später planfestgestellten Umfang hätte beantragen müssen.

Den Nachweis, dass diese Voraussetzungen im Zeitpunkt der Antragstellung vorlagen, hat der Vorhabenträger angesichts der hohen Anforderungen des BVerwG nicht erbracht. Die Ausführungen im Rahmen der Erwiderung genügen für diese Annahme nicht. Insbesondere ist der Hinweis auf die Pflicht, entsprechend neuer Richtlinien herstellen zu müssen, nicht ausreichend. Darüber hinaus fehlt es für die Anordnung einer Kostenbeteiligung der Stadt Fehmarn durch die Planfeststellungsbehörde (§ 12 Abs. 4 Satz 2 FStrG) auch an einem der Planfeststellungsbehörde nachgewiesenen Einigungsversuch, also dem Versuch eine sog. Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, wie dies Ziffer 3 Abs. 1 StraKR vorsieht.

Da der Vorhabenträger keine Anpassung seiner Planung vorgenommen hat, ist davon auszugehen, dass er – auch ohne Beteiligung der Stadt Fehmarn – die geplante Herstellung der Kreuzungsbauwerke vornehmen wird. Diese Möglichkeit räumt Ziffer 7 Abs. 1 StraKR ausdrücklich für eine höhere Tragfähigkeit ein (vgl. dort S. 9): Liegt ein Verlangen müssen nicht vor, ist das Kreuzungsbauwerk in den bisherigen Abmessungen des Verkehrsraumes sowie mit der bisherigen Tragfähigkeit, aber unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsstandards neu zu errichten. Der einseitig verlangende Baulastträger prüft dann, ob er ohne kreuzungsrechtliche Verpflichtung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit (z.B. im Hinblick auf die Erhaltungslast gemäß § 13 Abs. 2) das Kreuzungsbauwerk mit einer höheren Tragfähigkeit errichtet.

Zu 2.1.2: (Auflagen)

Zu 2.1.2.6

Der Vorhabenträger sieht vor, entlang der Trasse auf Fehmarn auf die Anlage von Straßenbegleitgrün in Form von Gehölzpflanzungen zu verzichten. Stattdessen wird vorgesehen, die Trasse mit Einzelbäumen in Nahbereichen angrenzender Ortslagen und Einzelgehöfte in die Landschaft einzubinden.

Im Folgenden wird erläutert, weshalb dem Vorhabenträger die Einbindung der Trasse mit Gehölzpflanzungen auferlegt wird.

Infolge des Verzichtes einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns ergibt sich für die Gruppe der Brutvögel, Amphibien und Laufkäfer ein Konflikt hinsichtlich der besonderen Funktion des Straßendamms als Lebensraum. Gemäß dem Faunistischen Gutachten (vgl. Materialband) werden die Gehölze der Straßendämme von zahlreichen Brutvögeln sowie von Amphibien und Laufkäfern genutzt. Aufgrund der sonst im Umfeld ausgeräumten Landschaft besteht entsprechend eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einem Verlust des bestehenden Straßenbegleitgrüns, da keine bzw. nur wenige Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Durch die Anlage des Straßenbegleitgrüns in Form von Gehölzpflanzungen wird sichergestellt, dass verloren gegangene Habitatstrukturen qualitativ und quantitativ wieder hergestellt werden.

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass durch den Verzicht des Straßenbegleitgrüns das Kollisionsrisiko für Fledermäuse gesenkt wird. Diese Argumentation kann seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Gemäß des Gutachtens „Fledermäuse und Verkehr“ (ARGE Fledermäuse und Verkehr, 2010) bildet dichte straßenbegleitende Vegetation eine natürliche Barriere, welche ein Hineingelangen von Fledermäusen in den Straßenraum verhindert. Dementsprechend erfolgt durch die auferlegte Gehölzanpflanzung eine Verringerung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse im trassennahen Bereich und nicht, wie vom Vorhabenträger angenommen, durch einen Verzicht auf Straßenbegleitgrün.

Hinsichtlich des Landschaftsbildes ist eine Einbindung des Straßenkörpers mittels Einzelbäumen in die Landschaft aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichend, um das Landschaftsbild wieder herzustellen. Dies begründet sich in der Morphologie sowie der weiten Einsehbarkeit der Insel, wodurch ein Verzicht des Straßenbegleitgrüns dazu führen würde, dass die vierspurige B 207 über weite Teile der Insel wahrnehmbar wird. Infolge dieser Wahrnehmbarkeit der ausgebauten Trasse käme es zu einer Verschlechterung des Landschaftsbildes sowie des Landschaftserlebens.

Gemäß den Vorgaben der Verfügung „Umgang mit Bäumen an Straßen unter Berücksichtigung der Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume, Ausgabe 2006 (ESAB 2006) und den Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009)“ des Landesbetriebs Straßenverkehr und Verkehr Schleswig-Holstein (2011) ist an autobahnähnlich ausgebauten Straßen auf Baumpflanzungen innerhalb der kritischen Abstände zu verzichten. Die vom Vorhabenträger geplanten Hochstammpflanzungen befinden sich innerhalb der kritischen Abstände und entsprechen somit nicht den Vorgaben der Verfügung.

Zu 2.1.2.7

Die Forderung eines Mindestabstandes von 5m, zwischen den Fernmeldekabeln und den Stromversorgungskabeln 20 kV und 110 kV, wird durch den Vorhabenträger zurückgewiesen. Dies würde nach seinen Angaben eine erhebliche Ausweitung der Eingriffe nach sich ziehen. Da der Vorhabenträger der Verursacher der Maßnahme ist, wird ihm auferlegt, auf seine Kosten für ein Unterbleiben der Beeinflussung der Fernmeldekabel zu sorgen.

Zu 2.1.2.8

a) Das benannte Flurstück ist nach Fachplanungsrecht dem Vorhabenträger entzogen, da dieses als ehemaliger Bestandteil der Inselbahn eisenbahntechnisch gewidmet ist. Der Rest der Strecke wurde auf Antrag der Stadt Burg im Jahr 2013 nach § 23 AEG entwidmet. Das verbleibende Teilstück wurde nicht entwidmet, da straßenparallel die DB Strecke Lübeck – Puttgarden verläuft.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass hier kein unüberwindbares Planungshindernis besteht. Zum einen verläuft bereits heute die B 207 über das Flurstück und zum anderen ist der Eigentümer der Flächen grundsätzlich bereit (Schreiben vom 20.08.2015, Az.: FRI-N-V), die für den Straßenausbau benötigten Flächen dem Vorhabenträger zur Verfügung zu stellen. Dieser kann dann, z. B. als Eigentümer einer neu vermessenen Teilfläche den entsprechenden Antrag nach § 23 AEG stellen. Weiterhin besteht die Möglichkeit einer Teilentwidmung des Flurstückes (siehe Urteil BVerwG vom 21.04.2010, Az.: 7 B 39.09).

Dies kann auch zu einem späteren Zeitpunkt als mit Beendigung des Planfeststellungsverfahrens geschehen.

b) Es werden lediglich einige straßenparallele Flächen für die Anpassung der Straßenböschung benötigt. Der Bahnbetrieb wird weder verhindert, eingeschränkt noch wird in unzulässiger Weise in den Betrieb eingegriffen. Der Eigentümer (DB AG) ist mit der dauerhaften Inanspruchnahme einverstanden und ist bereit entsprechende Flächen abzugeben. Gleichwohl müssen diese, da dauerhaft Bahnbetriebszwecken entzogen, in einem förmlichen Verfahren nach § 23 AEG freigestellt (entwidmet) werden. Dies kann auch zu einem späteren Zeitpunkt als mit Beendigung des Planfeststellungsverfahrens geschehen.

Zu 2.1.2.9

Dem Vorhabenträger wird hier aufgegeben sich wegen der unvermeidbaren Einschränkungen in der Schülerbeförderung rechtzeitig mit den entsprechenden Verantwortlichen in Stadtverwaltung und Schule in Verbindung zu setzen. Aus der Stellungnahme ist ersichtlich, dass die Planung der Schülerbeförderung einen erheblichen Aufwand erfordert. Daher die Frist von mindestens 3 Monaten, welche der Vorhabenträger bereits von sich aus auch einem ÖPNV Unternehmen zugesagt hat. Diese Frist wird als angemessene Vorlaufzeit angesehen.

Zu 2.1.2.12

Mit der Errichtung und Erhaltung von Wildschutzzäunen leistet der Bund als Träger der Baulast für die Bundesfernstraßen einen zusätzlichen, freiwilligen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Pflichten hinsichtlich der Sicherung des Verkehrs werden durch Aufstellung der Gefahrzeichen nach StVO erfüllt.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen an anbaufreien Bundesstraßen mit planfreien Knoten und ohne sonstige Zufahrten soll unter Anlegung eines strengen Maßstabs auf Streckenabschnitte mit erheblichen Gefahren durch Unfälle mit Wild beschränkt bleiben. (Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/1992)

Nach Pkt. 3 der Wildschutzzaun-Richtlinien (WSchuZR, Ausgabe 1985) ist für die Beurteilung, ob auf einem Abschnitt der Straßen der Verkehr durch Wild besonders gefährdet werden kann, insbesondere maßgebend:

- das vorkommende Wild nach Art und Bestand
- die Lage der Wildwechsel
- die Vegetation
- die Geländeverhältnisse
- die Verkehrsunfälle, die von Wild verursacht sind.

Angaben über die maßgebende Wildtierdichte sind den WSchuZR zu entnehmen. Diese wird im vorliegenden Streckenabschnitt in Bezug auf die, für eine Empfehlung zur Errichtung einer Wild-

schutzzäunung notwendige, Rehwilddichte überschritten (vorh. 10,4 Stück / 100 ha > empfohlene 8 Stück / 100 ha). Allerdings tritt das sonst in der Regel zusätzlich vorhandene, mit regelmäßig deutlich schwereren Unfallfolgen, Dam- und Schwarzwild nicht auf.

Weiterhin geht der Vorhabenträger davon aus, dass es nach Ausbau der Trasse trotz steigender Verkehrszahlen, durch die Errichtung von 1,15 m hohen Schutzeinrichtungen gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009) zu deutlich weniger Wildunfällen kommen wird. Es wird davon ausgegangen, dass in diesen Abschnitten für Rehwild ein Wechsel über die Fahrbahn der B 207 künftig deutlich eingeschränkt sein wird, da die Flächen hinter den Schutzplanken für die Tiere kaum mehr einsehbar sind und gemieden werden.

Zusätzlich werden durch die Schaffung von Gehölzflächen, in flächiger Ausprägung und in einem größeren Abstand von der Fahrbahn, attraktive neue Deckungsstrukturen angeboten. Das Wild wird so von der Straße weggezogen und die Notwendigkeiten einer Straßenquerung reduziert.

In Bezug auf die bereits vorliegende Unfallhäufigkeit hat durch den Vorhabenträger eine Abfrage bei der zuständigen Polizeidienststelle stattgefunden. Das Abfrageergebnis umfasst alle gemeldeten Wildunfälle im abgefragten Zeitraum. Es ergibt sich damit für den fraglichen Zeitraum durchschnittlich ca. ein Unfall pro Jahr und Straßenkilometer. Unfallschwerpunkte, welche auf besondere Wildwechsel hinweisen sind nicht auszumachen.

Das quantitative Ergebnis entspricht der unteren Grenze zur Festlegung einer Unfallhäufung gemäß Wildschutzzaun-Richtlinien.

Es ist aber nicht davon auszugehen, dass tatsächlich ausschließlich die in der WSchuZR genannten relevanten Arten (Rot-, Dam-, Reh-, Schwarzwild) Unfallursächlich waren. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass auch andere Arten, bei der eine Wirksamkeit der Wildschutzzäunung nicht gegeben ist, Unfälle verursacht haben. Damit ist zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Unfallhäufung festzustellen.

Daher lehnt die Planfeststellungsbehörde die Forderung nach einem Wildschutzzaun auf der Insel Fehmarn entlang der B 207, unter dem in der Auflage genannten Vorbehalt, ab.

Zu 2.2: (Wasserhaushalt)

Zu 2.2.1: (Wasserrechtliche Erlaubnis)

Neben der Planfeststellung ist eine Bewilligung oder Erlaubnis nicht erforderlich, wenn im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Benutzung eines Gewässers entschieden wird (§ 19 WHG).

Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der Wasserbehörde vom 13.09.2013 (Gesch.Z.: 6.20.23) hergestellt.

Zu 2.2.2: (Nebenbestimmungen)

Bei unvorhersehbaren nachteiligen Wirkungen des Vorhabens sind Entscheidungen gemäß § 14 Abs. 6 WHG zu treffen.

Zu 2.3: (Landschaftspflege)

Zu 2.3.1: (Genehmigung des Eingriffs / Ausgleichsmaßnahmen)

Es wird auf § 17 BNatSchG i.V.m. § 11 LNatSchG verwiesen. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Die Begründung der Unvermeidbarkeit von Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben ist dargelegt (vgl. Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage). Die agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 3 LNatSchG sind entsprechend berücksichtigt worden (vgl. Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage). Der im Plan dargestellte Eingriff in Natur und Landschaft wird daher genehmigt.

Das Benehmen zum Eingriff sowie das Einvernehmen zum Ausgleich und zum Ersatz wurde mit Schreiben der Obersten Naturschutzbehörde vom 24.08.2015, Aktenzeichen V533-B207 hergestellt (§ 11 Abs. 1 LNatSchG).

Zu 2.3.2: (Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Bestimmungen des § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 Abs. 1 Nr. 3 LNatSchG)

Die Befreiung für die baubedingte Beseitigung von 713 m Knick, 47m Redder, 604 m Allee, 800 m² Kleingewässer, 50m² Brackwasserröhricht der Ostsee und 50m² Brackwasserbeeinflusstes Grünland der Ostsee wird gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erteilt, da das Vorhaben aus Gründen überwiegenden des öffentlichen Interesses notwendig ist. Hierzu wird auf die materiell-rechtliche Würdigung unter Ziffer Zu 1.b) dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 2.3.3: (Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG)

Bei der Realisierung des vierstreifigen Ausbaus der B 207 zwischen der AS Heiligenhafen und der AS Puttgarden treten unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen und artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG ein. Dies wird im Folgenden für die relevanten und potentiell vom Vorhaben betroffenen Arten näher begründet. Die notwendigen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen werden zusammengefasst dargestellt. Auf die näheren Ausführungen im Fachgutachten zur Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange (Materialband) wird verwiesen.

Fischotter

Ein potentieller Wanderweg des Fischotters befindet sich an der Großenbroder Au.

Durch die fischottergerechte Herstellung des Querungsbauwerkes an der Großenbroder Au mit Bermen und Leiteinrichtungen (vgl. Maßnahme 5.5 M) wird eine Tötung von Tieren Im Straßenverkehr vermieden. Auf Nebenbestimmung 15 in Ziffer 2.3.7 wird verwiesen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Eine Störung durch das Vorhaben ist aufgrund fehlender besonderer Lärm- und Lichtempfindlichkeit des Fischotters auszuschließen. Ebenfalls tritt keine Störung durch eine zusätzliche Zerschneidung von Wanderwegen durch den Ausbau der B 207 ein. Durch die fischottergerechte Herstellung des Bauwerkes der Großenbroder Au werden potentielle Wanderwege optimiert.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 BNatSchG (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Fischotters gehen aufgrund der nicht geeigneten Teilhabitate nicht verloren.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Kammolch

Ein Einwandern des Kammolches in potentielle Lebensräume im Eingriffsbereich und eine damit verbundene Tötung bei der Baufeldfreimachung kann nicht ausgeschlossen werden. Um dies zu vermeiden, erfolgt als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme die Anlage von temporären Sperreinrichtungen rechtzeitig vor und während der Bauphase (Maßnahmen 12.2 Ar, 15.5 CEF, 16.2 CEF, 16.3 Ar, 17.5 Ar). Die Errichtung der temporären Sperreinrichtung der Maßnahme 16.3 Ar erfolgt bis zur Funktionsfähigkeit der neu geschaffenen Überwinterungshabitate (vgl. unten). Auf die Nebenbestimmung 12 in Ziffer 2.3.7 wird verwiesen.

Um betriebsbedingte Tötungen in den Bereichen der künftigen Regenrückhaltebecken Nr. 5 sowie Nr. 6 zu vermeiden werden dauerhafte Sperreinrichtungen eingerichtet (Maßnahmen 15.2 sowie 17.6). Auf die Nebenbestimmung Nr. 13 in Ziffer 2.3.7 wird verwiesen.

In den weiteren Bereichen der B 207 werden bau- und betriebsbedingte Tötungen ausgeschlossen, da sich die B 207 außerhalb des Aktionsradius zu den Laichgewässern des Kammolches befindet und sich trassennah keine geeigneten Landlebensräume befinden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Bau- und betriebsbedingte Störungen sind für den Kammolch nicht relevant (Licht, Lärm, Erschütterungen). Schadstoffeinträge in Laichgewässer können aufgrund der Entfernung ausgeschlossen werden. Ebenfalls werden keine Metapopulations- oder Wanderbeziehungen gestört.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 BNatSchG (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Bau- und anlagebedingte Inanspruchnahmen von Laichgewässern werden ausgeschlossen. Potentielle Überwinterungshabitate befinden sich im Eingriffsbereich in den Bereichen der Gewässer 47 und

Gewässer 50. Durch die vorgezogene Herstellung geeigneter Winterquartiere (Maßnahmen 15.2 Ar, 15.5 CEF, 16.2 CEF, 16.3 Ar) wird sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Auf Nebenbestimmung Nr. 14 unter Ziffer 2.3.7 wird verwiesen

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Fledermäuse

Gemäß den Ausführungen in der Unterlage 12.0 sind keine potentiellen Quartiere oder bedeutungsvolle Flugrouten von Fledermäusen durch das Vorhaben betroffen. Durch eine Bauzeitenbeschränkung für Fällungen und Gebäudeabriss ab dem 01. Dezember bis 28./29. Februar werden Tötungen von Fledermäusen in Tagesverstecken vermieden (Maßnahmen 0.6-2 Ar und 6.5 Ar).

An dem bedeutenden Jagdgebiet des Habitatkomplexes aus Großenbroder Lagune sowie dem Niederungsbereich der Großenbroder Au werden Kollisionsschutzwände mit einer Höhe von 4m über Gradienten errichtet (5.2 Ar) um Kollisionen und somit eine Tötung von Tieren im Straßenverkehr zu vermeiden (Bau – km 3+700 bis 4+577).

Im Bereich der zurückgebauten Mittelhofbrücke erfolgt ein Verzicht auf Gehölzpflanzungen in einem Mindestabstand von 10m zur Trasse, so dass Kollisionen verhindert werden (0.2 G/M).

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner Unterbrechung von Flugrouten, daher ist eine erhebliche Störung mit einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der jeweiligen Arten nicht zu erwarten.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 BNatSchG (erheblich Störung) tritt nicht ein.

Im Untersuchungsgebiet konnten keine Wochenstuben oder Winterquartieren nachgewiesen werden. Da die Tiere bei der Wahl ihrer Tagesverstecke sehr flexibel sind und in der räumlichen Umgebung ausreichend Gehölzbestände vorhanden sind, ist das Wegfallen von Tagesverstecken im Trassenbereich als nicht erheblich zu beurteilen und somit ist kein artenschutzrechtlicher Konflikt gegeben.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Brandgans

Die Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen außerhalb der Brutzeit (0.6-1 Ar) Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Durch die zu erwartenden baubedingten Wirkungen sind keine Störungen verbunden, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Infolge des Vorhabens kommt es zu keinem anlagebedingten Verlust von Bruthabitaten. Durch betriebsbedingte Wirkungen des Straßenverkehrs ist nicht von einem Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Feldlerche

Die Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen außerhalb der Brutzeit (0.6-1 Ar). Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden. Anschließend ist ein durchgehender Bauablauf sicherzustellen. Ist dies nicht einzuhalten, sind in diesen Bereichen Vergrämuungsmaßnahmen durchzuführen. Der Verbotstatbestand der Tötung kann durch die Bauzeitenregelung sowie den fortlaufenden Bauablauf vermieden werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Durch die Baumaßnahme kommt es in regelmäßigen Abständen zu einer Störung. In den betroffenen Biotopen ist bis zu einer Reichweite von 150m zur Trasse mit einer relevanten Reduktion der Habitateignung zu rechnen. Diese Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population und damit zum Eintreten des Tatbestandes der Störung.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Durch die bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ist mit dem Verlust von 3 Brutrevieren der Feldlerche zu rechnen. Mit der Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (6.6 E/CEF, 6.7 E/CEF, 6.8 E/CEF, 19.1 A/CEF und 19.2 A/CEF) wird sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Kiebitz

Die Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen außerhalb der Brutzeit (0.6-1 Ar). Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden. Anschließend ist ein durchgehender Bauablauf sicherzustellen. Ist dies nicht einzuhalten, sind in diesen Bereichen Vergrämuungsmaßnahmen durchzuführen. Der Verbotstatbestand der Tötung kann durch die Bauzeitenregelung sowie den fortlaufenden Bauablauf vermieden werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Baubedingte Störungen setzen mit der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit ein. Durch die Baumaßnahme kommt es in regelmäßigen Abständen zu einer Störung. In den verbleibenden Strukturen des Untersuchungsraums verbleiben ausreichend Nistmöglichkeiten außerhalb vorhabenbedingter Störungen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Durch bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen des Vorhabens ist mit dem Verlust von 2 Brutrevieren des Kiebitz zu rechnen. Mit der Durchführung artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen (6.7 E/CEF und 6.8 E/CEF) wird sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 BNatSchG (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Mehlschwalbe

Der Abriss der Gebäude erfolgt außerhalb der Brutzeit (6.5 Ar).

Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Relevante Beeinträchtigungen durch baubedingte Störungen sind nicht anzunehmen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Innerhalb des Untersuchungsraumes verbleiben ausreichend Ausweichstrukturen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Rauchschwalbe

Der Abriss der Gebäude erfolgt außerhalb der Brutzeit (6.5 Ar).

Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Relevante Beeinträchtigungen durch baubedingte Störungen sind nicht anzunehmen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Innerhalb des Untersuchungsraumes verbleiben ausreichend Ausweichstrukturen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Mittelsäger

Die Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen außerhalb der Brutzeit (0.6-1 Ar). Tötungstatbestände können durch diese bauzeitliche Regelung ausgeschlossen werden. Anschließend ist ein durchgehender Bauablauf sicherzustellen. Ist dies nicht einzuhalten, sind in diesen Bereichen Vergrämungsmaßnahmen durchzuführen. Der Verbotstatbestand der Tötung kann durch die Bauzeitenregelung sowie den fortlaufenden Bauablauf vermieden werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Baubedingte Störungen setzten mit der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit ein. Durch die Baumaßnahme kommt es in regelmäßigen Abständen zu einer Störung. In den verbleibenden Strukturen des Untersuchungsraums verbleiben ausreichend Nistmöglichkeiten außerhalb vorhabenbedingter Störungen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Infolge des Vorhabens kommt es zu keinem anlagebedingten Verlust von Bruthabitaten. Durch betriebsbedingte Wirkungen des Straßenverkehrs ist nicht von einem Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Gefährdete und ungefährdete Brutvogelarten (Brutvögel der Gewässer inkl. Uferstreifen, Brutvögel der halboffenen Standorte und Ökotope inkl. Gras- und Hochstaudenfluren, Brutvögel mit Bindung an ältere (Laub-) Baumbestände, ubiquitäre Brutvögel sonstiger Gehölzstrukturen, Brutvögel des Offenlandes, Brutvögel feuchter Gehölzstrukturen, Brutvögel der Gebäude)

Fäll- und Rodungsarbeiten erfolgen in der Zeit vom 01. Dezember bis 28./29. Februar (Maßnahme 0.6-1 Ar). Gebäudeabriss finden ausschließlich von Mitte April bis Mitte September statt (Maßnahme 6.5 Ar). Durch diese zeitlichen Eingrenzungen erfolgt die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeiten. Tötungstatbestände können somit ausgeschlossen werden.

Baubedingte Störungen setzen außerhalb der Brutzeit ein. Durch den Bauablauf kommt es dann zu einer regelmäßigen Störung. Ist dies nicht einzuhalten, sind für die Brutvögel des Offenlandes Vergrümmungsmaßnahmen durchzuführen. Der Verbotstatbestand der Tötung kann durch die Bauzeitenregelungen sowie der Störung durch den fortlaufenden Bauablauf vermieden werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 BNatSchG (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Baubedingte Störungen setzen mit der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit ein. Durch die Baumaßnahme kommt es dann in regelmäßigen Abständen zu einer Störung. Es ist davon auszugehen, dass sich Brutvögel außerhalb des für sie relevanten Störbereiches ansiedeln. In den betroffenen Biotopen ist bis zu einer Entfernung von 400m mit einer relevanten Reduktion der Habitateignung zu rechnen. Für einige Arten verbleiben ausreichend Nistmöglichkeiten in den verbleibenden Strukturen des Untersuchungsraumes. Für Arten, für die ein Ausweichen nicht möglich ist erfolgt eine Neuanlage von geeigneten Strukturen (6.6 E/CEF, 6.7 E/CEF, 6.8 E/CEF, 9.1 A/G, 17.1 A/G, 19.1 E/CEF, 19.2 A/CEF, 20.1 A/E, 21 A). Somit bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten. Das Vorhaben wirkt sich nicht negativ auf den Erhaltungszustand der lokalen Population aus.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 BNatSchG (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Da bau- und anlagebedingt eine Inanspruchnahme von Gehölzstrukturen im Böschungsbereich stattfindet, kann nicht ausgeschlossen werden, dass potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten von un-

gefährdeten Brutvögeln betroffen sind. Die Nester der betroffenen Arten werden jedes Jahr neu angelegt; die Arten sind hinsichtlich ihrer Brutplatzwahl vergleichsweise flexibel.

Da geeignete Strukturen neu geschaffen werden und geeignete vergleichbare Lebensräume im räumlichen Umfeld vorhanden sind, stehen den betroffenen Arten ausreichend geeignete Ausweichhabitate zur Verfügung. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt daher im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Rastvögel

Da die betroffenen Rastvögel (Berg-, Reiher- und Tafelente) nicht im unmittelbaren Vorhabenbereich vorkommen können Tötungstatbestände ausgeschlossen werden.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 1 (Nachstellen, Fangen, Verletzen, Töten) tritt nicht ein.

Von Vorhaben betroffen ist ein landesweit bedeutsames Rastgebiet der Berg-, Reiher- und Tafelente. Um baubedingte Störungen auf die rastenden Tiere zu vermeiden, erfolgt die Einhaltung einer Bauzeitenregelung außerhalb der Hauptrastzeit von Anfang Mai bis Ende September. Ist aus Gründen des Bauablaufes eine längere Bautätigkeit notwendig, erfolgt die Errichtung einer sichteinschränkenden Vorrichtung (0.6-4 Ar). Auf die Nebenbestimmung Nr. 8 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 2 (erhebliche Störung) tritt nicht ein.

Infolge des Vorhabens kommt es zu keinem anlagebedingten Verlust von Bruthabitaten. Durch betriebsbedingte Wirkungen des Straßenverkehrs ist nicht von einem Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen.

Das Zugriffsverbot nach § 44 (1) 3 (Entnahme, Beschädigung, Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) tritt nicht ein.

Zu 2.3.4: (Zulässigkeit gemäß § 34 BNatSchG – Natura 2000)

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich bei ihrer Prüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG dem Ergebnis der FFH – Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung

DE 1532 – 321 „Sundwiesen Fehmarn“

DE 1631 – 392 „Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht“

DE 1631 – 393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“

DE 1632 – 392 „Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche

sowie für das Europäische Vogelschutzgebiet

DE 1633 – 491 „Ostsee östlich Wagrien“

an (Materialband). Es werden keine vorhabenbedingten Beeinträchtigungen festgestellt. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind nicht notwendig.

Bei der Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 1530 – 491 „Östliche Kieler Bucht“ gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 25 LNatSchG schließt sich die Planfeststellungsbehörde dem Ergebnis der Verträglichkeitsuntersuchung gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG für das Vogelschutzgebiet an (Materialband). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadenbegrenzungsmaßnahmen werden durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele und den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgelöst.

Zu 2.3.5: (Anrechnung von Kompensationsmaßnahmen)

Ausgleichsmaßnahme A 21.1 (Ökokonto)

Die als Ausgleichsmaßnahme A 21.1 in die Planfeststellungsunterlagen eingestellte Maßnahme aus dem Ökokonto des Kreises Ostholstein ist geeignet, die betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes zu ersetzen.

Der Vorhabenträger und die Inhaberin des Ökokontos haben mit Einstellen der Fläche in die Planung ihre Zustimmung bestätigt. Die Fläche befindet sich im Eigentum der Stiftung Naturschutz Schleswig – Holstein und ist entsprechend grundbuchlich gesichert. Die Voraussetzungen für eine Anrechnung der Maßnahme als Ausgleichsmaßnahme für die Erweiterung der B 207 gemäß § 4 Abs. 1 ÖkokontoVO sind damit gegeben.

Zu 2.3.6: (Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Festsetzungen der Kreisverordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Nordküste von Großenbrode“, § 26 BNatSchG)

Der Ausbau des planfestgestellten Vorhabens bedingt eine Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet „Nordküste von Großenbrode“, so dass die Verbote des § 26 Abs. 2 BNatSchG berührt sind. Die mit dem Bau des planfestgestellten Vorhabens verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden so gering wie möglich gehalten. Diesbezüglich wird auf die Vermeidungsmaßnahmen des festgestellten Plans verwiesen (vgl. Anlage 12.0). Eine Befreiung von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG erfolgt gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art. Hierzu wird auf die Begründung zur materiell – rechtlichen Würdigung verwiesen.

Zu 2.3.7: (Nebenbestimmungen)

Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen und gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeid-

bare Beeinträchtigungen innerhalb einer angemessenen Frist durch den Verursacher ausgeglichen oder ersetzt werden und somit die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes des Landschaftsbildes möglichst gering gehalten und vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Darüber hinaus stellen sie sicher, dass keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und CEF – Maßnahmen). Im Hinblick auf das Vogelschutzgebiet DE 1530 – 491 „Östliche Kieler Bucht“ stellen die Nebenbestimmungen sicher, dass das Vorhaben nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen auf das Gebiet verbunden ist (Schadensbegrenzungsmaßnahmen nach § 34 BNatSchG).

Zu Nr. 1)

Die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 BNatSchG in einer angemessenen Frist auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass eine zeitnahe Kompensation erfolgt.

Zu Nr. 2 bis 5)

Die Abstimmung im Sinne eines Benehmens des Landschaftspflegerischen Ausführungsplanes, der Herstellungskontrollen, Funktionskontrollen sowie der Kontrolle der Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahmen mit dem MELUR ist seitens der Naturschutzbehörde in den Stellungnahmen gefordert worden. Aufgrund der Komplexität der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine intensive Beteiligung der Obersten Naturschutzbehörde bei der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes gerechtfertigt und geboten.

Zu Nr. 6)

Die Umweltbaubegleitung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geboten, um die Einhaltung der planfestgestellten Maßnahmen, der anerkannten Regeln der Technik, der Umweltgesetzgebung und der einschlägigen Verordnungen und Vorschriften während der Baumaßnahme zu gewährleisten.

Zu Nr. 8)

Die dargestellten Maßnahmen dienen der Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ während der Bauphase und stellen Schadensbegrenzungsmaßnahmen gemäß § 34 BNatSchG dar.

Zu Nr. 9 und Nr. 10)

Die festgelegten Zeiträume für Gehölzfällungen und Gebäuderückbauten sind artenschutzrechtliche Maßnahmen, zur Vermeidung der Tötung von Brutvögeln und Fledermäusen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG und berücksichtigen den über den Brutzeitraum der Vögel hinaus bis Ende November reichenden Kernzeitraumes, in dem die vorkommenden Fledermausarten Tagesverstecke in Gehölzen und Gebäuden nutzen.

Die dargestellte Beschränkung der Baufeldfreimachung im Bereich des Rastvogelgebietes stellt eine Schadensbegrenzungsmaßnahme nach § 34 BNatSchG zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der im Vogelschutzgebiet DE 1531-491 „Östliche Kieler Bucht“ vorkommenden Arten des Anhangs II der Vogelschutzrichtlinie Berente, Tafelente und Reiherente dar. Durch die Beschränkung der Baufeldfreimachung werden darüber hinaus auch erhebliche Beeinträchtigungen der Rastvögel als charakteristische Art des betroffenen Lebensraumtypen des FFH-Gebietes DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrischen Halbinsel“ vermieden. Zum anderen sind die Beschränkungen des Zeitraumes der Baufeldfreimachung artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung von erheblichen Störungen der Rastvögel im betroffenen Raum.

Zu Nr. 11)

Ist ein durchgehender Bauablauf im Bereich bereits abgeschobener Oberböden im Zeitraum von Mitte März bis Ende August wegen besonderer Konfliktsituationen im Bauablauf nicht möglich (z. B. erschwerende Bodenverhältnisse mit bedeutend verzögerten Bauabläufen, welche mit erheblichen Mehrkosten für den Vorhabenträger verbunden sind), kann unter folgenden Bedingungen eine Vergrämung der Brutvögel auf den betroffenen Flächen möglich sein. Hierzu ist frühzeitig und vor Beginn der Brutsaison ein Antrag beim LLUR zu stellen, in welchem die Schwere der Konfliktsituation für den Vorhabenträger begründet dargestellt sein muss, als auch die vorgesehenen geeigneten Methoden zur Vergrämung in Bezug auf die vorkommenden Brutvogelarten. Diese Regelung bezieht sich nur auf Grünland- und Ackerstandorte, auf denen in der gleichen Brutsaison gebaut werden soll.

Die Planfeststellungsbehörde ist hierüber in Kenntnis zu setzen.

Zu Nr. 12)

Die Anlage der temporären Sperreinrichtungen für den Kammmolch vor und während der Bauzeit ist eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme zur Vermeidung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Zu Nr. 13)

Die Anlage der permanenten Sperreinrichtungen dient der Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen der Kammmolche an den trassennahen Gewässern 47 und 57.

Zu Nr. 14)

Die Ausgleichsmaßnahmen 15.2 Ar, 15.5 CEF, 16.2 CEF sowie 16.3 Ar ist eine Maßnahme zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Kammmolches im räumlichen Zusammenhang mit der der Eintritt eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden wird.

Zu Nr. 15)

Die ökologische Herstellung des Bauwerks 03.207 erfolgt zur Minimierung der Beeinträchtigungen durch das Ausbauvorhaben im landesweiten Biotopverbundsystem, sowie aus artenschutzrechtlichen Gründen für den Fischotter (5.5 M der Anlage 12 im festgestellten Plan). Durch die Errichtung dieses Ersatzbauwerkes wird die Zerschneidungswirkung der Bundesstraße effektiv vermindert und ein Lebensraumverbund unter der B 207 ermöglicht. Der Fischotter soll entlang der Großenbroder Au, welche eine potentielle Wanderachse zur Verbreitung für diese Art in Schleswig – Holstein darstellt, unter der B 207 geleitet werden. Hierdurch wird ein Überfahren der Tiere, welches einen Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG darstellt vermieden.

Zu Nr. 16)

Da das Bauwerk 03.207 im artenschutzrechtlichen Sinne wirksam wird ist eine jagdliche Nutzung im Umkreis von 250m um das Bauwerk, gemessen vom Mittelpunkt des Bauwerks, auszuschließen. Durch diese Beschränkung der Jagdausübung im Nahbereich der Querungshilfe wird eine Störung der Tiere verhindert und eine Nutzung des Durchlasses sichergestellt.

Grundlage für eine örtliche Einschränkung der Jagdausübung ist der Entwurf des neunten Landesjagdgesetzes, dessen Einführung zu durch das Land Schleswig-Holstein zu erwarten ist. Nach § 29 Abs. 7 dieses Entwurfes ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt sofern Gründe vorliegen innerhalb eines Umkreises von 250m sowie auf weiteren Flächen um die Querungshilfe die Ausübung der Jagd zu verbieten oder anderweitig zu beschränken.

Zu Nr. 17)

An den die Straße kreuzenden bedeutenden Jagdgebieten von Fledermäusen werden Kollisionschutzeinrichtungen installiert, welche Kollisionen von Fledermäusen mit dem Verkehr vermeiden und ein Überfliegen der Trasse in ausreichender Höhe ermöglichen.

An der Südseite erfolgt der Kollisionsschutz in Verbindung mit den dort notwendigen Lärmschutzwänden als Wand. An der Nordseite der B 207 werden die Überflughilfen gemäß MAQ als Zäune ausgebildet.

Zu Nr. 18)

Der Verzicht auf Gehölzpflanzungen im Bereich der Trasse von Bau – km 2+230 bis Bau – km 2+400 ist eine artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme zur Vermeidung von Tötungen von Zwergfledermäusen nach § 44 (1) 1 BNatSchG durch Kollisionen mit Fahrzeugen. Aufgrund des Rückbaus der Mittelhofbrücke über die B 207 ist von einem erhöhten Kollisionsrisiko auszugehen. Durch das Freihalten der Gehölzvegetation in diesem Bereich, wird die Zwergfledermaus in größere Höhen gelenkt und kann die B 207 in ausreichender Höhe queren.

Zu Nr. 19)

Die Planfeststellungsbehörde ist gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 7 Ökokonto- und Kompensationsverordnung verpflichtet, Daten über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen an die zuständigen Unteren Naturschutzbehörden zu übermitteln. Hierfür hat der LBV-SH das Kompensationsflächen-Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein (KIS-SH) eingeführt, in das die Daten einzupflegen sind. Die Planfeststellungsbehörde hat Zugriff auf die Daten und gibt sie an die Unteren Naturschutzbehörden weiter. Das Kompensationsflächenkataster KIS-SH dient gemäß Vorschriftensammlung Straßenbau 5/09 vom 17.03.2009 der Planfeststellungsbehörde als Instrument der nach § 17 Abs. 7 BNatSchG durchzuführenden Kontrollen, durch das der Vorhabenträger den Nachweis über die sach- und fristgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Unterhaltungsmaßnahmen gegenüber der Planfeststellungsbehörde führt

Zu Nr. 20)

Das Erfordernis einer Nachbilanzierung nach Durchführung des Eingriffs ist gegeben, da sich im Rahmen der Ausführungsplanung erfahrungsgemäß Sachverhalte ergeben können, die zu zusätzlichen erforderlichen Eingriffen nach § 14 BNatSchG führen können. Zusätzlich auftretende Eingriffe sind im Rahmen der Nachbilanzierung zu ermitteln und anschließend die notwendigen Kompensationsmaßnahmen zu entwickeln und in einem Bericht darzulegen.

**Zu 2.4: (Lärmschutz)
(Entscheidungsgrundlagen)**

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sind nach §§ 41 - 43 Bundes- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und Unterhaltung der Lärmschutzanlagen aufzuerlegen, die zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendig sind.

Die gemäß § 43 BImSchG erlassene Rechtsverordnung, Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – legt den Anwendungsbereich, die Immissionsgrenzwerte in Abhängigkeit vom Grad der Schutzbedürftigkeit sowie das Verfahren zur Berechnung des Beurteilungspegels fest.

Nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV werden Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime als besonders schutzbedürftig anerkannt. Ebenfalls besonders schutzbedürftig sind Gebiete die vorwiegend dem Wohnen dienen. Nicht in gleicher Weise schutzbedürftig sind Gebiete, in denen schon nach ihrer Zweckbestimmung in der Regel eine deutlich merkbare Geräuschvorbelastung vorhanden ist. Dabei werden wiederum Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete, in denen auch die Wohnnutzung eine nicht untergeordnete Rolle spielt, gegenüber Gewerbegebieten, in denen die Wohnnutzung eine Ausnahme bildet, besser geschützt.

Die Beurteilungspegel dürfen die folgenden gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten:

Nutzungen	Immissionsgrenzwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
1.) Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
2.) Reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3.) Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
4.) Gewerbegebiete	69	59

Die Art der zu schützenden Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, so ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln; entsprechend der ermittelten Schutzbedürftigkeit sind die festgesetzte Immissi-

ongsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Zur Beurteilung der Schutzbedürftigkeit können die Kriterien der BauNVO herangezogen werden.

Für Sondergebiete wie Kleingartenanlagen, Wochenendhaus-, Ferienhaus-, Campingplatz- und Ladengebiete sowie für Einkaufszentren gelten gemäß VLärmSchR 97 die folgenden Immissionsgrenzwerte:

Nutzungen	Immissionsgrenzwert [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Kleingartenanlagen (wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete, aber nur am Tage)	64	(54)
Wochenendhaus-, Ferienhaus-, Campingplatzgebiete (wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete)	64	54
Ladengebiete, Einkaufszentren, im Einzelfall schutzbedürftige Nutzungen in einem Industriegebiet (z. B. Wohnhaus mit Bestandsschutz)	69	59

Im Außenwohnbereich kommen Lärmschutzmaßnahmen nur für genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen in Betracht. Sie sind der Schutzkategorie 1, 3 oder 4 (siehe Tabelle weiter oben) zuzuordnen. Danach ist Wohnbebauung im Außenbereich wie Misch-, Dorf- und Kerngebiete zu schützen.

Für Parkanlagen, Erholungswald, Grünflächen, Friedhöfe oder ähnliche Flächen kann nach VLärmSchR 97 kein Lärmschutz gewährt werden. Hier fehlt das Merkmal der Nachbarschaft, d. h. die Zuordnung zu einem bestimmten Personenkreis mit regelmäßigem und nicht nur vorübergehendem Aufenthalt.

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Tag bei Außenwohnbereichen, wie Balkone, Loggien und Terrassen sowie bei unbebauten Außenwohnbereichen besteht ein Anspruch auf Entschädigung.

Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden.

Die Beurteilungspegel sind nach Anlage 1 der 16. BImSchV zu berechnen, die bezüglich der Einzelheiten der Berechnung auf die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90“ (herausgegeben von der Geschäftsstelle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Konrad-Adenauer-Straße 13, 50996 Köln) verweist.

Die Änderung einer Straße ist gemäß § 1 der 16. BImSchV dann wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Verpflichtung des Straßenbaulastträgers, Schutzmaßnahmen gegen Verkehrslärm nach v.g. Grundsätzen durchzuführen, entfällt, soweit die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG).

Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich um den Ausbau der vorhandenen Bundesstraße B 207. Es ist geplant, die Bundesstraße um je einen durchgehenden Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu erweitern. Durch den Bau der zwei geplanten durchgehenden Fahrstreifen je Richtung ist nach der 16. BImSchV § 1 Abs. 2 Punkt 1 das Kriterium der wesentlichen Änderung erfüllt. Somit sind zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche die jeweiligen gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV bei allen Immissionsorten einzuhalten.

Sollten diese nicht eingehalten werden, sind dem Vorhabenträger die Errichtung und Unterhaltung von Lärmschutzanlagen aufzuerlegen.

Lärmmessungen sind nach den geltenden Vorschriften, aber auch als Folge der ständigen Rechtsprechung, nicht durchzuführen. Dies ist dadurch begründet, da die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort (Gebäude), insbesondere durch Wind und Temperatur auftreten können. Es gelten § 41 BImSchG i. V. mit der 16. BImSchV. Die heranzuziehenden Verkehrslärmimmissionen werden durch den „Beurteilungspegel“ dargestellt, der nach dem in § 3 der 16. BImSchV i. V. m. Anlage 1 und in der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) vorgeschriebenen Verfahren ermittelt wird. Die nach diesem Rechenverfahren ermittelten Lärmimmissionen werden mit denen in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verglichen. Die Aussagekraft der Immissionswerte ergibt sich nur im Zusammenspiel mit dem vorgegebenen Rechenverfahren.

Verkehrslärmemissionen sind die vom Verkehr auf der Straße ausgehenden Schallemissionen. Deren Stärke wird u. a. aus der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil (ab 2,8 t), der Geschwindigkeit, der Straßenoberfläche und der Neigung der Gradienten berechnet. Sie werden durch den Mittelungspegel gekennzeichnet. Der Mittelungspegel am Empfänger wird unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten zwischen dem Immissions- und Emissionsort (Entfernung, Höhendifferenz, Bodendämpfung, Abschirmung und Reflexion) getrennt für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) berechnet. Die Schallemissionen werden bei freier Schallausbreitung in 25 m Abstand von der Achse berechnet und durch den Emissionspegel gekennzeichnet. Grundlage der Emissionsberechnungen ist der über alle Tage des Jahres für das Jahr 2025 prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV in Kfz/24 Std.) sowie die Lkw-Anteile tags und nachts. Als Geschwindigkeiten werden richtliniengemäß die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt.

Tank- und Rastanlagen sowie bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen werden als Flächenschallquellen berücksichtigt. Die Schallemission wird aus der Anzahl der Stellflächen und der Anzahl der Fahrzeugbewegungen je Stellplatz und Stunde berechnet. Für Motorrad sowie Bus- und Lkw-Parkflächen wird ein Zuschlag vergeben. Der Beurteilungspegel wird aus dem Emissionspegel analog dem der Straße berechnet. Die Frequentierung auf den Stellflächen wird Tabelle 5, der Zuschlag für den Parkplatztyp Tabelle 6 der RLS-90 entnommen.

Die an Immissionsorten berechneten Mittelungspegel werden als Beurteilungspegel mit den jeweils gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen.

Für die prognostizierten Verkehrsstärken dieses geplanten Bauvorhabens ist eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung durchgeführt worden. Diesbezüglich wird auf den Materialband der Planfeststellungsunterlage und auf Ziffer 5.0 dieses Beschlusses verwiesen. Da projektbezogene Daten zur Verfügung stehen, sind diese gemäß RLS-90, Abschnitt 4.4.1, zur Ermittlung der Immissionswerte zu Grunde zu legen.

Die vorgenannten Kriterien stellen die Grundlage der nachfolgenden Entscheidung dar.

Zu 2.4.1: (Lärmschutzanlagen - aktiver Lärmschutz)

Unter Anwendung der vorstehenden Entscheidungsgrundlagen hat der Straßenbaulastträger die festgesetzten aktiven Lärmschutzanlagen durchzuführen. Die Festsetzung erfolgte unter Beachtung der gesetzlichen Verpflichtung, primär den notwendigen Lärmschutz in Form von Wällen, Wänden oder Wall-Wand-Kombinationen durchzuführen, soweit dies technisch möglich ist, andere öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen und die Kosten nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist der Vorhabenträger verpflichtet, Maßnahmen zum Schutz benachbarter Bebauung bzw. Flächen zum Wohnen gegen Verkehrslärm zu ergreifen, die nach dem Stand der Technik möglich sind.

Dies sind in erster Linie die Verbesserungen am Fahrzeug, also der Lärmquelle (Motor) selbst.

Ausschlaggebend bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Motor als Lärmquelle jedoch allein. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die Rollgeräusche hinzu. Diese Geräusche müssen durch die Reifen oder Fahrbahnen reduziert werden. Zur Reduzierung dieser Verkehrslärmemissionen gilt es Maßnahmen am Entstehungsort zu ergreifen, also am Fahrbahnbelag selbst. Aufgrund aktueller bautechnischer Entwicklungen gibt es Straßenoberflächen in unterschiedlichen Bauweisen, die ab einer Geschwindigkeit von über 60 km/h eine dauerhafte Lärminderung aufweisen und so zu einer Verringerung der Verkehrsemissionen führen können.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit durch lärm mindernde Fahrbahnbeläge eine Reduzierung der Immissionen zu erreichen. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) i. V. mit dem Allgemeinen Rundschreiben 14/91 des BMV vom 25.04.1991 gelten die angegebenen Korrekturwerte (Nachweis einer dauerhaften Lärminderung) für Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 60 km/.

In den untersuchten Varianten ist auch eine lärm mindernde Straßenoberfläche, allein und in Kombination, betrachtet worden. Diese Lärminderung wurde in der lärmtechnischen Untersuchung mit einem Korrekturfaktor von – 3 dB(A) berücksichtigt.

Dies bedeutet, dass durch die Verwendung des lärm mindernden Fahrbahnbelages allein schon eine Pegelminderung von –3 dB(A) gegenüber der heutigen Situation erreicht werden würde.

Bevor lärm mindernde Fahrbahnoberflächen mit ihren entsprechenden Korrekturfaktoren zur Anwendung durch das BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung) per ARS eingeführt werden, wurden diese vorher von der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) anhand von Versuchsstrecken über längere Zeiträume untersucht und ausgewertet. Diese Untersuchung beinhaltet unter anderem auch den Nachweis über die Dauerhaftigkeit der Lärminderung bei Fahrbahnoberflächen, da diese in den letzten Jahren immer weiter entwickelt und verbessert

wurden. Daher sind weitere Prüfungen der lärmindernden Wirkung des einzubauenden Belages nicht als notwendig erachtet.

Offenporige Asphaltbeläge sind bei Regen durch die Drainwirkung der offenporigen Oberfläche überwiegend trocken, während herkömmliche Asphaltbeläge einen durchgehenden Nässefilm auf der Oberfläche bilden. Dies wird durch die sich bildenden Sprühfahnen ersichtlich. Nachteilig ist dieses dann, wenn eine normale Asphaltdecke plötzlich durch einen OPA-Belag für eine kurze Teilstrecke unterbrochen werden würde. Dem Verkehrsteilnehmer wird beim Befahren des OPA-Belages bei Nässe ein Sicherheitsgefühl vermittelt, dass bei dem Übergang auf eine normale Asphaltdecke plötzlich verloren geht. Aus Sicht der Verkehrssicherheit des Verkehrsteilnehmers ist daher ein streckenweise eingebauter OPA- Belag nachteilig.

Infolge der besonderen Bauweise ist darüber hinaus eine aufwendige Unterhaltung erforderlich, um die Lärmpegelminderung dauerhaft sicherzustellen. Infolge unvermeidbarer Hohlraumverluste ist derzeit das Erneuerungsintervall des Belages deutlich kürzer als das eines gewöhnlichen Fahrbahnbelages. Dieses führt in der Gesamtbetrachtung der Wirtschaftlichkeit zu einem Kostenaufwand, der sehr hoch ist.

Diese Nachteile führen dazu, dass dieser Fahrbahnbelag nur dort verwendet wird, wo aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht realisiert werden können oder aber diese im Hinblick auf die Pegelminderung nicht ausreichend dimensioniert werden können.

Eine weitere technische Möglichkeit im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG ist die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. -wänden, sogenannte aktive Lärmschutzmaßnahmen. Im weiteren Ablauf ist somit abzuwägen, welcher Umfang an aktiven Lärmschutzmaßnahmen dem Vorhabenträger aufzuerlegen ist. Hinsichtlich der Schutzwirkung sind die zur Diskussion stehenden Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände bzw. Kombination aus beiden als gleichwertig zu betrachten, so dass hier für die Wahl der geeigneten Konstruktion die Belange der Wirtschaftlichkeit, der Landschaftspflege und der Eingriff in Grundeigentum (Flächeninanspruchnahme) ausschlaggebend sind.

Lärmschutzwände aus Holz, Metall oder Beton bestehen aus Elementen, die im Regelfall hochabsorbierend ausgebildet sind, d. h. das der reflektierende Schall bereits erheblich gemindert wird. Diese Elemente werden zwischen Stahlstützen, die auf Bohrpfählen gegründet sind, eingeschoben. Die Flächeninanspruchnahme ist aufgrund der geringen Breite zuzüglich eines Unterhaltungstreifens relativ gering. Demgegenüber stehen jedoch hohe Herstellungskosten, ein hoher Unterhaltungsaufwand sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Lärmschutzwälle, die aus aufgesetzten Bodenmassen bestehen, haben unter Berücksichtigung der Standsicherheit einen großen Bedarf an Grund und Boden. Positiv demgegenüber sind die geringen Herstellungskosten, keine aufwändige Unterhaltung und, wenn die Möglichkeit besteht, überschüssigen Boden aus dem Vorhaben wieder zu verwenden. Aus ökologischer Sicht fügt sich ein Lärmschutzwall mit einer an die Umgebung angepassten Bepflanzung günstig in das Landschaftsbild ein.

Im Gegensatz zur Lärmschutzwand, die kontrolliert, unterhalten und auch nach einer gewissen Lebensdauer erneuert werden muss, ist für einen Lärmschutzwall so gut wie keine Unterhaltung notwendig, auch ist die Lebensdauer unbegrenzt.

Des Weiteren können Kombinationen aus Lärmschutzwall und -wand zum Einsatz kommen. Die Lärmschutzwall/-wand-Kombinationen werden in Bereichen vorgesehen, bei denen aufgrund besonderer Bedingungen eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme geboten ist, wobei zu prüfen ist, inwieweit die Minimierung der Flächeninanspruchnahme zu den dadurch verursachten Mehrkosten in einem vernünftigen Verhältnis steht.

Bei der hier planfestzustellenden Maßnahme sind verschiedene Lärmschutzwände vorgesehen.

Die Höhe der Lärmschutzanlagen richtet sich unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten danach, für den größtmöglichen Teil der Betroffenen die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte zu bewirken. Die für die Abwägung geltenden Kriterien sind in § 41 BImSchG sowie der dazu vom BMVBS erstellten Verkehrslärmschutzrichtlinie.

Somit sind aktive Lärmschutzmaßnahmen so zu dimensionieren, dass einerseits eine spürbare Pegelminderung bei dem Vergleich mit und ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen und andererseits eine Unterschreitung der gebietspezifischen Immissionsgrenzwerte am Tag erreicht werden sollen. Hierdurch wird die Nutzung des Grundstücks selbst auch künftig sichergestellt. Eine Unterschreitung nachts ist durch aktive Lärmschutzmaßnahmen in der Regel nicht zwingend anzustreben, weil in dieser Zeit vornehmlich eine Nutzung im Gebäude stattfindet und durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude die vorgeschriebenen Innenraumpegel vielfach eingehalten werden können.

Sollte ein Vollschutz aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu vertreten sein und für einzelne Objekte noch Restbetroffenheiten durch die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte verbleiben, so sind diese durch den Vorhabenträger zu entschädigen (siehe Ziffer 2.4.2 dieses Beschlusses).

In § 41 Abs. 2 BImSchG ist die Grenze der Betrachtung aktiver zu passiver Lärmschutzmaßnahmen dargestellt. Danach findet die Verpflichtung zur Durchführung von Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen Umweltauswirkungen, die durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, ihre Grenze dann, wenn die Kosten für diese Maßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zuerst zu untersuchen, welche Aufwendungen notwendig sind, um einen sogenannten Vollschutz, also die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an allen Gebäuden, sicherzustellen. Sollte dieser Aufwand unverhältnismäßig (z.B. extreme Wall-/Wandhöhen) sein, so ist bei den weiteren Untersuchungen so vorzugehen, dass schrittweise Abminderungen vorgenommen werden, um so mit noch verhältnismäßigem Aufwand die maximal zu leistende Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind unter anderem die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebietes, die Zahl der Betroffenen sowie das Ausmaß der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Für die Abwägung der Art der Lärmschutzmaßnahmen ist daher neben den Eingriffen in das Eigentum, der Schutzzweck und die Kosten für einen erforderlichen Lärmschutz in Form von passiven Maßnahmen am Gebäude zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein maßgebendes Kriterium.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Lärmschutzanlagen um Anlagen handelt, die den Verkehrslärm am Immissionsort abmildern, ihn jedoch nicht gänzlich entfernen können.

Daher ist auch nicht zu bestreiten, dass von der ausgebauten B 207 weiter entfernt wohnende selbst bei größerer Entfernung noch Verkehrsgeräusche wahrnehmen, die in Abhängigkeit von den jeweiligen Witterungsverhältnissen, als störend empfunden werden

Auf die Darstellung der Isophonen im Übersichtslegeplan in Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen wird hingewiesen.

Dort ist dargestellt, in welchen Abständen die Linien gleichen Schallpegels für die jeweiligen gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte entlang der Trasse verlaufen bzw. wo sie überschritten werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Isolinien die Schalleinstrahlung verschiedener Verkehrswege enthalten sowie die Eigenreflexionen am Gebäude selbst. Ein direkter Vergleich mit den rechnerisch ermittelten Beurteilungspegeln für die Ermittlung der Anspruchssituation ist daher nicht möglich.

REHA-Klinik, nördlich der B 207

Entlang der vorgesehenen Ausbaustrecke befindet sich eine Reha-Klinik. Diese Bebauung befindet sich nördlich der neu zu errichtenden Anschlussstelle Großenbrode. Alle Gebäude befinden sich derzeit schon im Einflussbereich der vorhandenen 2-spurigen B 207 und sind daher erheblich durch Verkehrslärm vorbelastet. Das am dichtesten zur Anschlussstelle liegende Gebäude hat einen Abstand von ca. 100 m. An den straßennahen Hausfassaden wird der Immissionsgrenzwert für Wohnungen erreicht bzw. teilweise schon um bis zu 2 dB(A) überschritten.

Der Klinikkomplex besteht aus einem 5-geschossigen Gebäude, in dem sich die Patientenzimmer sowie die Aufenthalts- und Gemeinschaftsräume befinden, sowie ein Einzelhaus innerhalb eines Sondernutzungsgebietes (Kurgebiet). Die Klinikgebäude sind der Schutzkategorie 1 der 16-BImSchV zuzuordnen. Diese weisen Immissionsgrenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht aus.

Die Schutzbedürftigkeit eines solchen Gebietes ist als hoch einzustufen.

Der Schutzzweck ist aufgrund der Schutzbedürftigkeit sowie der Anzahl der betroffenen Gebäude durch den Ausbau im hohen Bereich anzusehen.

Aufgrund der höheren Belastungen durch den Ausbau der B 207 sind mit der Prognose Beurteilungspegel von bis zu 57,1 dB(A) tags und 52,2 dB(A) nachts berechnet worden. Dieses bedeutet, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag als auch in der Nacht berechnet worden sind. Insgesamt wird der Immissionsgrenzwert am Tag an einer sowie in der Nacht an 16 Geschossseiten überschritten.

Zur Beseitigung der Grenzwertüberschreitungen wurden in der lärmtechnischen Untersuchung insgesamt 7 Varianten miteinander verglichen. Aufgrund der örtlich sehr beengten Verhältnisse werden von vorherein Wälle bzw. Wall-Wand-Kombinationen ausgeschlossen.

In den Varianten **A – D** werden aktive Lärmschutzmaßnahmen mittels verschieden langer bzw. verschieden hoher Lärmschutzwände miteinander verglichen.

Die Variante **E** prüft aktiven Lärmschutz nur durch den Einbau von offenporigem Asphalt.

Die Variante **F** untersucht eine Kombination aus offenporigen Asphalt und Lärmschutzwänden.

Die Variante **G** beinhaltet den sogenannten Vollschutz. Dies bedeutet, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen in dem Umfang vorzusehen sind, dass keine Restbetroffenheiten verbleiben. Diese Variante verursacht im Vergleich zu den weiteren untersuchten Varianten sehr hohe Kosten, welche nicht in einem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Darüber hinaus werden bei dieser Variante aktive Lärmschutzmaßnahmen bis zu einer Höhe von 6,00 m über Gradierte notwendig. Eine solche Höhe stellt einen nicht unerheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar.

Nach Abwägung der verbleibenden Betroffenheiten und der Kosten der einzelnen Varianten wurde sich für die Variante **A** entschieden. Genauere Abwägungen hierzu können der Unterlage 11.1 entnommen werden.

Demnach soll eine Lärmschutzwand von Bau-km 4+656 bis Bau-km 4+948 (LSW 1, Länge 292 m, nördlich der B 207) mit einer Höhe von 4,00 m über Gradierte und eine Lärmschutzwand von Bau-km 4+909 bis Bau-km 5+120 (LSW 2, Länge 213 m, nördlich der B 207) mit einer Höhe von ebenfalls 4,00 m über Gradierte vorgesehen werden.

Bei Realisierung dieser Variante wird der Immissionsgrenzwert Tag auf dem gesamten Klinikgelände deutlich unterschritten. Es verbleiben an 8 Geschossseiten nachts Grenzwertüberschreitungen, für die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz bestehen. Auf die Ziffer 2.4.2.1 wird verwiesen.

Ortslage Großenbrode, südlich der B 207

Entlang der vorgesehenen Ausbaustrecke befindet sich ein Wohngebiet der Gemeinde Großenbrode. Dieses zieht sich entlang der auszubauenden B 207 von der Großenbroder Aue bis zur Alten Sund-

straße. Alle Gebäude befinden sich schon derzeit im Einflussbereich der vorhandenen 2-spurigen B 207 und sind daher erheblich durch Verkehrslärm vorbelastet. Das am dichtesten zur B 207 liegende Gebäude hat einen Abstand von ca. 100 m. An straßennahen Hausfassaden wird der Immissionsgrenzwert für Wohnungen erreicht bzw. teilweise schon um bis zu 1 dB(A) überschritten.

Es handelt sich bei diesem Gebiet um Einfamilien-/Doppelhäuser innerhalb eines Wohngebietes.

Die Wohngebäude sind der Schutzkategorie 2 der 16- BImSchV zuzuordnen. Diese weisen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht aus.

Die Schutzbedürftigkeit eines solchen Gebietes ist als hoch einzustufen.

Der Schutzzweck ist aufgrund der Schutzbedürftigkeit sowie der Anzahl der betroffenen Gebäude durch den Ausbau im hohen Bereich anzusehen.

Aufgrund der höheren Belastungen durch den Ausbau der B 207 sind mit der Prognose Beurteilungspegel von bis zu 59,4 dB(A) tags und 53,5 dB(A) nachts berechnet worden. Dieses bedeutet, dass Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag als auch in der Nacht berechnet worden sind. Insgesamt wird der Immissionsgrenzwert am Tag an einem Außenwohnbereich sowie in der Nacht an 21 Geschosseiten überschritten.

Zur Beseitigung der Grenzwertüberschreitungen wurden in der lärmtechnischen Untersuchung insgesamt 3 Varianten miteinander verglichen. Aufgrund der örtlich sehr beengten Verhältnisse werden von vorherein Wälle bzw. Wall-Wand-Kombinationen ausgeschlossen.

In der Variante **H** sind ausschließlich Lärmschutzwände vorgesehen. Mit dieser Variante werden Pegelsenkungen von bis zu 6,8 dB(A) erzielt. Die Beurteilungspegel werden so weit gesenkt, dass der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum innerhalb der Ortslage Großenbrode eingehalten wird.

Die Variante **K** sieht den Einbau von offenporigem Asphalt auf einer Länge von 1000 m vor. Dies führt zu Pegelminderungen von ca. 3 dB(A) gegenüber der Variante ohne Lärmschutzmaßnahmen. Der Immissionsgrenzwert Tag wird in der gesamten Ortslage Großenbrode eingehalten, in der Nacht verbleiben Restbetroffenheiten von maximal 1,5 dB(A).

Die Variante **L** ist eine Kombination aus Lärmschutzwand und Straßenbelag aus offenporigem Asphalt. Die Pegel werden so weit gesenkt, dass in der gesamten Ortslage der Immissionsgrenzwert im Tag- und Nachtzeitraum eingehalten wird.

Nach Abwägung der verbleibenden Betroffenheiten und der Kosten der einzelnen Varianten wurde sich für die Variante **H** entschieden. Genauere Abwägungen hierzu können der Unterlage 11.1 entnommen werden.

Demnach soll eine Lärmschutzwand von Bau-km 4+120 bis Bau-km 4+420 (LSW 3, Länge 300 m, südlich der B 207) mit einer Höhe von 3,50 m über Gradierte und eine Lärmschutzwand von Bau-km 4+420 bis Bau-km 4+577 (LSW 4, Länge 157 m, südlich der B 207) mit einer Höhe von ebenfalls 3,50 m über Gradierte vorgesehen werden. Die Lärmschutzwand 3 überlagert sich auf der gesamten Länge mit der dort vorgesehenen Kollisionsschutzeinrichtung. Aus diesem Grund über-

nimmt die Lärmschutzwand in diesem Bereich auch die Funktion einer Kollisionsschutzeinrichtung und erhält die dafür erforderliche Höhe von 4 m über Gelände.

Bei Realisierung dieser Variante werden die Immissionsgrenzwerte in allen Stockwerken an allen Gebäuden eingehalten. Es verbleiben keine Restbetroffenheiten.

Nach den vorgenannten Ausführungen ist dem Ergebnis der umfassenden Abwägung zu Art und Umfang der hier geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen dargelegt wurde, zu folgen. Somit sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses die in Ziffer 2.4.1 aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen herzustellen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind durch passive Lärmschutzmaßnahmen, wie in Ziffer 2.4.2.1 aufgeführt, auszugleichen, soweit diese dann tatsächlich erforderlich werden.

Durch die dem Vorhabenträger auferlegten Lärmschutzmaßnahmen wird eine wirkungsvolle Vorsorge getroffen.

Soweit weitergehende Lärmschutzmaßnahmen aufgrund unzureichender Dimensionierung oder aber die Einbeziehung von weiteren Gebäuden gefordert werden, sind diese dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Auch waren dem Vorhabenträger keine weiteren aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen in den Fällen unterschrittener Immissionsgrenzwerte aufzuerlegen. Unter Anwendung der vorstehenden Entscheidungsgrundlagen hat der Straßenbaulastträger die festgesetzten aktiven Lärmschutzanlagen durchzuführen. Die Festsetzung erfolgte unter Beachtung der gesetzlichen Verpflichtung, primär den notwendigen Lärmschutz in Form von Wällen, Wänden oder Wall-Wand-Kombinationen durchzuführen, soweit dies technisch möglich ist, andere öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen und die Kosten nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Zu 2.4.2: (Entschädigungsansprüche)

Zu 2.4.2.1: (Erstattungsanspruch für Lärmschutz an Wohngebäuden - passiver Lärmschutz)

Sind aktive Schutzmaßnahmen technisch nicht durchführbar oder stehen ihre Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, so können sie unterbleiben (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Unterbleiben Lärmschutzmaßnahmen aus diesen Gründen oder kann durch sie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht sichergestellt werden, so hat der Träger der Straßenbaulast gemäß § 42 BImSchG dem Eigentümer seine Aufwendungen für notwendige Lärm- (Schall-) schutzmaßnahmen für Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, zu erstatten. Aufgrund des Ergebnisses der zuvor vorgenommenen Abwägung über Art und Umfang aktiver Lärmschutzmaßnahmen verbleiben Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten nachts.

Bei den angegebenen Gebäuden in Ziffer 2.4.2 im verfügbaren Teil des Beschlusses wird ein maßgebender Immissionsgrenzwert an den genannten Gebäudeseiten überschritten.

Die Bedingung einer wesentlichen Änderung liegt vor.

Damit sind die Voraussetzungen für die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Räumen, die an diese Gebäudeseiten angrenzen, an den Eigentümer erfüllt.

Die Entschädigung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen richtet sich nach der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172; Berichtigung S. 1253) sowie dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr -Betreff: Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 -VLärmSchR 97- (veröffentlicht im VkB1.¹ 1997 S. 434).

Die 24. BImSchV sowie die VLärmSchR 97 regeln Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen. Danach sind Schallschutzmaßnahmen bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen

¹ Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

nach außen abschließen, insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer sowie Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen. Zu den ggf. notwendigen Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.

Einzelheiten dazu und über nicht schutzbedürftige Räume sowie Obergrenzen und Abwicklung der Erstattung regeln die VLärmSchR 97.

Der Vorhabenträger hat die Verhandlungen mit den Eigentümern aufzunehmen und die örtlichen Feststellungen vorzunehmen. Die Feststellungen betreffen insbesondere die schutzwürdigen Räume sowie die vorhandenen und erforderlichen Schalldämm-Maße. Die Eigentümer sollten jeweils vor Beginn der Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen mit dem Vorhabenträger Kontakt aufnehmen.

Der Erstattungsanspruch besteht gemäß § 42 Abs. 1 BImSchG nicht für neuere Gebäude oder neuere Gebäudeteile, die erst nach Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren bauaufsichtlich genehmigt wurden. Im Falle einer zwischenzeitlichen erheblichen Nutzungsänderung, die mit einer genehmigungspflichtigen baulichen Änderung verbunden ist, bemisst sich der Erstattungsanspruch daher nach der Nutzung der Räume bei Planauslegung.

Eine nachträgliche Erstattung kommt nur in Betracht, wenn die durchgeführte Maßnahme im zeitlichen Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme steht und als Lärmschutzmaßnahme geeignet war. Dies betrifft insbesondere solche Fälle, bei denen das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß bereits eingebauter Lärmschutzfenster ausreichend ist und keine weitergehenden Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Kommt über die Höhe der Entschädigung eine Einigung nicht zustande, ist über die Entschädigung auf Antrag eines Beteiligten nach den Verfahrensvorschriften des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum (Preußisches Enteignungsgesetz - PrEG) vom 11. Juni 1874 (PreußGS S. 221) in der Fassung des zweiten Gesetzes über den Abschluss der Sammlung des schleswig-holsteinischen Landesrechtes vom 13.12.1973 (GVOBl. Schl.-H. S. 440), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 15.06.2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 153), durch einen gesonderten Verwaltungsakt zu entscheiden. Der Antrag ist an den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, zu richten (§ 4 der Landesverordnung über die zuständigen Behörden nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 31.08.1993 - GVOBl. Schl.-H. S. 404).

Zu 2.5: (Inanspruchnahme von Waldflächen)

Zu 2.5.1 (Waldumwandlungsgenehmigung)

Es wird auf § 9 Bundeswaldgesetz in Verbindung mit § 9 Landeswaldgesetz verwiesen.

Zur Durchführung und Kostentragung der Ersatzaufforstung wird auf den gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (MWTV) und des Ministeriums für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein (MUNF) vom 21. April 1997 (VII 640-550.323 und X 710-7452.23), zuletzt geändert durch gemeinsamen Erlass MWTV und MUNF vom 11. Januar 1999 (VII 42- und X F 311) verwiesen.

Zu 2.5.2 (Nebenbestimmungen)

Zu 1) Zum Zeitpunkt der Abholzung wird auf § 9 Abs. 8 Landeswaldgesetz verwiesen. Hinsichtlich der Beschränkungen der Abholzungs- und Rodungszeiträume als artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen wird auf die Nebenbestimmung Nr. 6 in Ziffer 2.3.6 verwiesen.

Zu 4) Der dauerhaft von Gehölzen freizuhaltende Knickschutzstreifen dient der langfristigen Erhaltung des Knicks und seiner ökologischen Funktionen.

Zu 2.6: (Denkmalschutz)

Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der Oberen Denkmalschutzbehörde vom 20.12.2011 sowie vom 02.10.2013 hergestellt.

Zu 2.7: Rohstoffgewinnung (Seitenentnahme) / Seitenablagerung bzw. schadstoffbehalteter Baugrund / Baustoff

Zu 2.7.1 Ablagerungserlaubnis bzw. Entsorgungserlaubnis

Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der Abfallentsorgungsbehörde vom 15.11.2011 (Gz.: 6.63-B207-3323-Gr) sowie vom 13.09.2013 (Gz.: 6.20.23) hergestellt.

Es wurde festgestellt, dass die organischen Böden aus ökologischen und ökonomischen Gründen nicht wiederverwendet oder verwertet werden können, so dass als Lösung die Bodenumlagerung auf einer trassenparallelen Fläche bleibt. Des Weiteren wurde untersucht, dass von der Maßnahme keine Gefahr für das Grundwasser oder Oberflächengewässer ausgeht.

Zu 2.8: (Widmung, Einziehung und Umstufung)

Zu 2.8.1:

Die Einteilung in die Straßengruppe der Bundesstraße erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 1 Abs. 2 Ziffer 2 und § 1 Abs. 3 FStrG.

Die Einteilung in die Straßengruppe der Kreisstraße erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 2 StrWG.

Die Einteilung in die Straßengruppe der Gemeindestraße erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 3 StrWG.

Die Einteilung in die Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 4 StrWG.

Die Einteilung in die Straßengruppe der sonstigen öffentlichen Straßen (beschränkt öffentliche Straßen) erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 3 Abs. 1 Ziffer 4 Punkt b) StrWG.

Zu 2.8.2:

Die Einziehung der Teilbereiche der Bundesstraße erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 2 Abs. 6 a FStrG.

Die Einziehung der Teilbereiche der Kreisstraßen erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 8 Abs. 7 StrWG.

Zu 5: (Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)

Vorbemerkung

Im Planfeststellungsbeschluss ist über die nicht schon anderweitig erledigten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine zu entscheiden. Ebenso ist auch über die fristgerecht schriftlich oder zur Niederschrift eingelegten Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht ausgeräumt werden konnten, zu entscheiden.

Verspätet eingelegte Einwendungen sind ausgeschlossen. Auch Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf der Äußerungsfrist ausgeschlossen. Stellungnahmen der Behörden können auch nach Fristablauf berücksichtigt werden. Diese sind stets zu berücksichtigen, wenn später von einer Behörde vorgebrachte öffentliche Belange der Planfeststellungsbehörde auch ohne ihr Vorbringen bekannt sind oder hätten bekannt sein müssen oder für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung sind (§ 17 a Nr. 7 FStrG).

Straßenbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse. Zweck der Planfeststellung ist es, alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie den Betroffenen umfassend rechtsgestaltend zu regeln. In diesem Verfahren wird angestrebt, einen Ausgleich zwischen den zwangsläufig gegensätzlichen Interessen der Betroffenen und des Baulastträgers herbeizuführen, indem die Interessen einem Abwägungsvorgang unterworfen werden. Die Argumente der im Verfahren beteiligten Einwender werden dabei angemessen gewichtet und einer abschließenden Beurteilung unterworfen.

Ein entscheidendes Kriterium für die endgültige Beurteilung der Einwendungen von privater Seite ist der Grad der Betroffenheit und des Eingriffes in die Rechte des Einzelnen, die dem öffentlichen Interesse an der Baumaßnahme entgegenstehen. Es wird dabei geprüft, ob der Zweck und der Erfolg eines Eingriffes nicht im Missverhältnis zu den Belastungen stehen, die den Betroffenen zugemutet werden.

Zu 5.0: (Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen)

Zu 5.0.1: (Notwendigkeit der Maßnahme)

(Gegenwärtige Verhältnisse)

Die B 207 stellt in nördlicher Verlängerung der A 1 die maßgebliche Fernstraßenverbindung im Bereich der Ostküste Schleswig-Holsteins dar. Gleichzeitig ist diese Fernverkehrsverbindung, welche über eine Fährverbindung Richtung Norden nach Dänemark fortgesetzt wird, eine bedeutende europäische Fernverbindung (E47) zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen.

Das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der B 207 wird im Wesentlichen durch den Durchgangsverkehr sowie durch Wirtschafts- und Berufsverkehre erzeugt. Eine maßgebende Rolle spielen hierbei die Unterzentren Burg, Heiligenhafen und Oldenburg mit den Arbeitsplatzschwerpunkten in den Gewerbegebieten sowie den öffentlichen Verwaltungen.

Da die B 207 als direkter Bestandteil der Verbindung zwischen den Metropolregionen Kopenhagen und Hamburg eine sehr große Bedeutung im europäischen Fernstraßennetz besitzt, ist es im Hinblick auf die hohe Lkw-Belastung und die dadurch hervorgerufenen Überholvorgänge notwendig, die B 207 auszubauen, um die Unfallgefahr zu reduzieren.

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zeigt, dass sich insbesondere der Schwerlastverkehr im Vergleich zur Verkehrszählung 2005 deutlich steigern wird. Beispielsweise wird der Schwerverkehr zwischen der Anschlussstelle Heiligenhafen und der Anschlussstelle Großenbrode von etwa 1400 auf dann 2400 Fahrzeuge pro 24 h zunehmen. Ähnlich stellt es sich auch im weiteren Verlauf bis Puttgarden dar.

Eine weitere Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse entsteht jeweils in den Urlaubszeiträumen. Hier ergeben sich bereits heute Verkehrssteigerungen um das 1,5 bis fast das 2-fache des werktäglichen Verkehrs. Der Urlaubsverkehr ist damit etwa so hoch wie die für 2025 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen.

Die prognostizierten Verkehrsmengen können unter Berücksichtigung der Funktion der B 207 im Netz auf der vorhandenen Fahrbahn nicht mit der notwendigen Verkehrsqualität und vor allem nicht mit der erforderlichen Verkehrssicherheit abgewickelt werden.

Eine weitere negative Verkehrssituation ergibt sich während der Urlaubszeit im Bereich der Anschlussstelle Burg. Es entwickeln sich regelmäßig Rückstaus von der Anschlussstelle in den Ort hinein. Eine Verbesserung wird sich durch den geplanten kompletten Ausbau der Anschlussstelle Avendorf in Verbindung mit dem vom Kreis Ostholstein geplanten Ausbau der K 43 und dem von der Stadt Fehmarn geplanten südöstlichen Teil der Ortsumgehung Burg ergeben. Derzeit sind nicht alle Fahrbeziehungen an der Anschlussstelle Avendorf möglich.

(Notwendigkeit)

Die bereits vorgenannten Verkehrsverhältnisse erfordern das Planungsziel, die Sicherheit und die Leichtigkeit der B 207 nachhaltig zu verbessern und den regionalen sowie den überregionalen Verkehr über eine sichere und leistungsstarke Bundesstraße abzuwickeln.

Es ist geplant, die Bundesstraße auf einen nach RAA bemessenen RQ 28 zu erweitern. Dies bedeutet im Wesentlichen, dass die B 207 von 1 Fahrspur auf 2 Fahrspuren + Standstreifen für jede Richtung erweitert werden soll. Hierdurch erhöht sich die Leistungsfähigkeit deutlich und der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit im innerdeutschen Fernstraßennetz sowie im transeuropäischen Straßennetz werden deutlich verbessert. Dieser 4-streifige Querschnitt kann Verkehrsstärken bis zu 30000 Kfz/24h aufnehmen. In der Verkehrsuntersuchung wurden auf Teilen der B 207 Verkehrsbelastungen für das Jahr 2025 von ca. 19000 Kfz/24h bis ca. 31000 Kfz/24h während der Urlaubssaison prognostiziert.

Das Ausbauvorhaben der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden ist als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht im Bedarfsplan die Bundesfernstraßen (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz, 5. FStr AB Ändg. Okt. 2004) ausgewiesen. Maßnahmen des Bedarfsplanes gelten für einen Realisierungszeitraum von 15 Jahren (gemäß aktuellen BVWP von 2003: von 2001 bis 2015). Eine Überprüfung des Bedarfsplanes wird alle 5 Jahre vorgenommen, um zwischenzeitlich veraltete Festlegungen auf diese Weise auszuschließen. Wegen der gesetzlichen Bedarfsfestlegung ist davon auszugehen, dass das hier aufgenommene Vorhaben den planerischen Zielsetzungen entspricht und erforderlich ist.

Im Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010 ist unter Punkt 3.4.1 zum Straßenverkehr folgendes ausgeführt: „Wegen der hohen Bedeutung des Individualverkehrs im Flächenland Schleswig-Holstein und erheblicher Verkehrszuwächse, die im Planungszeitraum noch zu erwarten sind, soll das bestehende Straßennetz gesichert werden. Der Neubau oder Ausbau soll sich auf Maßnahmen konzentrieren, die für die Entwicklung Schleswig-Holsteins besondere Bedeutung haben.“

Eine vordringliche Maßnahme, welche im Gerüst der überregionalen Straßenverkehrsverbindungen in der Hauptkarte des Landesentwicklungsplanes dargestellt ist, ist der Ausbau der B 207 zur vierstreifigen Bundesstraße zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden.

Erstmals sind im LEP 2010 von Schleswig-Holstein Landesentwicklungsachsen vorgesehen. Eine der Landesentwicklungsachsen in Nord-Süd-Richtung verläuft entlang der A 1 und B 207 von Hamburg über Lübeck und Puttgarden Richtung Kopenhagen und Malmö. Gemäß LEP sollen Landesentwicklungsachsen:

- Ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch gewährleisten;

- als Orientierungspunkte für gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung in Betracht gezogen werden;
- die Teilräume des Landes und die Oberzentren untereinander sowie mit der Metropolregion Hamburg vernetzen;
- die Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen und die Integration in die nationalen und transeuropäischen Netze stärken.

Der Ausbau der transeuropäischen Netze ist im Landesentwicklungsplan 2010 von Schleswig-Holstein auf Grund deren herausragenden Bedeutung besonders verankert.

Durch den geplanten Bau der festen Fehmarnbeltquerung sollen die Wirtschaftsräume Norddeutschlands und Skandinaviens enger zusammenrücken und damit zusätzliche Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung der Länder setzen.

Zusätzlich zu den raumordnerischen Entwicklungszielen gilt es weiterhin verkehrliche Entwicklungsziele zu verwirklichen:

- Sicherung und Gewährleistung einer angemessenen Verbindungsqualität

Zur Sicherung der Verbindungsqualität einer durchgehenden Fernverkehrsverbindung sind entsprechende Entwurfs- und Betriebsmerkmale einzuhalten. Dazu zählen die Durchgängigkeit der Linienführung mit einer möglichst gestreckten Linienführung, die Ausrichtung der Streckencharakteristik auf den Fernverkehr, Zu- und Abfahrten nur über Anschlussstellen, ein gleichmäßiger Fahrtverlauf ohne abrupte Geschwindigkeitsänderungen und eine regelgerechte, wegweisende Beschilderung zur sicheren Führung von ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern.

- Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Sicherung und Erhöhung der Verkehrssicherheit stellt ein wichtiges Planungsziel dar. Bundesfernstraßen mit durch Mittelstreifen getrennten Richtungsfahrbahnen und Anschlussstellen zählen zu den sichersten Straßen in Deutschland, da der Verkehr richtungsgrennt und kreuzungsfrei geführt wird.

- Verbesserte Erreichbarkeit im ländlichen Raum

Eine hinreichende und gezielte Verknüpfung der B 207 mit dem nachgeordneten Straßennetz ist für die Entwicklung des ländlichen Raumes bedeutsam. Dabei ist die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in den jeweiligen Gemeinden von Wichtigkeit. Durch die geplante Herstellung der Anschlussstelle Puttgarden können sich die Verkehre auf der Insel im Vergleich zur heutigen Situation besser verteilen und ermöglichen weitere Entlastungen auf dem nachgeordneten Netz. Zudem wird durch den Ausbau der Anschlussstelle Avendorf und den Neu-

bau der Anschlussstelle Puttgarden die Erreichbarkeit touristischer Ziele verbessert.

- Minimierung der Fahrzeiten und Transportkosten

Die Planung ist unter Beachtung weiterer Gesichtspunkte so zu optimieren, dass Fahrzeiten und Transportkosten minimiert werden.

Der vierstreifige Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden trägt den raumordnerischen und verkehrlichen Entwicklungszielen des Landes Schleswig-Holstein Rechnung und ist zur Gewährleistung der vollen verkehrlichen Wirksamkeit der A 1 und der B 207 bis Puttgarden bzw. weiterführend in den skandinavischen Raum zwingend erforderlich.

Aus diesem Grunde wurde am 3. September 2008 der Staatsvertrag über eine feste Fehmarnbeltquerung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark unterzeichnet. Hierin verpflichtet sich Deutschland den Ausbau der B 207 durchzuführen.

Im Regionalplan 2004 für den Planungsraum II Schleswig-Holstein Ost, kreisfreie Stadt Lübeck und Kreis Ostholstein, sind zur Stärkung der Verbindungen mit Skandinavien und zur Erreichbarkeit der wirtschafts- und Tourismusregionen Modernisierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen aufgeführt, so auch die Fortsetzung des Ausbaus der B 207 in Richtung Puttgarden.

(Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen)

Durch den vierstreifigen Ausbau der B 207 mit der einhergehenden Erhöhung der Leistungsfähigkeit ergeben sich zusätzlich folgende positive Auswirkungen:

- Es ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zurzeit bilden sich nach dem Anlegen der Fähren größere Verkehrskolonnen aus Pkw und Lkw. Es kann dabei aufgrund des Gegenverkehrs zu gefährlichen Überholvorgängen kommen. Durch den geplanten Ausbau der B 207 mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen, werden Überholvorgänge deutlich sicherer.
- Zurzeit existieren im vorliegenden Planungsabschnitt keine Lärmschutzanlagen. Durch die abzusehende Zunahme der Verkehre ist von einer höheren Belastung durch Lärm auf Mensch, Umwelt und Natur auszugehen. Dem wird durch die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden im Bereich von Großenbrode begegnet.
- Im Planungsabschnitt gibt es im Bestand keine Anlagen zur Reinigung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers. Das Wasser fließt von den Straßenflächen in die vorhandenen Mulden und Gräben und verdunstet bzw. versickert dort. Künftig wird das Straßenwasser der B 207 über eine geschlossene Entwässerung abgeleitet. Zur Reinigung und zur Vermeidung von hydraulischen Überlastungen der Vorfluter werden vor Einleitung in die Gewässer Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken angeordnet. In den RRB

wird das Niederschlagswasser gereinigt, gesammelt und im Bereich des Festlandes über selbsttätige Drosseln und im Bereich der Insel Fehmarn über Pumpwerke den Vorflutern gedrosselt zugeführt. Durch die Rückhaltebecken wird die Einleitung auf den zulässigen Abflusswert für Ackerflächen gedrosselt. Durch diese Maßnahmen werden Schadstoffeinträge in die Gewässer vermieden.

(Aussparung Fehmarnsundquerung)

Der Bereich der Fehmarnsundbrücke wird im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und damit auch in dieser Unterlage ausgespart. Die Fehmarnsundbrücke hat eine theoretische Lebensdauer von 80 Jahren und hatte daher bei Erstellung des Bedarfsplanes im Jahre 2003 erst ihre halbe theoretische Lebensdauer erreicht. Daher ist der Ausbau der Fehmarnsundbrücke nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen verankert worden. Bei der Planung des Ausbaus der B 207 ist deshalb untersucht worden, inwieweit ohne Ausbau der Fehmarnsundbrücke nachteilige Auswirkungen auf den Verkehr der B 207 entstehen. Aufgrund der Verkehrsuntersuchung und der anschließenden Verkehrssimulation, welche nur noch einmal eine anschauliche Visualisierung der Ergebnisse aus dem Verkehrsgutachten darstellt, folgt, dass es im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr zu keinen Stauerscheinungen kommen wird und lediglich in der zwei- bis dreimonatigen Urlaubszeit lokal begrenzte Stauerscheinungen auftreten werden.

Aktuellen Entwicklungen folgend, wird die Fehmarnsundquerung voraussichtlich in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen. Grund für die Aufnahme des Bauwerkes sind allerdings die zu erwartenden Schienengüterverkehre im Zuge der Fehmarnbeltquerung, welche nicht über die bestehende Brücke abgewickelt werden können. Für den Straßenverkehr gilt vorstehend festgestelltes und die vorliegende Planung lässt hinreichend Spielraum für eine neue bzw. weitere Querung, sowohl als Brücken- wie auch als Tunnelvariante. Diese hat sich dann an dieser Planung zu orientieren.

(Abwägung)

Die hier geplante Straßenbaumaßnahme dient der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Durch den Ausbau eines einbahnigen 2-streifigen Querschnittes zu einem zweibahnigen 4-streifigen Querschnitt mit Mittelstreifen und beidseitigem Standstreifen wird die Gefahr von Unfällen nachhaltig gemindert und die Qualität des Verkehrsablaufes im gesamten Planungsraum wird deutlich verbessert.

Die geplante Baumaßnahme muss den Vorgaben des § 1, 3 Abs. 1 und § 4 des FStrG entsprechen, so dass der Ausbau allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügt. Die B 207 muss sich demnach in ein zusammenhängendes Netz einfügen und einem weiträumigen Verkehr dienen. Zu diesem Zweck hat der Straßenbaulastträger die Bundesfernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern. Die hier geplante Baumaßnahme entspricht den Anforderungen des Bundesfernstraßengesetzes. Die er-

forderlichen Eingriffe in das Eigentum Dritter wurden durch die Trassenwahl so gering wie möglich gehalten.

Der Einwand, dass dem Bauvorhaben ein Planungsziel fehle, ist aufgrund der vorstehenden Ausführungen zurückzuweisen. Es ist zu betonen, dass es sich hier nicht um ein Neubauvorhaben, sondern um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt.

Die Lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass im Bereich des Bauvorhabens die Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Durch den Bau von aktiven Lärmschutzeinrichtungen im Bereich Großenbrode wird allerdings die heutige Situation der Anlieger deutlich verbessert. Bezüglich der Abwägung zu Umfang und Art der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Ferner wird durch die vornehmliche Randanschneidung des Ausbaus der Bundesstraße von einem 2-streifigen auf einen 4-streifigen Querschnitt die Agrarstruktur im Planungsabschnitt nur gering beeinträchtigt.

Den verkehrlichen Belangen stehen die, durch die Realisierung der geplanten Maßnahme ausgelösten Betroffenheiten, wie Lärmbetroffenheit, Eingriff in die Natur und Landschaft und Eigentumsflächen Dritter gegenüber.

Im Ergebnis überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Baumaßnahme gegenüber den unvermeidbaren Betroffenheiten Dritter.

(Zur Finanzierung des Vorhabens)

Die Frage der Finanzierung ist für das Planfeststellungsverfahren dieser Maßnahme nicht entscheidend; durch die Aufnahme des Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan als Weiterer Bedarf und in den Investitionsrahmenplan als wichtiges Vorhaben ist zumindest der Planungsauftrag eindeutig formuliert.

Das Projekt Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden ist als Maßnahme des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz, 5. FStr AB Ändg. Okt. 2004) ausgewiesen (siehe weiter oben).

Der Weitere Bedarf enthält Vorhaben, deren gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen ist, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen bis 2015 überschreitet. Die Projektplanung darf deshalb nur in begründeten Ausnahmefällen mit Einwilligung des BMVBS aufgenommen oder weiter betrieben werden. Dies kann aufgrund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhanges mit benachbarten Projekten der Stufe Vordringlicher Bedarf erforderlich sein. Diese Vorhaben sind mit WB* gekennzeichnet, d. h. im vorliegenden Fall ist der Planungsauftrag eindeutig.

Im, aktuell in der Bearbeitung befindlichen, Bundesverkehrswegeplan 2015 wird die Maßnahme als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes definiert sein, damit wird dann auch die Finanzierung sichergestellt sein.

Das Vorhaben Ausbau B 207 befindet sich in der Projektliste des Investitionsrahmenplanes 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (Stand März 2012) unter der Kategorie D – Weitere wichtige Vorhaben. Die Kategorie D umfasst Vorhaben die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden, deren Planung aber weiter vorangetrieben werden bzw. abgeschlossen werden soll, mit dem Ziel, diese Vorhaben nach 2015 beginnen zu können.

(Linienbestimmungsverfahren)

Bei einem derartigen Ausbauvorhaben, dessen Ziel die zukunftsgerichtete Sicherstellung der in § 3 Abs. 1 FStrG enthaltenen Grundsätze, hier für eine Bundesstraße ist, bedarf es keiner übergeordneten Planung. Bei der hier vorliegenden Planung verhält es sich so, dass der vorhandene Querschnitt um 2 Fahrstreifen ergänzt wird. Linienbestimmungsverfahren bei Ausbauvorhaben werden nur dann durchgeführt, wenn die Trasse auf einer weiten Länge verlassen werden muss, was hier aber nicht der Fall ist.

Zu 5.0.2: (Variantenwahl, Linienführung)

Für die Linienführung der geplanten Ausbaumaßnahme wurden folgende grundsätzliche Überlegungen zur Variantenbetrachtung herangezogen:

Die Nullvariante wurde in der Variantenbetrachtung nicht weiter betrachtet, weil mit ihr das oben angeführte Planungsziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, nicht zu erreichen ist. Nullvariante bedeutet, den vorhandenen Zustand zu belassen und die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abzuschätzen.

Ebenso schied eine Untersuchung von Neubauvarianten aus, weil die Linienführung der bestehenden B 207 unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten den Trassierungselementen des geplanten Ausbaus bereits entspricht und im Hinblick auf wirtschaftliche und umweltverträgliche Aspekte ein Minimierungsgebot vorliegt. Ein Neubau löst eine große Anzahl an Betroffenheiten aus und steht damit unter den zuvor genannten Aspekten außer Verhältnis.

Auch eine deutliche Verschiebung der Trasse war, aufgrund von mit in die Betrachtung einzubeziehenden Punkten, wie z. B. besonders schützenswerte Gebiete oder Boden- und Grundwasserverhältnisse, nicht notwendig.

Der Vorhabenträger hat im Zuge der Planaufstellung eine Variantenuntersuchung zur Linienfindung vorgenommen und hierzu folgendes in seine Planunterlagen aufgenommen:

(Zur Linienführung)

Der Ausbau der B 207 beginnt östlich der Anschlussstelle Heiligenhafen Ost mit Anschluss an den Ausbau der B 207 zur A 1. Die B 207 wird hier zunächst auf der Nordseite erweitert und ver-

schwenkt kurz hinter der Querung der K 42 auf die Südseite der B 207, um nicht in das bei Großenbrode gelegene Natura 2000/FFH-Gebiet (1631-393-Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel) einzugreifen.

Am Fuß der Rampe der Fehmarnsundbrücke endet der Ausbau auf dem Festland.

Auf Fehmarn beginnt der Ausbau wiederum am Rampenfuß der Fehmarnsundbrücke nördlich der Ortschaft Strukkamp und endet südlich der Ortschaft Puttgarden hinter der geplanten Anschlussstelle Puttgarden. Dort wird der vierstreifige Ausbau auf die vorhandene Fahrbahnbreite der B 207 zurückgeführt. Die Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt auf Fehmarn nach Westen.

(Begründung der Linie)

Die Erweiterung am Bauanfang östlich von Heiligenhafen ist durch den Ausbau der B 207 zur A 1 bedingt. Sie liegt auf der Nordseite der vorhandenen Trasse.

Das Verschwenken der Fahrbahnerweiterung nach Süden vermeidet einen Eingriff in die nördlich der B 207 vorhandene Meeresbucht (Lagune) bei Großenbrode. Die bestehende B 207 verläuft hier randscharf entlang der bestehenden Meeresbucht. Die Lagune und die angrenzenden Landflächen sind Bestandteil des FFH-Gebietes. Ein nördlicher Ausbau der B 207 würde in Teilbereichen des prioritären Lebensraumes zu erheblicher Beeinträchtigung führen. Auf der Südseite der bestehenden B 207 entstehen durch den Ausbau keine erheblichen Beeinträchtigungen. Die stärkeren Lärmmissionen, die sich durch das Heranrücken der B 207 an die Gemeinde Großenbrode in der Ortslage ergeben, werden durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen wieder reduziert, so dass dort die Lärmschutzgrenzwerte eingehalten werden.

Im Bereich zwischen der Lagune und der Ortschaft Großenbrode wurden für den südlichen Ausbau mehrere Varianten untersucht.

Im Bereich der Großenbroder Aue besteht ein ökologisch wertvoller Feuchtwald. Dieser Wald, die Lagune und die dazwischenliegende B 207 dienen als Jagdgebiet für Fledermäuse, insbesondere für Zwergfledermäuse. Während ihrer Jagd queren die Fledermäuse den Damm der B 207.

Die Verbreiterung der Fahrbahn der B 207 erhöht die Kollisionsgefahr der Fledermäuse mit den Fahrzeugen auf dem Damm. Um diese Gefahr zu vermeiden, wurden folgende mögliche Varianten betrachtet:

- Öffnung des Straßendamms mit einem Bauwerk, damit die Fledermäuse die Straße unterqueren können
Da der Straßendamm gemäß Landesbetrieb Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein als „sonstiger Deich“ eingestuft ist und damit eine Küstenschutzfunktion übernimmt, ist eine Öffnung nicht möglich.
- Trassenabschnitt, in dem sich das Jagdgebiet der Fledermäuse befindet, wird nach Süden verschwenkt und den vorhandenen Straßendamm als Küstenschutz erhalten.
Dabei würden große Teilflächen des wertvollen Feuchtwaldes überbaut. Der gesamte Gehölz-

komplex würde zerschnitten werden. Ein Teil des Jagdrevieres der Fledermäuse würde zerstört werden. Neben wertvollen Biotopstrukturen würden auch Böden mit besonderer Bedeutung (hauptsächlich Niedermoorböden) in größerem Umfang als beim Ausbau der bestehenden Trasse überbaut werden.

Für die Ortschaft Großenbrode wären zudem bei einer Trassenverschiebung nach Süden erhebliche größere Schutzmaßnahmen notwendig, um den Lärmschutz für die Anwohner von Großenbrode zu gewährleisten. Auch das Wohnumfeld von Großenbrode würde stärker zerschnitten werden.

- Ausbau der bestehenden Trasse unter Beibehaltung des nördlichen Fahrbahnrandes und Errichtung von Kollisionsschutzeinrichtung in Form von Wänden und Zäunen.

Bei dieser Variante würde der Waldkomplex nur in geringem Maße an seinem südlichen, ohnehin vorbelasteten Rand überbaut werden.

Der Flächenanteil der überbauten, hochwertigen Böden ist bei dieser Variante geringer als bei der Abrückung der Trasse nach Süden.

Das Schöpfwerk der Großenbroder Aue wird durch diese Trassenführung überbaut. Es muss nach Angaben des Gewässer- und Landschaftsverbandes Wagrien-Fehmarn erhalten bleiben, kann aber neben dem geplanten Straßendamm neu errichtet werden.

Aus den aufgeführten Gründen wurde entschieden, die letzte Variante zu wählen und die Fahrbahn nur nach Süden aufzuweiten.

Östlich von Großenbrode wird aufgrund der gewählten Ausbauvariante die südlich der B 207 gelegene Tankstelle überplant und muss zurückgebaut werden.

Die Tankstelle nördlich der B 207 kann erhalten bleiben und muss der neuen Situation angepasst werden.

Die Fehmarnsundbrücke bleibt im Bestand erhalten.

Der Übergang vom zweibahnigen auf den einbahnigen Querschnitt der B 207 findet an den Rampenfüssen der Sundbrücke statt und ist so entwickelt, dass im Bedarfsfall eine neue Sundquerung hergestellt werden kann, ohne in die ausgebaute B 207 eingreifen zu müssen.

Auf Fehmarn bleibt das Brückenbauwerk über die Gemeindestraße zwischen Strukkamp und Avenedorf im Zuge dieser Maßnahme erhalten. Die Bebauung des Ortes Strukkamp direkt neben dem vorhandenen Straßendamm soll zudem nicht beeinträchtigt werden. Daher beginnt der Ausbau der B 207 erst nördlich von Strukkamp im Bereich des Rampenfusses der Fehmarnsundbrücke.

Auf der Ostseite der B 207 auf Fehmarn liegt die Bahntrasse Lübeck – Puttgarden. Die Bahntrasse bleibt erhalten bzw. die Bahn plant ein zweites paralleles Gleis sowie eine Elektrifizierung der Bahnlinie.

Da zwischen der Bahntrasse und der B 207 nicht ausreichend Platz vorhanden ist, kann der Ausbau nur auf der Westseite erfolgen. Der östliche Fahrbahnrand der B 207 wird bis auf den Bereich Puttgarden beibehalten.

Die AS Avendorf wird im Zuge der Maßnahme zu einer kompletten Anschlussstelle ausgebaut. Da das Bauwerk über die Bahntrasse nicht erneuert wird, kann die Linienführung L 217 nicht verändert werden. Somit muss das neue verbreiterte Bauwerk über die B 207 an derselben Stelle wie das vorhandene neu errichtet werden.

Die B 207 behält hier auch aufgrund dieses Zwangspunktes den östlichen Fahrbahnrand bei.

Die gleiche Situation besteht an der AS Burg. Die Linienführung der L 209 kann durch das Beibehalten des Bauwerkes über die Bahntrasse nicht verändert werden. Der Ersatzneubau der Überführung erfolgt an derselben Stelle und die Erweiterung der B 207 somit lediglich nach Westen.

Zur Anordnung der AS Puttgarden und zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs zum Fährhafen Puttgarden wird die Achse der B 207 vor dem vorhandenen Brückenbauwerk der Überführung der K 49 über die B 207 nach Westen vom vorhandenen Fahrbahnrand der B 207 abgerückt. Nur so ist es möglich, östlich der B 207 zwischen B 207 und Bahnstrecke zum Fährhafen Parallelrampen für die Ein- und Ausfahrt der AS Puttgarden anzuordnen. Das Bauende befindet sich nördlich der AS Puttgarden. Dort wird der Ausbauquerschnitt der B 207 auf den Bestand der B 207 zurückgeführt. Die Anbindung des Fährhafens wird durchgehend gewährleistet.

Der Vorhabenträger hat die, sich aufgrund der örtlichen Verhältnisse angebotenen, Varianten ermittelt und unter Berücksichtigung aller privaten und öffentlichen Belange gegeneinander abgewogen. Als Ergebnis dieser Abwägung hat der Vorhabenträger eine Vorzugsvariante ermittelt und diese in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat die planerische Abwägung der Trägerin des Vorhabens nachvollzogen und hält diese für ausreichend.

(Parallelrampen „Holländische Rampen“ Anschlussstelle Großenbrode)

Seitens einiger Einwender wird gefordert, die Anschlussstelle Großenbrode mindestens auf der Südseite mit „Holländischen Rampen“ auszustatten. Wesentliche Gründe seien geringerer Platzbedarf, die Berücksichtigung einer eventuellen späteren Streckenführung der Bahnlinie sowie Lärm- und Immissionsschutzgründe.

Sogenannte „Holländische Rampen“ sind Parallelrampen gemäß RAA (Richtlinie für die Anlage von Autobahnen), Ausgabe 2008 Kapitel 6.3.

Sie sind nach oben genannter Richtlinie für die EKA 2 (Entwurfsklasse für Autobahnen) nicht oder nur bedingt geeignet. Die Anwendung ist nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Bei dieser parallel geführten Abfahrt fahren die Fahrzeuge relativ zügig auf die Rampen; dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit. Bei anderen Rampenformen werden die Fahrzeugführer bewusst gebremst.

Die Einwender verweisen auf die Parallelrampen der Anschlussstellen Avendorf und Burg sowie die neu zu erstellenden Rampen in Puttgarden. Hier erklärt der Vorhabenträger, dass im Bereich der Anschlussstellen Burg und Avendorf der Bestand auf Basis der neuen Anforderungen wieder hergestellt wird und man im Übrigen durch die parallel zur B 207 verlaufende Bahnlinie in den Planungsmöglichkeiten stark eingeschränkt ist.

Im Bereich der Anschlussstelle Großenbrode ist im Bestand bereits ein halbes „Kleeblatt“ vorhanden. Diese Form der Auf- und Zufahrt auf die B 207 wird von der Planung aufgegriffen und aufwendige, kostenintensive Stützwände lassen sich vermeiden. Eventuelle Einsparungen im Flächen- und Asphaltverbrauch lassen sich durch die Einbußen in der Verkehrssicherheit nicht rechtfertigen. Bezüglich der Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen durch das Heranrücken der Anschlussstelle an die Mutter-Kind-Klinik sowie die Wohnbebauung wird auf die Ziffern 2.4, 5.0.5 sowie 5.0.6 verwiesen.

Die Forderungen nach „Holländischen Rampen“ an der Anschlussstelle Großenbrode werden zurückgewiesen.

Zu 5.0.3: (Verkehrsuntersuchung)

Die dieser Planung zugrunde liegende Verkehrsuntersuchung basiert auf den bundesweiten Fünfjahres-Verkehrszählungen des Jahres 2005 und 2010. Um weitere Aussagen über die Verkehrsverteilung im Durchgangs-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehr treffen zu können, wurde im Jahr 2008 eine zusätzliche Verkehrserhebung durchgeführt, die neben der quantitativen eine Qualitative Datenbasis liefert und damit eine Beurteilung des Verkehrsgeschehens ermöglicht. Während des Erfassungszeitraumes wurden neben Querschnitts- und Knotenstromzählungen vor allem Kennzeichenerfassungen durchgeführt.

Ausgehend vom Analysejahr 2008 kommt es durch geplante Gebietsentwicklungen für Tourismus und Gewerbe innerhalb und außerhalb des Raumes zu steigenden Verkehrsbelastungen. Diese strukturellen Veränderungen sowie Prognosen des Statistischen Landesamtes zur Entwicklung der Einwohnerzahlen in Schleswig-Holstein wurden im Verkehrsgutachten berücksichtigt.

Auch die Ergebnisse der Modellprognose für die feste Fehmarnbeltquerung (FEHMARN BELT Forecast 2002, Trafikministeried Kobenhavn, Bundesministerium für Verkehr, bau- und Wohnungswesen, Berlin April 2003) sind in die Ermittlung der Prognosezahlen eingeflossen.

Der Planung des vierstreifigen Ausbaus der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden liegen im Endergebnis zwei Planfälle zugrunde. Der Planfall 1 berücksichtigt alle 3 Bauabschnitte der geplanten Ortsumgehung Burg auf Fehmarn, den Ausbau der Anschlussstelle Avendorf zu einer vollständigen Anschlussstelle, den Bau einer neuen Anschlussstelle Puttgarden und den Bau der

Festen Fehmarnbeltquerung. Darauf aufbauend wurden in der Verkehrsuntersuchung weitere Planfälle betrachtet, die sich aber nur auf den Bereich der Insel Fehmarn konzentrieren und daher keine Auswirkungen auf den Bereich des Festlandes haben. Der Planfall 2 berücksichtigt die Realisierung des 1. und 2. Bauabschnittes der geplanten Ortsumgehung Burg, den Ausbau der Anschlussstelle Avendorf zu einer vollständigen Anschlussstelle, den Ausbau der K 43 auf Fehmarn, den Bau einer neuen Anschlussstelle Puttgarden und den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung.

Da nicht abzusehen ist, welcher der Planfälle tatsächlich realisiert wird, wurde für die Untersuchungen und Berechnungen (z. B. schalltechnische Untersuchungen, Luftschadstoffuntersuchungen) der jeweils ungünstigste Planfall gewählt.

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zeigt sich, dass zum Prognosejahr 2025 mit einer Verkehrszunahme zu rechnen ist. Dies gilt gleichermaßen für den Pkw- als auch den Lkw-Verkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt bei Puttgarden 72%, in Richtung Süden weniger werdend. Daraus ergibt sich auch die große Bedeutung der B 207 für den Durchgangsverkehr.

Der Berechnung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz liegt die am Normalwerktag durchgeführte Verkehrserhebung aus 2008 zugrunde. Aufgrund der Kenntnis der Verkehrszahlen der Ein- und Ausfahrstellen des Planungsraumes sind der Anteil und die Ausrichtung des Durchgangsverkehrs an diesen Zählstellen qualitativ genau.

Mit diesen Grundlagen, welche zu den Analyseverkehrsbelastungen des Straßennetzes führen sowie zu den im Planungsraum erzeugten Verkehren aus der Gebietsentwicklung, wird eine Verkehrsumlegung berechnet.

Mit der Verkehrsumlegung wird für jede Fahrt von der Quelle zum Ziel innerhalb des Straßennetzes der zeitlich kürzeste Weg in Abhängigkeit von der Auslastung der Strecken berechnet. Dieser Weg wäre unter Idealbedingungen auch der räumlich kürzeste. Aufgrund von Verkehrsbelastungen kann es aber zu Verkehrsbeeinträchtigungen kommen, so dass längere Wege aufgrund geringerer Verkehrsbelastungen zeitliche Vorteile bringen.

Auf dieser mit den Verkehrserhebungen abgestimmten kalibrierten Verkehrsumlegung des Analysejahres 2008 baut die Verkehrsprognose mit den im Verkehrsgutachten erläuterten Prognosefaktoren des Jahres 2025 auf. Diese Prognose liefert die Basis für die verkehrstechnischen Berechnungen der Vierstreifigkeit und der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte.

Eine Aufsummierung aller über einen Straßenabschnitt durchgeführten Fahrten ergibt die in den Plänen dargestellten Gesamtverkehrsstärken der Straßen im Planungsraum für das Analysejahr 2008 und das Prognosejahr 2025. Die durchgeführten Berechnungen beziehen sich auf den Jahresmittelwert über alle Werktage des Jahres.

Im Ergebnis kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die hier verwendete Verkehrsprognose die an eine derartige Untersuchung anzustellenden Anforderungen enthält, um eine

dem Vorhaben angebrachten Verkehrsprognose erstellen zu können und Verkehrsdaten darzustellen, die für eine straßenrechtliche Planfeststellung geeignet sind.

(Alter der Verkehrszahlen / Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010)

Als Grundlage der Verkehrsuntersuchung / Verkehrsprognosen zu Beginn der Planungen dienten die Verkehrsdaten aus dem Jahr 2005. Diese Verkehrsdaten werden in Abständen von fünf Jahren für die klassifizierten Straßen des gesamten Bundesgebietes durchgeführt.

Die Straßenverkehrszählung 2010 zeigt gegenüber den Jahren 1995 bis 2005 keine Steigerung der Verkehrszahlen sondern gegenüber 2005 einen Rückgang. In den vergangenen 15 Jahren hat sich im Planungsraum eine Stagnation der Verkehrsstärken gezeigt.

In der Verkehrszählung 2010 wurden die Kreis- und Landesstraßen nicht mit erhoben. Deren Ergebnisse sind jedoch Bestandteil zur Ermittlung der Lärmfaktoren der Anschlussstrecken, so dass die Straßenverkehrszählung 2010 hier gegenüber den Daten des Jahres 2005 keine neueren Erkenntnisse vermittelt. Sie hat damit keinen Einfluss auf die Gesamtheit der bisherigen Aussagen des Verkehrsgutachtens vor der Erhebung der Zahlen im Jahr 2010. Dies betrifft sowohl die allgemeine Trendprognose als auch die Berechnung der Lärmfaktoren.

Der Rückgang der Verkehrsstärken mindert den aus der Trendprognose ermittelten Steigerungsfaktor zwischen dem Analysejahr 2008 des Verkehrsgutachtens und dem Prognosejahr 2025 um einen Prozentpunkt. Die Auswirkungen sind dabei so gering, dass sich die ausgewiesenen Verkehrsstärken nicht verändern.

Als weitere Datengrundlage für die durchzuführenden Verkehrsberechnungen waren allein die Verkehrszahlen der Straßenbauverwaltung nicht ausreichend, da diese weiträumig über das Straßennetz verteilt liegen und die Verkehrsflüsse an den Knotenpunkten unbeachtet lassen. Weiterhin lassen diese Zählungen keinen Rückschluss auf den Anteil des Durchgangsverkehrs des Planungsraumes zu. Um Aussagen über die Verkehrsverteilung im Durchgangs-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehr treffen zu können, wurde im Jahr 2008 eine Verkehrserhebung durchgeführt, die neben der quantitativen eine qualitative Datenbasis lieferte und damit eine Beurteilung des Verkehrsgeschehens ermöglichte.

Weitergehende Ausführungen sind dem Verkehrsgutachten im Materialband zu entnehmen.

Einwendungen die Aktualität der Verkehrszahlen betreffend sind zurückzuweisen.

(Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“ – Kreuzung L 209 / B 207)

Die Leistungsfähigkeitsberechnung erfolgte nach den geltenden Richtlinien (siehe auch Materialband der Planfeststellungsunterlage). Dabei wurde die maßgebliche Stunde des Jahres zu Grunde gelegt, die in der Urlaubszeit liegt. Die Berechnung schließt mit der Qualitätsstufe „C“ ab. Dies ist für eine bauzeitliche Umfahrung mehr als ausreichend.

Zusätzlich zur Leistungsfähigkeitsberechnung wurde in der 1. Ergänzung des Verkehrsgutachtens für die bauzeitliche Führung des Verkehrs der L 209 über die B 207 eine Verkehrsflusssimulation erstellt. Dabei wurden die pulkartig eintreffenden Fährverkehre aus Puttgarden kommend besonders berücksichtigt. Die Simulation wurde für die maßgebliche Stunde des Jahres durchgeführt.

Die Simulationsergebnisse zeigen, dass die bauzeitliche Führung der Verkehre der L 209 über einen plangleichen Knotenpunkt mit der B 207 keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss an der Anschlussstelle Burg haben. Gelegentlich auftretende Stauungen des Verkehrsflusses in den Zufahrten L 209 West und B 207 Nord sind räumlich und zeitlich begrenzt und lösen sich nach kurzer Zeit wieder auf. Vor der Ampel entstehen auf der L 209 westlich der B 207 durchschnittliche Standzeiten von 26,6 s und auf der B 207 aus Puttgarden kommend 4,3 s.

Es ergibt sich aus dieser Untersuchung, dass keine Beeinträchtigungen für den Fährbetrieb entstehen.

Die getroffenen Annahmen für die Ermittlung der Bemessungsbelastungen können mit Hilfe von Feinjustierungen der verkehrsabhängigen Steuerung an die tatsächlich eintretenden Bedingungen angepasst werden.

Zu 5.0.4: (Auswirkungen während der Bauzeit)

(Bauablauf, Umleitungen während der Bauzeit)

Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Baumaßnahme aufgrund des Wiedereinbaus der im Bereich der Trasse gewonnenen Erdmassen, in einer Baustufe unter Aufrechterhaltung des Verkehrs aus der B 207 durchgeführt wird, mit möglichst geringen Beeinträchtigungen des Verkehrs im Bereich des vorhandenen Straßennetzes. Die Herstellung der Bauwerke soll möglichst vor dem Straßenbau erfolgen.

Im Bereich des Festlandes wird aufgrund der Verbreiterung der B 207 nach Süden in einer ersten Bauphase die Rifa Puttgarden ausgebaut, da die vorhandene Fahrbahn der B 207 für die Verkehrsführung zunächst weitergenutzt wird. Nach Fertigstellung der Rifa Puttgarden erfolgt die Umlegung des Verkehrs auf die fertiggestellte Rifa Puttgarden und der Ausbau der Rifa Heiligenhafen.

Um die Herstellung einer bauzeitlichen Umfahrung zwischen Bauanfang und dem Bauwerk 01.207 und daraus resultierende, zusätzliche Flächeninanspruchnahme zu vermeiden, ist in diesem Bereich ein Bauablauf mit 4 Bauabschnitten (siehe auch Erläuterungsbericht Pkt. 9 zu diesem Planfeststellungsbeschluss) erforderlich. Voraussetzung ist die vorherige Fertigstellung des südlichen Teilbauwerkes des Bauwerkes BW 01.207.

Auf der Insel Fehmarn wird aufgrund der Verbreiterung der B 207 nach Westen in einer ersten Bauphase die Rifa Heiligenhafen ausgebaut, da die vorhandene Fahrbahn der B 207 für die Verkehrs-

führung zunächst weitergenutzt wird. Nach Herstellung der Rifa Heiligenhafen erfolgt die Umlegung des Verkehrs auf ebendiese und in einer zweiten Bauphase kann der Ausbau der Rifa Puttgarden erfolgen.

Für die Bauarbeiten an der Haupttrasse der B 207 sind im Bereich des Festlandes beidseitig baubedingte Flächeninanspruchnahmen von 10 m Breite mit Einengung bzw. Unterbrechung in sensiblen Bereichen vorgesehen. Auf der Insel Fehmarn ist bedingt durch die Parallellage der DB-Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden eine baubedingte Flächeninanspruchnahme westlich der B 207 von 10 m Breite und zur DB-Bahnstrecke von nur 2 m Breite zur Minimierung des Eingriffes in die Bahnanlagen vorgesehen. Des Weiteren sind baubedingte Flächeninanspruchnahmen im Bereich der querenden Straßen und Wege und sonstiger Anlagen vorgesehen.

(Straßen- und Wegekrenzungen)

Unterführung K42

Das Bauwerk wird unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der K 42 hergestellt. Der Ausbau der K 42 erfolgt halbseitig unter vertretbaren Verkehrseinschränkungen.

Anschlussstelle Großenbrode (K 42)

Da das neue Überführungsbauwerk der k 42 östlich neben dem vorhandenen Bauwerk angeordnet wird, kann die vorhandene Querung der K 42 während der Bauzeit weiter genutzt werden. Der Ausbau der Anschlussbereiche der K 42 erfolgt halbseitig unter vertretbaren Verkehrseinschränkungen. Die Anschlussstelle selbst soll unter Sperrung der Anschlussstelle gebaut werden. Großenbrode ist dann aus Richtung Heiligenhafen über die K 42 erreichbar. Der Verkehr von der und auf die B 207 erfolgt über die Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost.

Anschlussstelle Avendorf (L 217)

Da die Linienführung der L 217 nicht verändert wird und das neue Überführungsbauwerk der L 217 über die verbreiterte B 207 am vorhandenen Standort errichtet wird, soll die Anschlussstelle Avendorf unter Vollsperrung gebaut werden. Für die Bauzeit kann bei kurzfristigen Sperrungen der Abfahrt Rifa Puttgarden eine provisorische Anbindung der K 43 erforderlich werden. Diese erfolgt ggfs. Über einen provisorischen Knotenpunkt über den Auffangparkplatz, die Gemeindestraße und das Unterführungsbauwerk Strukkamp. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz, insbesondere über die L 217 und die K 43. Der Verkehr von der und auf die B 207 erfolgt überwiegend über die Anschlussstelle Burg.

Anschlussstelle Burg (L 209)

Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der Anschlussstelle Burg wird für den Bau der Anschlussstelle eine baubedingte Umfahrung vorgesehen. Die Verkehrsführung erfolgt über die östliche Einfahrrampe der Rifa Puttgarden, einen provisorischen plangleichen Knotenpunkt mit Lichtsignalan-

lage auf der B 207 und eine westliche Umfahrung bis zur Einmündung des Wirtschaftsweges nach Ostermarkelsdorf in die L 209. Durch diese Verkehrsführung können die westlichen Rampen der Rifa Heiligenhafen, das Bauwerk über die B 207 und die östliche Ausfahrrampe der Rifa Puttgarden zeitgleich hergestellt werden. Die Schleppkurven werden für den Begegnungsfall Lastzug / Lastzug vorgesehen. Die vorhandene Einfahrrampe der Rifa Puttgarden muss nur geringfügig verbreitert werden. Im Zuge der baubedingten Umfahrung wird auch ein Radweg mit Abtrennung zur Fahrbahn durch einen asphaltierten, markierten Trennstreifen angeordnet. Ein Linksabbieger wird hier auf der B 207 nicht angeordnet. Der Verkehr wird durch Beschilderung während des Baus der Anschlussstelle Burg von Avendorf und Puttgarden nach Burg geleitet. Für den Bau der östlichen Einfahrrampe der Rifa Puttgarden, der erst nach Fertigstellung der o. g. Bereiche erfolgen kann, wird ebenfalls die Umfahrung und der provisorische Knotenpunkt auf der B 207 genutzt.

Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf

Da das neue Überführungsbauwerk der Gemeindestraße südlich neben dem vorhandenen Bauwerk angeordnet wird, kann die vorhandene Querung während der Bauzeit weiter genutzt werden. Während des Baus der Rampen kommt es zu Einschränkungen der Nutzung der Gemeindestraße.

Gemeindestraße von Hinrichsdorf nach Bannesdorf

Da das neue Überführungsbauwerk der Gemeindestraße nördlich neben dem vorhandenen Bauwerk angeordnet wird, kann die vorhandene Querung während der Bauzeit weiter genutzt werden. Während des Baus der Rampen kommt es zu Einschränkungen der Nutzung der Gemeindestraße.

Anschlussstelle Puttgarden (K 49)

Der Neubau der Anschlussstelle Puttgarden erfolgt nördlich vom vorhandenen Überführungsbauwerk der K 49 über die B 207 zwischen Puttgarden und Niendorf. Dieser Standort gestattet den Bau des neuen Überführungsbauwerkes der K 49 über die B 207 unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der K 49. Der Ausbau der Anschlussbereiche der K 49 erfolgt halbseitig unter vertretbaren Verkehrseinschränkungen.

Ausweichverkehre bzw. Staus während der Bauphase auf dem untergeordneten Netz können auftreten, jedoch sind zu den auftretenden Ausweichverkehren heute keine realistischen Abschätzungen betreffend ihrer Intensität möglich. Die Beschilderung einer Umleitungsstrecke erfolgt durch die zuständige Behörde. Sie ist Bestandteil der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, die nicht Bestandteil der Planfeststellung ist. Es ist dabei davon auszugehen, dass die Umleitungsverkehre auf geeignete Straßen verlagert werden. Die Befürchtung, dass hiervon auch Wohnstraßen betroffen sind, wird aufgrund der vorstehenden Ausführung nicht gesehen. Unvermeidbar sind allerdings mögliche Schleichverkehre, die sich immer bilden, wenn Verkehrsteilnehmer der Auffassung sind, durch eine Alternativroute Zeiteinsparungen zu erreichen. Dieses Phänomen ist nicht beeinflussbar. Gleichwohl

werden die Umleitungsstrecken oder aber zu empfehlende Alternativrouten als Ergebnis der Abstimmung aller Beteiligten ausgedeutet werden.

Die Erstellung eines Baustellen- und Umleitungsmanagements während der Realisierungsphase des Gesamtprojektes ist demnach sowohl für die Baustellen selbst wie auch für die Ausweichverkehre zurückzuweisen.

(Lärm- und Schadstoffbelastungen während der Bauzeit)

Vorübergehende Auswirkungen, u. a. während der Baudurchführung bzw. infolge von Baulärm sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Immissionen während der Bauphase sind nur von vorübergehender Natur und nicht auf Dauer ausgelegt; Überschreitungen von Immissionsrichtwerten im Rahmen der Bauphase sind daher ggf. hinzunehmen, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können.

Aufgrund des Gebotes des § 9 (Sicherheitsvorschriften) des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG) hat der Vorhabenträger dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Insofern ist der Vorhabenträger ohnehin per Gesetz verpflichtet, bei den Bauarbeiten die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich des Immissionsschutzes zu gewährleisten. Ergänzender immissionsschutzrechtlicher Auflagen bedarf es mithin nicht.

Für die Beurteilung der Schalleinwirkungen auf die Nachbarschaft während der Bauphase gilt die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmission“ vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970). Lärmschutzmaßnahmen sind durchzuführen, wenn die darin enthaltenen Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) überschritten werden. Baumaschinenlärm, der nach dem Stand der Technik vermeidbar ist, ist nicht zulässig.

Es werden nur Baumaschinen zum Einsatz kommen, die mindestens den Anforderungen der „32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) entsprechen. Für dort nicht aufgeführte Baumaschinen sind die in § 66 Abs. 2 BImSchG genannten Verwaltungsvorschriften maßgebend.

Staubimmissionen sind bei derartigen Baustellen nicht zu vermeiden. Hierfür bereits im Planfeststellungsbeschluss Auflagen zu formulieren gestaltet sich als sehr schwierig, es gibt für die bautechnische Durchführung Alternativen. Die Einschränkung auf ein Bauverfahren mit den geringsten Staubemissionen ist nicht möglich, da auch Staubintensivere Verfahren durch geeignete zusätzliche Maßnahmen letztendlich zu einer geringen, zumutbaren Staubbelastung führen können.

Zu 5.0.5: (Beeinträchtigungen durch Lärm)

(fehlgeschlagene Verkehrsprognose)

Für die Bemessung der geplanten Straße, aber auch für die Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens an sich, hat der Vorhabenträger eine Verkehrsprognose erstellt. Hierbei ist zum einen die vorhandene Belastung der B 207, aber auch die zu erwartende Verkehrsbelastung durch die derzeit erkennbaren raumbedeutsamen Planungen, wie z.B. der Fehmarnbeltquerung, eingestellt worden. Insgesamt ist festzustellen, dass die dieser Planung zugrunde gelegte Verkehrsprognose methodisch nicht zu beanstanden ist.

Verkehrsprognosen beinhalten immer gewisse Unsicherheiten. Damit der Betroffene aber nicht jedwede, über die prognostizierte Verkehrsmenge und den daraus resultierenden Verkehrslärmmissionen entschädigungslos hinzunehmen hat, hat der Gesetzgeber eine Regelung geschaffen, die die Verfahrensweise bei ebengeraden solchen „nicht voraussehbaren“ Auswirkungen eines planfestgestellten Vorhabens regelt. Rechtsgrundlage hierfür ist § 142 Abs. 2 und 3 LVwG. Hierin ist ausgeführt, dass nicht jedwede „nicht voraussehbare“ Wirkung zu Ansprüchen führt, sondern solche, die spürbar sind. Die Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) haben unter Kapitel XII, Nr. 32.2, diese „Spürbarkeit“ wie folgt definiert:

„Nicht jede Abweichung einer methodisch einwandfreien Prognose von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung kann einen Anspruch auf nachträgliche Anordnung oder Nachbesserung des Lärmschutzes auslösen. Die Abweichung muss erheblich sein. Bei der Risikoverteilung im Rahmen der Anspruchsbeurteilung ist zu berücksichtigen, dass jede Prognose einen gewissen Unsicherheitsfaktor in sich trägt. Daher ist die Risikogrenze nach dem Kriterium der Spürbarkeit der nachträglichen aufgetretenen Lärmbeeinträchtigungen, d.h. 3 dB(A), zu bestimmen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 18.08.1991 – 7 L 81/90-). Hierbei kann die Aufrundungsregel (Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV) angewendet werden.“

Der letzte Satz bedeutet, dass eine Spürbarkeit schon ab 2,1 dB(A) vorliegt, weil die Aufrundungsregel besagt, dass auf volle Beurteilungspegel aufzurunden ist, also 2,1 wird aufgerundet auf 3.

Um zu einem 3 dB(A) höheren Lärmpegel zu führen, bedarf es einer doppelt so hohen Anzahl von Fahrzeugen. Diese Annahme ist aufgrund der eingestellten Prognosewerte und der bisherigen Verkehrsentwicklung nicht realistisch.

Welche Form und welcher Umfang des Lärmschutzes für den Fall einer fehlgeschlagenen Prognose und dem Vorliegen von ergänzenden Lärmschutzansprüchen festzusetzen ist, hängt vom Umfang dieser Ansprüche ab.

Einwendungen gegen die Verkehrsprognose an sich, aber auch Forderungen, bereits in diesem Planfeststellungsbeschluss Auflagen für den Fall des Fehlschlagens der Verkehrsprognose festzustellen, sind daher zurückzuweisen.

(Gebietsklassifikationen Ferienhäuser)

Der schalltechnischen Berechnung der vorliegenden festzustellenden Maßnahme sind die Gebietseinstufungen gemäß der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) unter Berücksichtigung der Baunutzungsverordnung und der aktuellen Flächennutzungsplanung der betroffenen Gemeinden zugrunde gelegt worden. Entsprechend der angegebenen Schutzbedürftigkeit sind die festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten, andere als die festgelegten Immissionsgrenzwerte dürfen nicht herangezogen werden.

Danach sind die Wochenend- und Ferienhausgebiete der 3. Schutzkategorie (Kern-, Dorf- und Mischgebiet) zugeordnet. Eine Erweiterung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist somit abgeschlossen.

Die Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ist plausibel erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Des Weiteren wird auf Ziffer 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Einwendungen gegen die maßgebliche Gebietsart sowie die Einstufung in selbige sind daher zurückzuweisen.

(Kumulation)

Hinsichtlich der Forderung nach einer kumulativen Betrachtung von Lärmimmissionen, welche durch den Ausbau der B 207, einen eventuellen späteren Ausbau der Bahntrasse sowie einen vergrößerten / umverlegten Windpark entstehen, wird auf das Urteil (vom 21.03.1996 – 4 C 9/95 – DVBl 1996, 916) des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen. Dieses besagt, dass eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Straßen oder anderer Verkehrsträger bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigungen nicht berücksichtigt werden, selbst wenn ein anderer Verkehrsweg als Folgemaßnahme zu ändern ist. Eine Berechnung des Summenpegels kommt gegebenenfalls nur im Rahmen einer Überprüfung, ob eine Gesundheitsgefährdung vorliegen könnte, in Betracht. Hierbei sind Schwellenwerte von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts zu berücksichtigen.

Eine kumulative sowie durch Betrachtung ist demnach nicht durchzuführen. Diese Forderung wird zurückgewiesen.

Zu 5.0.6: (Beeinträchtigungen durch Schadstoffemissionen / Klimawandel)

Für das betrachtete Vorhaben wurden Untersuchungen zu den Schadstoffen auf der Grundlage des „Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – MLuS 02, Ausgabe 2005“ vorgenommen. Hierzu wird auf den Materialband Nr. 3 der Planfeststellungsunterlage verwiesen.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens kam es zur Vorlage von Änderungsunterlagen. Diese berücksichtigen auch die grundlegende Überarbeitung der MLuS 02 und die Neuherausgabe als RLuS 2012 (Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbe-

bauung). Die Grenzwerte der einzelnen Luftschadstoffe sind in den Planfeststellungsunterlagen aus der 39. BImSchV entnommen.

Die Berechnungen ergeben, dass bereits am Fahrbahnrand bei allen Schadstoffen die Beurteilungswerte (Jahresmittelwerte und Kurzzeitwerte) gemäß 39. BImSchV eingehalten werden. Die maximale Annäherung an den Beurteilungswert ergibt sich bei Schwebstaub PM 2,5 mit ca. 59 % des Beurteilungswertes, wobei davon bereits ca. 58 % auf die Vorbelastung entfallen.

Ebenso ist aus den Ergebnissen der Berechnung ersichtlich, dass im Vergleich des gegenwärtigen Standes mit dem berechneten Prognosejahr 2025 die berechneten Luftschadstoffimmissionen der Gesamtbelastung, trotz Anstieges des Gesamtverkehrs abnehmen. Dies erklärt sich durch die Wirkung gegenläufiger Faktoren. Zum einen sind dies die, zum Prognosejahr 2025, ansteigenden Verkehrszahlen und zum anderen die (abnehmenden) Kfz-spezifischen Emissionen, die aus der Weiterentwicklung der Motortechnik und Abgasreinigung resultieren.

Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach der, von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), herausgegebenen „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 29/2012 des BMVBS empfohlen worden ist.

Das Berechnungsmodell RLuS 2012 ist zur Abschätzung der Luftschadstoffkonzentrationen beim Bau oder wesentlichen Änderung von Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung geeignet. Das Berechnungsmodell wurde 2012 von der Forschungsgesellschaft herausgegeben und stellt eine grundlegende Überarbeitung des anerkannten Merkblattes MLuS-02, Stand 2005, dar. Das Modell ist auf die im Allgemeinen im Rahmen der Planung von Verkehrsprojekten zur Verfügung stehenden Daten zugeschnitten und ermöglicht die Abschätzung der Immissionen für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffmonoxid (NO), Partikel kleiner 10 µm (PM10), Partikel kleiner 2,5 µm (PM 2,5), Benzol (C₆H₆), Kohlenmonoxid (CO), Schwefeldioxid (SO₂) sowie Benzo(a)pyren (BaP). Ausgehend von einer Bezugskonzentration der Luftschadstoffe am Fahrbahnrand werden die Jahresmittelwerte und die Kurzzeitwerte der Immissionskonzentrationen unter Berücksichtigung des Prognosejahres, der Straßenkategorie, der Längsneigung der Straße, der Anzahl der Fahrstreifen, der Verkehrswerte (DTV und Schwerverkehr-Anteil) und dem Jahreswertmittel der Windgeschwindigkeit berechnet.

Die genaue Beschreibung des Berechnungsmodells kann der RLuS 2012 entnommen werden.

(Wahl der Messstation Bornhöved zur Ermittlung der Vorbelastung)

Eine Luftgüte-Messstation befindet sich auf der Insel Fehmarn. Dort wird aber lediglich die Ozonkonzentration gemessen. Somit liegen konkrete Immissionsmessungen der zu betrachtenden Luftschadstoffe im direkten Bereich des Ausbaubereiches nicht vor. Außerordentliche Luftschadstoffvorbelastungen durch Industrie liegen im Untersuchungsraum nicht vor. Lediglich durch den vor-

handenen Fahrzeugverkehr auf der B 207 werden entlang der gesamten Trasse Luftschadstoffemissionen hervorgerufen.

Als vergleichbarer Standort zur Bestimmung der großräumigen Vorbelastung durch Luftschadstoffe kann die Messstation Bornhöved des Luftmessnetzes des Landes Schleswig-Holstein herangezogen werden. Die Messstation Bornhöved liegt ca. 65 km südwestlich der Insel Fehmarn und ist damit relativ weit vom Untersuchungsraum entfernt. Wichtiger als die Entfernung ist jedoch die ländliche Prägung im Bereich der Messstation Bornhöved. Diese Situation ist mit der im Untersuchungsraum vergleichbar. Weitere in der Nähe befindliche Messstationen (Lübeck, Kiel) sind aufgrund der städtischen Prägung für den zu betrachtenden Untersuchungsraum weniger gut geeignet und stellen eine deutliche Überschätzung dar.

Weiterhin liegt der Ort nicht nur an einer Bundesstraße, sondern an der Autobahn 21. Zudem sind Teile seiner Bebauung wesentlich dichter an der Straße, als im Falle des Ausbaus der B 207.

Daher und wegen obiger Ausführungen ist Bornhöved durchaus geeignet, als Vergleichsmessstation zu dienen. Der Einwand bezüglich eines nicht geeigneten Vergleichsstandortes wird zurückgewiesen

(Kumulation)

Hinsichtlich der Forderung nach einer kumulativen Betrachtung der Luftschadstoffe, welche durch den Ausbau der B 207 sowie durch einen späteren Ausbau der Bahntrasse entstehen, wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen. Demnach wird diese Maßnahme unabhängig vom Ausbau der Eisenbahntrasse geplant und kann auch unabhängig selbigem realisiert werden. Eine kumulative Betrachtung ist demnach nicht durchzuführen. Diese Forderung wird zurückgewiesen.

Die Ermittlungen des Vorhabenträgers sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 141 Abs. 2 LVwG.

Bedenken, die sich gegen Schadstoffemissionen richten, werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Forderung seitens der Einwender, die Entwässerung mit neuen Regenereignissen als Folge des Klimawandels zu berechnen, ist seitens der Planfeststellungsbehörde zurückzuweisen. Die hier vorliegenden Entwässerungseinrichtungen sind nach heutigen anerkannten Regeln der Technik bemessen. Von daher sieht die Planfeststellungsbehörde keinerlei Veranlassung den Vorhabenträger eine wie zuvor genannte neue Bemessung der Entwässerungseinrichtungen aufzuerlegen. Erschwerend käme hinzu, dass hierfür keinerlei offiziell eingeführten Eingangswerte für eine Berechnung zur Verfügung stehen. Zusätzlich wird auf Ziffer 5.0.8 (Entwässerung) dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.0.7: (Wertminderung)

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich nicht auf die unmittelbar betroffenen, in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesenen Grundstücke. Andere Grundstücke in der Umgebung der Bundesstraße werden mittelbar betroffen.

Die mittelbaren Beeinträchtigungen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, lösen jedoch keine Ansprüche auf Entschädigung für befürchtete Wertverluste des Eigentums aus.

Ein öffentlich-rechtlicher Entschädigungsanspruch steht den Betroffenen nach der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zu, wenn Verkehrsimmissionen von hoher Hand, deren Zuführung nicht untersagt werden kann, sich als unmittelbarer Eingriff in nachbarliches Eigentum darstellen und die Grenze dessen überschreiten, was ein Nachbar nach § 906 BGB entschädigungslos hinnehmen muss.

Eine Minderwertsentschädigung kommt erst in Betracht, wenn Schutzeinrichtungen keine wirksame Abhilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern.

Des Weiteren setzt der Entschädigungsanspruch voraus, dass die zugelassene Nutzung der Straße die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und nachhaltig trifft.

Für einen solchen enteignungsgleichen Eingriff in Bezug auf Lärmbetroffenheit ist die Grenze für Verkehrsimmissionen in Wohngebieten bei Werten von über 70 dB(A) tagsüber und über 60 dB(A) nachts angesetzt (Urteil BGH vom 23.10.1986 – III ZR 112/85).

Eine derartige Lärmbelastung ist nach den vorliegenden lärmtechnischen Untersuchungen nicht zu erwarten. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird demnach nicht überschritten.

Das geplante Bauvorhaben dient dem Interesse des Allgemeinwohls. Die Straße wird entsprechend gewidmet und kann im Rahmen der Widmung genutzt werden. Einschränkungen zum Wohle der Allgemeinheit unterliegen dem Gemeingebrauch der Straße und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße.

Für darüber hinausgehende Entschädigungsansprüche, die auf einen Ausgleich für eventuell langfristig fallende Immobilienpreise, Mietmindereinnahmen, Minderung der Lebensqualität, Verlust von Lagevorteilen bzw. einer besonderen Aussichtslage usw. zielen, sind zurückzuweisen, weil dafür keine rechtliche Entschädigungsgrundlage besteht. Unter enteignungsrechtlichen Gesichtspunkten sind nur solche Nachteile und Beeinträchtigungen bedeutsam, die den Eigentümer in seiner Rechtsposition treffen, nicht schon jede nachteilige Auswirkung. Nicht jede Wertminderung eines Grundstückes, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, begründet im Sinne von Art. 14

Abs. 3 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Bei einem im Außenbereich liegenden Grundstück muss der Eigentümer vielmehr damit rechnen, dass außerhalb seines Grundstückes öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 39/95).

Bei der hier planfestzustellenden Straßenbaumaßnahme ist einzustellen, dass die betroffene Bebauung bereits eine deutliche Vorbelastung ebengrade durch die vorhandene Bundesstraße aufweist. Sie bedingt bereits heute eine Wertminderung, so dass im Rahmen dieser Ausbauplanung auch nur möglicherweise eine zusätzliche Wertminderung einzustellen wäre.

Die Einwendungen bezüglich Wertminderung sind daher zurückzuweisen.

Zu 5.0.8: (Entwässerung)

(Grundsätzliches)

Aufgrund des Ausbaus der B 207 sowie der daraus entstehenden Folgemaßnahmen werden zusätzlich Flächen versiegelt. Es fällt jedoch nicht mehr Wasser an als vor der Baumaßnahme. Die Entwässerungssituation wird dadurch nicht verschlechtert.

Das verunreinigte Straßenwasser wird über Leitungen, Mulden oder Gräben zur Reinigung in Absetzbecken und anschließend zur Speicherung in Rückhalte- bzw. Versickerbecken geleitet. Aus den Rückhaltebecken wird das Wasser gedrosselt in die Vorflutleitungen abgeführt. Dadurch wird eine Überlastung der Vorflutanlagen verhindert. Das für die Bemessung der Anlagen zu berücksichtigende Regenereignis (10-jähriges Ereignis) sowie die Einleitmengen in die Vorfluter ($0,6 \text{ l/(s*ha)}$ = landwirtschaftlicher Dränabfluss) sind mit der unteren Wasserbehörde abgestimmt. Notwendig ist nach der derzeit gültigen Richtlinie RAS-Ew ein auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse abgestimmtes Regenereignis zur Bemessung der Regenrückhaltebecken, mindestens aber das 2-jährige. In Abhängigkeit von den Maßstäben der Verkehrssicherheit, aber auch der Wirtschaftlichkeit, setzt der Baulastträger Bund für seine Bundesfernstraßen das 10-jährige Ereignis an. Darüber hinaus gehende Regenereignisse werden bei der Planung nicht berücksichtigt.

Dem Vorhabenträger kann nicht auferlegt werden die Entwässerungsanlagen so zu dimensionieren, dass für jedes erdenkliche Regenereignis Sicherheit geboten werden kann.

Die wassertechnischen Berechnungen wurden nach den geltenden gesetzlichen Regelungen durchgeführt und entsprechen dem Stand der Technik. Ergänzend wird auf die Anlage 13 der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Hier sind die Details zum Umgang mit dem Straßenwasser sowie die zugehörigen wassertechnischen Berechnungen aufgeführt.

(Durchlässe)

Sofern vorhandene Straßendurchlässe überplant sind, können sie nicht erhalten bleiben. Bei Bedarf werden sie ersetzt. Die Dimension der Durchlässe ist den jeweiligen Erfordernissen zur sicheren

Ableitung des anfallenden Wassers angepasst. Da hier ein Ausbau einer Bestandstrasse erfolgt, wird an Stellen, wo die Höhenlage der Gewässer und der Straße dies technisch ermöglichen, werden die Durchlässe vergrößert.

Die Unterhaltung von Straßendurchlässen ist in den Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10 Pkt. 6.2 der Planfeststellungsunterlagen) geregelt. Im Wesentlichen ist der Unterhaltungspflichtige der Straßenbaulastträger.

(Wiederherstellung bzw. Erhalt der Funktionsfähigkeit von Drainagen / Entwässerungsanlagen)

Werden bei den Baumaßnahmen Entwässerungsanlagen von angrenzenden Grundstücken berührt, so sind diese seitens des Vorhabenträgers in einem ordnungsgemäßen Zustand wieder herzustellen.

Der Verlauf von Drainageleitungen wird in den Planfeststellungsunterlagen grundsätzlich nicht dargestellt. Das liegt unter anderem daran, dass die Lage der Drainagen oftmals nicht bekannt ist.

Der Träger der Straßenbaulast ist verpflichtet, die Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen, in die er mit seiner Maßnahme eingreift, aufrecht zu erhalten. In der Regel werden die vorhandenen Drainageleitungen über neue Sammelleitungen gefasst und an die vorhandenen bzw. neu herzustellenden Vorfluter angeschlossen.

Ergänzend wird hierzu auf die Anlage 10.2 Punkt 6 „Wasserrechtliche Regelungen“ der Planunterlagen verwiesen.

Einschränkungen während der Bauzeit können jedoch nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Grundeigentümer bzw. Pächter werden hierüber durch die örtliche Bauüberwachung bzw. die jeweilige Baufirma rechtzeitig in Kenntnis gesetzt. Die Anbindung der vorhandenen Drainagen an die Vorflut und die Verlegung der neuen Drain- und Sammelleitungen hat frühzeitig in enger Abstimmung mit vorgenanntem Personenkreis zu erfolgen. Die Zugänglichkeit zu den Entwässerungseinrichtungen der an die Straße angrenzenden Flächen ist sicher zu stellen. Für Kontroll- und Unterhaltungsarbeiten sind in angemessenen Abständen Kontrollschächte vorzusehen.

Die parallel zum neuen Straßenkörper verlegten Vollsickerrohre gehören zur Entwässerungsanlage der Straße. Es werden keine Verbindungen zu den Drainageleitungen hergestellt.

Die Mulden an den Böschungsfüßen dienen der Entwässerung der Böschungsflächen. Die Höhenverläufe der Mulden sind in den Höhenplänen dargestellt.

Die Wassermengen, die über die Böschungen abfließen, sind so gering, dass bei einem rechnerischen Ansatz unter Berücksichtigung der Versickerung auf den Böschungsflächen theoretisch kein Wasser in den Mulden ankommt.

Die Mulden sind ausreichend groß geplant, um das üblicherweise anfallende Böschungswasser aufnehmen zu können und ein Überstauen auf angrenzende Flächen /Felder zu vermeiden. Verunreinigtes Straßenwasser gelangt nicht in die Mulden.

Das verunreinigte Straßenwasser der B 207 wird geschlossen zu den Absetzbecken geführt, dort gereinigt und anschließend über Regenrückhaltebecken gedrosselt in die Vorfluter geleitet. Eine Ver-

sickerung von Straßenwasser ist nicht geplant. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken erhalten bei Bedarf eine undurchlässige Sohle.

Dadurch wird sichergestellt, dass verunreinigtes Straßenwasser sich nicht mit Drainagewasser vermischt, Straßenwasser direkt oder über eingestaute Gräben auf angrenzende Flächen / Felder entwässert bzw. kein Wasser unterirdisch auf angrenzende Flächen gelangt.

Verwallungen an Entwässerungsgräben, welche einen Ablauf von Oberflächenwasser vernässter Flächen verhindern würden, sind nicht geplant.

Die vorhandenen Höhen der Vorfluter und des Geländes wurden bei der Planung von Mulden und Gräben beachtet.

Zu 5.0.9: (Mehrwegeentschädigung)

Im Zuge des Ausbaues der B 207 beabsichtigt der Vorhabenträger das Überführungsbauwerk Mittelhof (Bau-km 2+318) ersatzlos zurückzubauen sowie insgesamt 9 Brückenbauwerke zu erneuern. Während der Bauzeit der Brückenbauwerke kann es daher zu Unterbrechungen der entsprechenden Wegeverbindungen für alle Fahrzeugarten kommen. Daher werden zeitweilig Umleitungsstrecken ausgewiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 5.0.4 wird verwiesen. Durch die Ausweisung von Umleitungsstrecken kann es während der Bauzeit der Brückenbauwerkevorkommen, dass landwirtschaftliche Eigentumsflächen zukünftig nicht mehr wie bisher auf direktem Wege zu erreichen sind. Dieses kann möglicherweise einen Mehrweg (Umweg) bedeuten. Eigentümer solcher Flächen nutzen als Verkehrsteilnehmer die öffentliche Straße zum Verkehr im Rahmen der Widmung und der Straßenverkehrsvorschriften aufgrund der straßenrechtlichen Bestimmung des § 20 StrWG - Gemeingebrauch. Für die Aufrechterhaltung bestimmter vorteilhafter Verkehrsverbindungen, die sich aus dem Gemeingebrauch an einer öffentlichen Straße und damit aus einer bestimmten Verkehrslage zu einer bestimmten Zeit ergeben, sind für die Verkehrsteilnehmer keine geschützten Eigentümerrechte abzuleiten. Das Recht zur Teilnahme am Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen umfasst von vornherein nicht das Recht auf Beibehaltung einer bestimmten Verkehrslage. Das Grundeigentum der Eigentümer ist und bleibt an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angebunden, sie werden somit in ihrem Recht auf Anliegergebrauch nicht verletzt. Der Umfang des durch Art. 14 GG geschützten Anliegergebrauchs reicht nur soweit, wie der Anlieger zur angemessenen Nutzung seines Grundstückes auf die Benutzung der Straßen angewiesen ist. Dazu gehört in erster Linie der Zugang zur Straße, d. h. eine der tatsächlichen und rechtlich zulässigen Nutzung des Grundstückes entsprechende Verbindung zum Straßen- und Wegenetz. Ein besonderer Vertrauenstatbestand, aus dem die Eigentümer einen Anspruch auf Fortbestand der günstigen Lage herleiten können, ist ebenfalls nicht gegeben. Die Mehrbelastungen durch Mehrwege zu (Pacht-) Flächen bzw. Umwege beruflicher und privater Art sind hinzunehmen und nicht entschädigungsfähig

Zu 5.0.10: (Anträge, Allgemeines)

(Antrag nach einem Aussetzen des Verfahrens bis zum Vorliegen einer Planung für eine 2. Fehmarnsundquerung)

Die hier vorliegende Planung des vierstreifigen Ausbaus der B207 spart den Bereich der Fehmarnsundbrücke aus.

In den Stellungnahmen und Einwendungen wird daher gefordert das Planfeststellungsverfahren auszusetzen bis die Planung einer zweiten Fehmarnsundquerung vorliegt. Diese Maßnahme und der Ausbau der B 207 sind dann in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

Der Ausbau der B 207 wurde unabhängig von der Realisierung eines Neubaus der Fehmarnsundbrücke bzw. des Baus einer zusätzlichen Querung geplant und kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde entsprechend der planfestzustellenden Unterlagen auch unabhängig von einem Ersatzbauwerk realisiert werden. Ausbauende und –beginn sind so gewählt, dass sowohl Brücken- als auch Tunnelvariante für die Straße möglich wären. Weiterhin gibt es weder für einen Ersatzneubau noch für eine zusätzliche Querung eine verfestigte Planung.

Die Maßnahme des Ausbaus der B 207 zwischen der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost und der Anschlussstelle Puttgarden hat eine eigene Verkehrsbedeutung sowie ein eigenständiges Planungsziel, die Notwendigkeit besteht auch ohne weitere Maßnahmen (siehe Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses).

Aktuellen Entwicklungen folgend, wird die Fehmarnsundquerung voraussichtlich in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen. Grund für die Aufnahme des Bauwerkes sind allerdings die zu erwartenden Schienengüterverkehre im Zuge der Fehmarnbeltquerung, welche nicht über die bestehende Brücke abgewickelt werden können. Für den Straßenverkehr gilt vorstehend festgestelltes und die vorliegende Planung lässt hinreichend Spielraum für eine neue bzw. weitere Querung, sowohl als Brücken- wie auch als Tunnelvariante. Diese hat sich dann an dieser Planung zu orientieren.

Ein zeitliches Aufeinandertreffen der beiden Vorhaben und damit das Erfordernis einer Bündelung der beiden Verfahren setzen einen engen zeitlichen Zusammenhang voraus; d. h. es müssen für beide Vorhaben ausgearbeitete Planungskonzepte vorhanden sein. Gleichwohl darf das eine Planfeststellungsverfahren nicht schon so weit fortgeschritten sein, dass seine einheitliche Durchführung nur um den Preis einer Wiederholung wichtiger Verfahrensteile möglich ist. In Bezug auf den Ausbau der B 207 und die Realisierung einer neuen Fehmarnsundquerung lässt sich festhalten, dass ein Zusammentreffen im Sinne eines zeitlichen Zusammentreffens nicht vorliegt. Für den Ausbau der B 207 wurde das Planfeststellungsverfahren bereits 2011 eingeleitet. Die wesentlichen Verfahrensteile sind zum Zeitpunkt der Einwendung / Forderung bereits abgeschlossen. Für die neue Sundquerung ist bisher lediglich die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, weitere Unterlagen liegen nicht vor.

Der Antrag nach einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren wird daher zurückgewiesen.

(Forderung nach der Aussparung der Anschlussstelle Großenbrode bis zum Vorliegen der Planung der Schienenhinterlandanbindung – Koordinierung Planungen Straße / Schiene)

Es wird gefordert den Ausbau der B 207 bereits im Bau-km 5+500 unterbrechen und die Planung der Anschlussstelle Großenbrode soweit zurückzustellen bis eine Planung der DB AG zur Schienenhinterlandanbindung vorliegt.

Die Bahntrasse ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Für die Schienenhinterlandanbindung liegt für den Festlandbereich derzeit keine konkrete Planung der DB AG vor, so dass eine mögliche Änderung der Bahntrasse in der Planung nicht berücksichtigt werden kann. Die Option der straßenparallelen Führung der Schienentrasse bleibt gewahrt.

Die Ausbauplanung vor der Anschlussstelle Großenbrode enden zu lassen würde die Verkehrssicherheit stark einschränken. Daher erfolgen Rückführungen auf den Bestand grundsätzlich hinter den Anschlussstellen.

Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

(Forderung nach Zusammenlegen der Planungen des Ausbaus der B 207 und der Schienenhinterlandanbindung)

Der Einwand bemängelt das Nichtberücksichtigen der Planung der Schienenhinterlandanbindung zur geplanten Festen Fehmarnbeltquerung.

Die Bahntrasse ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Für die Schienenhinterlandanbindung liegt für den Festlandbereich derzeit keine konkrete Planung der DB AG vor, so dass eine mögliche Änderung der Bahntrasse in der Planung nicht berücksichtigt werden kann. Die Option der straßenparallelen Führung der Schienentrasse bleibt gewahrt.

Ein zeitliches Aufeinandertreffen der beiden Vorhaben und damit das Erfordernis einer Bündelung der beiden Verfahren setzen einen engen zeitlichen Zusammenhang voraus; d. h. es müssen für beide Vorhaben ausgearbeitete Planungskonzepte vorhanden sein. Gleichwohl darf das eine Planfeststellungsverfahren nicht schon so weit fortgeschritten sein, dass seine einheitliche Durchführung nur um den Preis einer Wiederholung wichtiger Verfahrensteile möglich ist. In Bezug auf den Ausbau der B 207 und die Realisierung der Schienenhinterlandanbindung lässt sich festhalten, dass ein Zusammentreffen im Sinne eines zeitlichen Zusammentreffens nicht vorliegt. Für den Ausbau der B 207 wurde das Planfeststellungsverfahren bereits 2011 eingeleitet. Die wesentlichen Verfahrensteile sind zum Zeitpunkt der Einwendung / Forderung bereits abgeschlossen. Für die Schienenhinterlandanbindung wurde bisher lediglich das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, weitere Unterlagen liegen nicht vor.

Gemäß den Regelungen des Staatsvertrages, soll der Ausbau der B 207 mindestens bis zur Fertigstellung, bestenfalls vor deren Beginn abgeschlossen sein. Die Führung zweier separater Planfest-

stellungsverfahren ist aufgrund des zeitlichen Verzuges bei den Planungen der DB AG und unter Einhaltung oben genannten Sachverhaltes unabdingbar und rechtlich zulässig.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

(Prüfung bzw. Anpassung der Größe der Auffangparkplätze)

Es wird gefordert die Anzahl der Auffangparkplätze zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, damit die an einer Weiterfahrt gehinderten Kfz während einer Brückensperrung, nicht in die Ortschaften ausweichen müssen. Weiterhin sollte untersucht werden, ob alle Parkplätze auch während der Bauzeit zur Verfügung stehen, da der Parkplatz auf Fehmarn umleitungstechnisch genutzt wird. Aus Sicht des Vorhabenträgers besteht zurzeit keine Notwendigkeit zum Ausbau der Auffangparkplätze. Die vorhandenen Zufahrten werden wieder hergestellt und die Plätze können wie bisher genutzt werden.

Sollte die Kapazität der Auffangparkplätze in der Zukunft nicht mehr ausreichen, wird der Baulastträger in einem separaten Verfahren eine Lösung herbeiführen. Der Vorhabenträger verweist in diesem Zusammenhang auf einen neuen Parkplatz, welcher im vorangegangenen Abschnitt des Ausbaus der B 207 zur A 1 angelegt wurde. Dieser kann über entsprechende Verkehrslenkungsmaßnahmen mit genutzt werden.

Während der Bauzeit stehen alle Parkplätze zur Verfügung. Es werden lediglich die Zu- und Ausfahrtswege genutzt.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

(Unzureichender Hochwasserschutz)

Bezüglich der Einwände wegen unzureichenden Hochwasserschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.12 verwiesen. Der Straßendamm hat eine gewisse Hochwasserschutzfunktion, aber keine Widmung als Landesschutzdeich. Die zurzeit bestehende Situation wird nicht verschlechtert, im Übrigen ist das Land für den Hochwasserschutz verantwortlich.

Gegebenenfalls kann es während der Bauzeit zu kurzfristige Einschränkungen bei der Entwässerung der Flächen geben, z. B. wenn neue Leitungen angeschlossen werden. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.

Die Einwände wegen des unzureichenden Hochwasserschutzes werden zurückgewiesen.

(Wiederherrichtung von bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen)

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den ursprünglichen Zustand der vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen so weit wie möglich wieder herzustellen.

Zur Wiederherstellung der Funktion der temporär in Anspruch genommen Flächen sind Maßnahmen unter Anwendung der RAS – LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen; Teil: Landschafts-

pflege; Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, FGSV 1999) sowie der DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten zur Rekultivierung der Flächen vorgesehen (vgl. Maßnahme 0.4 M). Nach vorliegenden Erkenntnissen kann von einer hinreichenden Rekultivierung und Nutzung dieser Flächen durch die vorgesehene Maßnahme ausgegangen werden.

Entschädigungsansprüche für vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, welche nicht in den Ursprungszustand zurückversetzt werden können, werden außerhalb des Verfahrens in den Grunderwerbsverhandlungen geregelt.

(fehlende Planrechtfertigung, unzulässige Abschnittsbildung, Vorliegen von Planungen zweier Planfeststellungsverfahren für denselben Teilbereich)

Die von den Einwendern geltend gemachten Aspekte vermögen keine rechtlich erheblichen Bedenken in Bezug auf das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren zu begründen. Weder fehlt dem Vorhaben seine Planrechtfertigung, noch liegt ein Verstoß gegen den Grundsatz der umfassenden Problembewältigung vor. Auch effektiver Rechtsschutz ist in der Weise gewährleistet, dass den Anforderungen von Art. 19 Abs. 4 GG genüge getan wird. Im Einzelnen liegen dieser Annahme folgende Erwägungen zugrunde:

Was Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, bestimmt sich nach dem jeweiligen Fachrecht, hier also § 17 FStrG. Die konkrete Gestalt des Vorhabens wird allerdings durch den Vorhabenträger bestimmt. Nur dessen Vorhaben steht zum planerischen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Insoweit ist die Planfeststellungsbehörde auch in Bezug auf die räumliche Erstreckung an die Antragsunterlagen gebunden, wie sie hier gegenständlich sind. Daran ändert zunächst auch der Umstand nichts, dass eine zeitlich nachgelagerte Planung teilweise räumlich deckungsgleich mit der hiesigen Planung verläuft. Das planfestzustellende Vorhaben hält sich nämlich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

Das Vorhaben verfügt über eine eigene Planrechtfertigung. Insbesondere war der Ausbau der B207 bereits geplant, als noch keine hinreichend konkreten Pläne für einen Bau der Fehmarnbelt-Querung bestanden.

Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.0.1 verwiesen. Diese Planrechtfertigung besteht unabhängig von einer Realisierung der Fehmarnbelt-Querung.

Die Planrechtfertigung wird auch weder vollständig noch teilweise in Frage gestellt, weil, wie der Einwender meint, das im hiesigen Verfahren geschaffene Planrecht in jedem Fall zeitnah obsolet werde, aufgrund einer partiellen Überplanung für die Fehmarnbelt-Querung. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass zum jetzigen Verfahrenszeitpunkt (laufendes Anhörungsverfahren) keinesfalls abschließend gesichert ist, dass und wenn ja in welcher Ausgestaltung das Planfeststellungsverfahren für die Fehmarnbelt-Querung abgeschlossen werden wird. Eine solche Sicherheit kann auch dem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark vom

03.09.2008 nicht entnommen werden. Diese völkerrechtliche Vereinbarung stellt zwar den grundsätzlichen Willen der Vertragsstaaten klar heraus, die Querung errichten zu wollen. Er lässt aber ausdrücklich die nationalen Genehmigungsverfahren unberührt (vgl. etwa Art. 2 Abs. 1 letzter Satz für die Linienführung, Art 2 Abs. 3 sowie Art. 3 Abs. 2, Art. 8 Abs. 3 und Art. 13 Abs. 3 für das Genehmigungsverfahren). Eine endgültige, rechtlich verbindliche Zulassungsentscheidung wird daher erst mit dem nunmehr begonnenen Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren geschaffen werden. Zu welchem Ergebnis dieses führen wird, richtet sich nach den Vorgaben des einschlägigen Fachrechts.

Dass aber die bloße Möglichkeit einer in Zukunft teilweise wieder obsolet werdenden Planung besteht, stellt nicht die Planrechtfertigung des hiesigen Vorhabens in Frage. Die Regelungen in § 144 LVwG (Aufhebung von Planfeststellungsbeschlüssen), die von vornherein auf 10 Jahre begrenzte Gültigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses in § 142 Abs. 4 LVwG, § 17c Nr. 1 FStrG sowie die grundsätzliche Möglichkeit einer Planänderung zeigen vielmehr, dass der Gesetzgeber von sich aus die Möglichkeit einer abgeschlossenen und trotzdem nicht realisierten Planung vorgesehen hat.

Es liegt auch nicht, wie der Einwender meint, eine unzulässige Abschnittsbildung vor. Sofern der Einwender damit darauf abzielen sollte, dass eine Verlagerung von in dieser Planung zu bewältigenden Konflikten in Abschnitte andere Vorhaben erfolgt, so wäre dies unzutreffend.

Der Ausbau der B207 stellt bereits keinen Abschnitt im Hinblick auf die Planung einer Fehmarnbelt-Querung dar, sondern ist – wie bereits ausgeführt – ein eigenständiges Vorhaben, das losgelöst von der Fehmarnbelt-Querung Bestand hätte und realisiert würde (vgl. zu den Zielsetzungen: Notwendigkeit Ziffer 5.0.1). Auch der Ausbau der B207 selbst ist, anders als der Einwender meint, nicht in mehrere Abschnitte aufgeteilt, sondern stellt ein einheitliches Vorhaben dar. Das Aussparen der Fehmarnsundbrücke im Hinblick auf den vier streifigen Ausbau bewirkt noch keine Unterteilung in Abschnitte, sondern ist lediglich dem Umstand geschuldet, dass der Bereich der Fehmarnsundbrücke im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgespart wird (S. 2 des Erläuterungsberichts).

Auch ein Verstoß gegen den Grundsatz der umfassenden Problembewältigung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die im Rahmen des geplanten Ausbaus der B207 aufgeworfenen Probleme werden auch in diesem Verfahren einer Lösung zugeführt.

Auch weitere gesetzliche Vorgaben stehen dem Vorhaben in diesem Zusammenhang nicht entgegen. Insbesondere bewirkt § 9a FStrG keine abweichende Beurteilung. Die von Gesetzeswegen geltende Veränderungssperre ab dem Zeitpunkt der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren richtet sich an den Inhaber einer Fläche im Plangebiet und nicht an den Vorhabenträger. Zudem verbietet sie lediglich Veränderungen in tatsächlicher Hinsicht und nicht – was eine Überplanung darstellen würde – in rechtlicher (Marschall/FStrG, 6. Aufl., § 9a, Rn. 6 m.w.Nw.). Die Dimension

eines räumlichen Planungsverbots enthält die Norm gerade nicht. Überdies würde die Veränderungssperre ohnehin keine Bedeutung für das hiesige Verfahren, als das zeitlich früherer, haben.

Auch aus § 145 Abs. 1 LVwG, der aus dem Grundsatz der Einheitlichkeit der Planungsentscheidung und damit letztlich dem Abwägungsgebot folgt, ergibt sich nichts anderes. Treffen danach mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Zwischen den beiden Vorhaben besteht kein untrennbarer enger zeitlicher und räumlicher Zusammenhang.

Zum Zeitpunkt der Einleitung des hiesigen Verfahrens existierte noch keine konkrete Planung für die Errichtung einer festen Fehmarnbelt-Querung. Es fehlte für ein zeitliches Zusammentreffen der Vorhaben daher bereits an einem ausgearbeiteten eigenen Planungskonzept, das zum Gegenstand eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens hätte gemacht werden können.

Auch zum jetzigen Zeitpunkt verhält sich dies nicht anders. Denn das hiesige Planfeststellungsverfahren ist bereits weit fortgeschritten. Durch die zweite Planänderung wurde die Planung weiter feinangepasst. Die Planung für den Bau der festen Fehmarnbelt-Querung befindet sich demgegenüber noch im Anhörungsverfahren, also einem dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren im engeren Sinne vorgelagerten Verfahrensschritt.

Auch die Anforderungen von Art. 19 Abs. 4 GG werden gewahrt. Den von der Planung Betroffenen ist effektiver Rechtsschutz möglich. Die Überschneidung der beiden Vorhaben führt nicht zu einer Unübersichtlichkeit, die es erheblich erschwert, eigene Betroffenheiten zu erkennen und zu bewerten.

Zu 5.1 (Träger öffentlicher Belange)

Zu 5.1.1 (Kreis Ostholstein (15.12.2011 / 13.09.2013 / 05.01.2015))

Die untere Naturschutzbehörde weist in ihrer Stellungnahme zur 2. Planänderung auf die Paragraphen 13 und 15 Bundesnaturschutzgesetz hin. Hiernach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese gesetzlichen Vorgaben der Eingriffsminimierung, die gleichzeitig eine Reduzierung der Kompensationsmaßnahmen nach sich ziehen, werden nach Einschätzung der UNB nicht ausreichend berücksichtigt. So ist es für die UNB nicht nachvollziehbar, dass der Gehölzbewuchs mit teilweise mächtigen Einzelbäumen zwischen den Anschlussstellen Heiligenhafen und Großenbrode auf beiden Seiten der B 207 fast vollständig gerodet werden soll, obwohl der Ausbau nur in eine Richtung stattfindet.

Der Vorhabenträger begründet die beim südlichen Ausbau der B 207 vorübergehenden Inanspruchnahmen während des Baus auf der nördlichen Böschung mit folgenden Maßnahmen:

- (Wieder-) Herstellung einer Entwässerungsmulde am nördlichen Böschungsfuß
- Abriss vorhandener Querungsbauwerke
- Rückbau der vorhandenen Fahrbahn
- Herstellung der durch Gradientenanpassung erforderlichen neuen Böschung

Im Rahmen der Planung wurde geprüft, in welchen Bereichen Böschunggehölze erhalten werden können. Diese wurden im Maßnahmenplan dargestellt und durch geeignete Schutzmaßnahmen während des Baus geschützt.

Für den Ausbau auf der Insel Fehmarn schlägt die UNB vor, die Verkehrsstrassen (Straße und später geplante, nicht mit betrachtete Schiene) soweit in westliche Richtung zu verschieben, damit das Begleitgrün entlang der Ostseite der Bahntrasse erhalten werden kann.

Die in diesem Planfeststellungsverfahren vorgelegte Ausbauvariante wurde im Rahmen der Voruntersuchung, unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte, als Vorzugsvariante gewählt.

Der Ausbau der B 207 ist zur Minimierung von Kosten und Eingriffen so konzipiert, dass die Richtungsfahrbahn auf Fehmarn Puttgarden im Bereich der alten Fahrbahn liegt, so dass nur die Richtungsfahrbahn Heiligenhafen neu zu bauen ist. Eine weitere Verschiebung der gesamten Fahrbahn nach Westen, um einen westlichen Ausbau der Bahntrasse zu ermöglichen, würde zu deutlich höheren Eingriffen in alle Schutzgüter sowie zu hohen Mehrkosten führen. Die Gehölze zwischen Straße und Bahn würden vollständig verloren gehen und die alte Fahrbahn der B 207 müsste für die Herstellung eines Bahndammes vollständig abgerissen werden.

Die Anlage eines zweiten Bahngleises in östlicher Richtung ergibt sich durch mehrere Zwangspunkte im Trassenverlauf. Die Querungsbauwerke bei Strukkamp, Avendorf und Burg wurden bereits mit der Option auf ein zweites Gleis auf der östlichen Seite hergestellt. Bei einem westlichen Ausbau müssten diese Bauwerke komplett ausgetauscht werden. Ein weiterer Zwangspunkt ergibt sich durch die Lage der Trasse in Strukkamp selbst.

Hinsichtlich des Zusammenlegens der Planungen der B 207, der DB AG und einer geplanten Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffern 5.0.1, 5.0.2 sowie 5.0.10 verwiesen. Ob im Rahmen einer, dann eventuell windunabhängig zu befahrenden Sundquerung, die Auffangparkplätze entfallen und zu Kompensationsflächen genutzt werden können, ist im Verfahren zur Fehmarnsundquerung zu klären.

Hinsichtlich der Forderung auf der Insel Fehmarn einen Wildschutzzaun zu errichten wird auf die Ziffer 2.1.2.12 nebst Begründung verwiesen.

Erhalt des Straßenbegleitgrüns

Die geforderte Erhaltung des Straßenbegleitgrüns der ausbauabgewandten Seite im Sinne der Eingriffsminimierung ist soweit wie möglich in der Planung nachgekommen. Ein vollständiger Erhalt ist aufgrund der benötigten Flächen für Baustellenstraßen bzw. Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen nicht möglich. Der Vorhabenträger entspricht der Eingriffsminimierung jedoch dahingehend, dass in sensiblen Bereichen die Regelbreite der baubedingten Flächeninanspruchnahme eingeengt bzw. unterbrochen wird.

Ein Ausbau beider Verkehrsstrassen (Bahn und Straße) auf Fehmarn in westliche Richtung zur Erhaltung des östlichen Begleitgrüns der Bahn würde aufgrund bestehender Zwangspunkte zu einem erhöhten Eingriff in die Schutzgüter führen. Innerhalb der Voruntersuchung mit integrierter UVS erfolgte eine Untersuchung der umweltverträglichsten Ausbauvariante (einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Puttgarden, einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Heiligenhafen sowie ein beidseitiger Ausbau). Dem Ergebnis eines einseitigen Ausbaus auf dem Festland der Richtungsfahrbahn Puttgarden sowie auf Fehmarn ein einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Heiligenhafen wurde gefolgt.

Zerschneidung

Ein gefordertes offenes Unterführungsbauwerk im Bereich der Großenbroder Au zur Vernetzungsfunktion besonders für den Fischotter und weitere an offene Gewässer gebundene Arten, ist nicht erforderlich. Gemäß dem Merkblatt für Tierquerungshilfen an Straßen (Ausgabe 2008) sind Trockendurchlässe/Rohrdurchlässe ohne Gewässer ebenfalls als Querungshilfe für den Fischotter wirksam. Für die Gestaltung der Querungshilfe wurden die Vorgaben des Merkblattes berücksichtigt. Dementsprechend kann von einer ausreichenden Verbesserung der Vernetzungsfunktion für den Fischotter ausgegangen werden. Eine Ausgestaltung des Durchlasses als offene Unterführung ist aus Gründen des Hochwasserschutzes und der Entwässerung nicht möglich. Eine Verbindung mit dem Auslauf der Großenbroder Au erfolgt durch die Anlage eines offenen Grabens (5.1 A).

Kompensation

Eine Darstellung der erforderlichen Um- und Neuverlegungen von Versorgungsleitungen sind in der Unterlage 12.2 dargestellt. Fast alle zu verlegenden Leitungen verlaufen im Eingriffsbereich des Vorhabens. Einzige Ausnahme bildet die Verlegung der 110kV-Leitung der Fehmarn-Netz GmbH. Diese Verlegung wurde als Eingriff bilanziert und entsprechende Kompensationsmaßnahmen festgelegt (vgl. Landschaftspflegerischen Begleitplan des festgestellten Plans).

Eine Einbindung der Bodenumlagerungsfläche in die Landschaft erfolgt durch eine Pflanzung von Gehölzen an der südlichen Böschung der Bodenumlagerungsfläche. Somit ist eine ausreichende Einbindung in die Landschaft gewährleistet und weitere Maßnahmen nicht erforderlich.

Eine zusätzliche Berechnung des Eingriffes auf die überschüttete Fläche ist entsprechend des Orientierungsrahmens nicht erforderlich, da die Oberfläche der Bodenumlagerungsfläche die überschütteten Flächen 1:1 ausgleicht.

Die Kompensationsflächen in unmittelbarer Nähe zum Straßenkörper übernehmen ausschließlich kompensatorischen Wirkungen für Eingriffe in das Landschaftsbild. In Einzelfällen, in denen diese Maßnahmen funktionale Aufgaben übernehmen (Artenschutz) können diese Maßnahmen zur Kompensation angerechnet werden.

Gemäß den Vorgaben des Erlasses des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume „Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz“ (2013) ist die Neuanlage einer linienförmigen Feldhecke als Ersatzmaßnahme, wenn kein Ausgleich im räumlich-funktionalen Zusammenhang erfolgen kann geeignet. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass keine Flächen im räumlich-funktionalen Zusammenhang der beseitigten Knicks zur Verfügung stehen. Eine vorgeschlagene Bepflanzung des Gewässerrandstreifens der Maßnahme 5.3 E ist aus Gründen des Artenschutzes nicht durchführbar. Die angrenzenden Ackerflächen werden regelmäßig von Rastvögeln aufgesucht, auf die vertikale Strukturen einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand auslösen würden.

Eine an die Bodenumlagerungsfläche angrenzende Knickneuanlage würde durch die Waldbildung aufgrund der Sukzession verloren gehen. Ebenfalls verlaufen in diesem Bereich eine 110 kV-Leitung, eine Trinkwasser- sowie Entwässerungsleitung. Aus diesen Gründen ist eine Knickneuanlage in diesem Bereich nicht möglich.

Hinsichtlich der bedenken, dass sich die geplante Knickneuanlage der Maßnahme 17.3 G/A nicht landschaftstypisch entwickeln kann, erwidert der Vorhabenträger, dass die verfügbare Fläche $\geq 10\text{m}$ beträgt und somit von einer landschaftstypischen Entwicklung des Knicks auszugehen ist. Dieser Einschätzung wird seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt. Für betriebsbedingte Beeinträchtigungen erfolgte eine Verringerung der anrechenbaren Kompensation.

Bei den vom Vorhabenträger gewählten Arten Kreuzdorn und Faulbaum für die geplanten Knickneuanlagen handelt es sich um typische Gehölzarten Schleswig – Holsteinischer Knicks gemäß den Durchführungsbestimmungen zum Knickschutz. Die einwenderseits geforderte Wildpflaume zählt nicht zu den typischen Gehölzarten eines Schlehen-Hasel-Knicks. Die gewünschte Traubenkirsche hingegen ist bereits als Gehölz für die Knickneuanlagen angedacht.

Aufgrund der Empfindlichkeit gegenüber Streusalz und Bodenverdichtungen ist der einwenderseits vorgeschlagene Bergahorn zur Kompensation als Einzelbaum ungeeignet.

Eine Berücksichtigung des Trassenverlaufes im Bereich der Fehmarnsundquerung ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses besteht keine ausreichend verfestigte Planung hinsichtlich einer neuen Fehmarnsundquerung, so dass keine Berücksichtigung für den Ausbau der B 207 stattfinden konnte. Der Ausbau der

Fehmarnsundquerung erfolgt als eigenständige Planung mit einem gesonderten Planfeststellungsverfahren.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 4.1.17 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendungen werden hiermit zurückgewiesen.

Zu 5.1.2 (Stadt Fehmarn – (12.12.2011 / 16.09.2013 / 29.01.2015))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 9/7 (Flur 2, Gemarkung Albertsdorf), 34/3, 34/2, 36/1, 37/1, 15/2, 15/3, 16/4, 23/4, 33/1 (Flur 3 und 4, Gemarkung Mummendorf), 5/3, 33/9, 37/2 (Flur 1, Gemarkung Niendorf), 11/5, 10/10, 20/8, 24/11, 16/2 (Flur 1, 2, 4, Gemarkung Bannesdorf), 31/4, 34/19, 33/4, 32/14, 35/2 (Flur 3, Gemarkung Todendorf), 32 (Flur 1, Gemarkung Presen) und 160/12, 153/12, 153/13 (Flur 1, Gemarkung Burg) sowie vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 11/2 (Flur 2, Gemarkung Albertsdorf), 36/1, 37/1, 15/2, 23/4 (Flur 3 und 4, Gemarkung Mummendorf), 5/7, 2/3, 5/11, 25/3, 32/1, 2/4, 32/2, 32/3, 2/5, 25/5, 32/4, 33/9 (Flur 1, Gemarkung Niendorf), 11/5, 20/8, 24/13, 24/7, 1/4, 16/2 (Flur 1, 2, 4, Gemarkung Bannesdorf), 34/19, 11/5 (Flur 3, Gemarkung Todendorf), 160/12, 153/12, 153/13 (Flur 1, Gemarkung Burg)

Der Einwender ist grundsätzlich nicht bereit Grundstücke zu verkaufen. Er fordert Tauschland als vollständigen Ausgleich der betroffenen Flächen.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbaumaßnahme, den Neubau der Anschlussstellen sowie Regenrückhaltebecken.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Durch den Bau bzw. Ausbau einer Straße lassen sich die genannten Eingriffe nicht vermeiden. Der Straßenbaulastträger ist jedoch verpflichtet, die notwendigen Eingriffe soweit zu reduzieren, wie es für die Umsetzung der Maßnahme unerlässlich ist. Der Bau einer Straße kann in der Regel nicht nur im eigentlichen Trassenverlauf vorgenommen werden, sondern erfordert die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen seitlich der Trasse.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Zusammenlegen / Koordinieren der Planungen Ausbau B 207 / Schienenhinterlandanbindung /
Ausbau/Neubau Fehmarnsundquerung / Anschlussstelle Großenbrode

Bezüglich dieser Thematik wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen. Selbiges gilt auch für den Ausbau der Rampen an der Fehmarnsundbrücke für Fußgänger und Radfahrer.

Zusammenlegen der Planungen Ausbau B 207 / Neubau der Festen Fehmarnbeltquerung

Hinsichtlich der vom Einwender vorgetragenen Nichtberücksichtigung der Festen Fehmarnbeltquerung im Bereich der Anschlussstelle Puttgarden wird auf die Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Die Zugänglichkeit des Fährhafens durch den Ausbau der B 207 wird aufrechterhalten. Zum Bauablauf der Festen Fehmarnbeltquerung können keine Angaben gemacht werden. Der Vorhabenträger sagt eine Abstimmung mit dem Einwender, in Bezug auf beide Verfahren, zu.

Brückenbauwerk und Abfahrt Avendorf (BW 05.207)

Der Einwender bezweifelt, dass der Brückenteil über die Bahntrasse, welcher nicht erneuert wird, dem zukünftigen 2-gleisigen und elektrifizierten Bahnverkehr genügt und fordert einen Ersatzneubau.

Die DB Netz AG wurde im Verfahren beteiligt und hat keine Bedenken bezüglich des Bauwerkes geäußert. Die Forderung ist abzulehnen.

Der Einwender fordert für die Brückenbauwerke über Bahn und Straße die Anlegung eines separaten Radweges. Nach den bisherigen Ausbauplanungen sei ein Radweg nicht vorgesehen. Nach dem landesweiten Radwegeverkehrsnetz ist für diesen Bereich ein „Lückenschluss“ vorgesehen. Daher ist dieser Lückenschluss auch unbedingt herzustellen.

Auch für den Fall, dass entlang der L 217 in Richtung Landkirchen kein Radweg gebaut würde, so hat der Lückenschluss doch einen hohen Verkehrssicherheitsaspekt für die Radfahrer, die aus Richtung Burg oder Avendorf (Ausbau der K 43 erfolgt mit separaten Radweg) kommen und in Richtung Albertsdorf oder Gold die Gemeindestraße per Rad nutzen wollen.

In einer, sowohl der Planfeststellungsbehörde als auch dem Einwender zur Kenntnis gelangten, Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, stellt dieses fest, dass aus Sicht des Landes Schleswig-Holstein eine Verbindung zwischen der K 43 und der L 217 nicht vorgesehen ist. Im Landesweiten Radverkehrsnetz ist auf der Karte bei der Querung der L 217 mit der B 207 eine Radweglücke verzeichnet. Hierbei handelt es sich aber um eine irrtümliche Eintragung, insbesondere da an der L 217 und auch an der K 43 im weiteren Straßenverlauf kein Radweg vorhanden ist.

Dementsprechend wird auch das Bauwerk der L 217 über die B 207 weiterhin ohne Radweg geplant, da das Land Schleswig-Holstein die ansonsten entstehenden Mehrkosten zu diesem Zeitpunkt nicht übernehmen wird. Dem Bund sind die zusätzlichen Kosten nicht anzulasten. Ein Radweg un-

ter Kostenbeteiligung der Stadt Fehmarn ist möglich, ansonsten wird die Forderung zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger sagt zu, entsprechende Mehrkosten, die durch das Anlegen eines Radweges auf der Brücke entstünden, zu ermitteln und dem Einwender zu übermitteln.

Brückenbauwerk und Abfahrt Amalienhof (Anschlussstelle Burg / BW 06.207)

Der Einwender bezweifelt, dass der Brückenteil über die Bahntrasse, welcher nicht erneuert wird, dem zukünftigen 2-gleisigen und elektrifizierten Bahnverkehr genügt und fordert einen Ersatzneubau.

Die DB Netz AG wurde im Verfahren beteiligt und hat keine Bedenken bezüglich des Bauwerkes geäußert. Die Forderung ist abzulehnen.

Aufgrund des Verbleibens des Brückenteiles über die Bahnstrecke wird auch der Straßenteil in alter Lage erneuert. Aufgrund der dadurch entstehenden Baugruben ist für die Bauzeit eine entsprechende Umfahrung vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit dieser Umfahrung wurde in der Ergänzung der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen.

Die Variante mit einer Behelfsbrücke Variante wurde wegen erheblicher Mehraufwendungen und Mehrkosten verworfen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Bedenken zur Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“ – Kreuzung L 209 / B 207 wird auf die Ziffer 5.0.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Verkehr der neu herzustellenden Anschlussstelle soll nach Inbetriebnahme mittels Lichtsignalanlage geregelt werden. Der Einwender stellt die Leistungsfähigkeit infrage und bemängelt die Unterhaltungskosten und schlägt seinerseits die Anlage eines Kreisverkehrs vor.

Der Vorhabenträger führt aus, dass ein Kreisverkehrsplatz zwischen der B 207 und der DB Strecke bereits aus Platzgründen nicht möglich sei. Ein Kreisverkehrsplatz auf der westlichen Seite der Anschlussstelle scheidet aus, da die Verkehrsströme auf der L 209 sowie auf den Auf- und Abfahrtrampen nicht gleichgroß sind. Der Verkehr auf der L 209 ist sehr hoch und die deutlich geringeren Verkehre in Richtung Puttgarden, welche die Abfahrtrampe dann benutzen, können nicht auf den Kreisverkehr zufahren. Die Gefahr eines Rückstaus besteht dann. Ein Kreisverkehr ist daher weder verkehrlich sinnvoll noch wirtschaftlich. Zudem würde ein Kreisverkehrsplatz mehr Fläche verbrauchen. Die vorgesehenen Lichtsignalanlagen werden nach den gültigen Richtlinien und Regelwerken bemessen und weisen eine entsprechende hohe Leistungsfähigkeit auf. Die Unterhaltung obliege dem Bund.

Der Einwender fordert die Brückenbauwerke 3-spurig und die Abfahrtrampe aus Richtung Süden kommend 2-spurig auszubauen.

Das Brückenbauwerk sowie die Abfahrt von der B 207 wurden nach den Zahlen der Verkehrsprognose ausreichend dimensioniert. Der obere Bereich der Abfahrtrampe ist bereits 2-spurig geplant

Der Einwender fordert den Radweg der baubedingten Umfahrung zwingend durch bauliche Schutzmaßnahmen von der Fahrbahn zu trennen.

Der Vorhabenträger führt aus, dass der Fuß-/Radweg neben der bauzeitlichen Umfahrung ursprünglich mit einem Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt war. Aufgrund von Forderungen, dass der Fuß- und Radweg im Notfall durch Fahrzeuge des Rettungsdienstes mitgenutzt werden soll, ist vorgesehen den Trennstreifen zu asphaltieren. Eine bauliche Trennung ist damit nicht mehr vorhanden. Dafür ist die Breite des Fuß- und Radweges, der gleichzeitig als Rettungsweg dient, mehr als ausreichend.

Die Forderungen sind zurückzuweisen.

Ortsentlastungsstraße Burg 3. BA

Der Einwender fordert, aufgrund nachweislicher Überlastung des vorhandenen innerörtlichen Straßennetzes, den 3. Bauabschnitt der innerörtlichen Ortsentlastungsstraße zu realisieren, da während der Bauphase gezielt Umleitungsverkehre den Ortsteil Burg frequentieren. Die Verkehre können nach Ansicht des Einwenders nicht bewältigt werden. Der Kostenanteil des Einwenders ist durch den Veranlasser zu tragen.

Hierzu wird festgestellt, dass Umleitungsverkehre keine dauerhaften baulichen Vorkehrungen begründen. Die gewählten Straßen sind grundsätzlich für die Aufnahme der Umleitungsverkehre geeignet. Die Nutzung der Straßen erfolgt entsprechend ihrer Widmung. Die vom Einwender beschriebene, bereits heute bestehende Überlastung des Straßennetzes im OT Burg ist dem Vorhabenträger nicht anzulasten. Im Weiteren wird auf die Ziffer 5.0.4 verwiesen. Die Forderung wird abgelehnt.

Gemeindestraßen

Der Einwender fordert die betroffenen Gemeindestraßen (Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf; Gemeindestraße von Hinrichsdorf nach Bannesdorf; Gemeindestraße nach Presen; Gemeindestraße nach Todendorf) aufgrund des landwirtschaftlichen Schwerverkehrtes teilweise breiter und in einer höheren Tragwerksklasse auszubilden.

Es werden jeweils die Anschlüsse / Lückenschlüsse und damit der vorhandene Zustand wiederhergestellt. Ein höherer Standard der Straße kann durch entsprechende Kostenbeteiligung des Einwenders realisiert werden, ansonsten wird die Forderung abgelehnt.

Bauzeitenplan / K 43

Der Einwender fordert den Vorhabenträger auf, die Planung über die beabsichtigten Bauzeiten für die einzelnen Bauwerke mit dem Einwender abzustimmen. Auch sei sicherzustellen, dass vor Beginn der Ausbaumaßnahme der Ausbau der K 43 beendet sei.

Eine Abstimmung mit dem Einwender über die geplanten Bauzeiten sagt der Vorhabenträger zu. Der Bau der Anschlussstelle Burg ist außerhalb der hochbelasteten Sommermonate geplant. Die Fertigstellung der K 43 kann nicht garantiert werden, da der Ausbau derzeit noch in Planung ist.

Ostseeküstenradweg und Mönchsweg

Der Einwender weist auf das Fehlen eines separaten Radweges zwischen den Anschlussstellen Großenbrode und Avendorf und damit auf die Unterbrechung des Ostseeküstenradweges und des Mönchsweges hin. Auch wenn sich der Bereich der Fehmarnsundbrücke derzeit nicht im Planungsbereich befindet, sollte für das Teilstück Strukkamp bis Anschlussstelle Avendorf ein separater Radweg an der B 207 eingerichtet werden. Mindestens der Radweg an den Rampen der Fehmarnsundbrücke ist zeitgemäß auszubauen. Von dort sollte der Verkehr dann über die L 217 und die K 43 nach Burg geleitet werden.

Wie bereits ausgeführt, wird die Fehmarnsundquerung nicht erneuert. Die Radfahrer werden nach Erreichen der Insel Fehmarn westlich von der B 207 von der Sundbrücke auf die Gemeindestraße nach Strukkamp geleitet. Von dort werden sie über die Gemeindestraße, die L 217 und die K 43 nach Landkirchen oder Burg geführt. Der Bau von entsprechenden Radwegen bzw. die Herrichtung der Rampen sind dem Vorhabenträger im Zuge des 4-spurigen Ausbaus der B 207 nicht anzulasten.

Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Der Einwender bemängelt, dass am Immissionsort Blieschendorfer Weg lediglich an Gebäuden und nicht im Außenwohnbereich (AWB) die Werte ermittelt wurden (Fundstelle Anlage 11, Pkt. 11.1.5.3, Tabelle 5). Der Ergebnistabelle der Beurteilungspegel ist zu entnehmen, dass dieser Immissionsort im Grenzwertbereich für Außenwohnbereiche liegt. Es ist daher fehlerhaft, den Außenwohnbereich nicht zu berücksichtigen. Auch stellt sich die Frage was ein erkennbarer AWB ist. Ein AWB muss nicht zwangsläufig eine Terrasse sein sondern auch eine Rasenfläche.

Der Vorhabenträger führt aus, dass am Gebäude Blieschendorfer Weg 1 die mit der Prognoseverkehrsstärke berechneten Beurteilungspegel maximal 59 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts betragen. Der Immissionsgrenzwert Tag von 64 dB(A) wird um 5 dB(A) unterschritten, der Immissionsgrenzwert Nacht von 54 dB(A) eingehalten. Für die Außenwohnbereiche maßgebend sind die Taggrenzwerte. Augenscheinlich befinden sich Freiflächen, die als Außenwohnbereiche genutzt werden in unmittelbarer Nähe vor den Fassaden des Wohnhauses und westlich davon, in größerer Entfernung zur Straße. An den Hausfassaden liegen die Beurteilungspegel mindestens 5 dB(A) unter dem Immissionsgrenzwert Tag. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sowohl an den westlich gelegenen Aufenthaltsbereichen als auch bei Außenwohnbereichen direkt vor den Hausfassaden, bei denen zusätzlich Reflexionen den Beurteilungspegel um maximal 3 dB(A) erhöhen können, keine Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes auftreten werden.

Der Einwender ist der Auffassung, dass in der schalltechnischen Untersuchung die Auswirkungen des Ausbaus der Fehmarnsundbrücke auf die Ortsteile Strukkamp und Fehmarnsund, sowie die anstehenden Ausbaumaßnahmen der Bahntrasse kumulativ hätten untersucht werden müssen.

Weder der Ausbau der Fehmarnsundquerung noch der Ausbau der Bahntrasse sind Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Derzeit liegen für beide Vorhaben keine verfestigten Planungen vor, so dass diese nicht berücksichtigt werden können.

Die schalltechnische Untersuchung endet somit an der jeweiligen Verfahrensgrenze unter Berücksichtigung gegebenenfalls erforderlicher Überstandslängen lärmindernder Anlagen. Ebenfalls untersucht wurden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Netz.

Im Übrigen wird auf die Ziffern 2.4 und 5.0.5 verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Entwässerung

Der Einwender trägt vor, dass die Entwässerung der Abschnitte 3 und 4 auf Fehmarn nicht gesichert ist. Die Abführung des Niederschlagswassers soll gedrosselt über die Verbandsgräben 5. und 5.2 zum Schöpfwerk Burgstaaken erfolgen. Das betroffene Schöpfwerk ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr leistungsfähig und unter Kostenbeteiligung des Vorhabenträgers, als Verursacher, auszubauen. Die Entwässerung der B 207 wurde nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften sowie den Vorgaben der unteren Wasserbehörde bemessen. Es wird nur der landwirtschaftliche Abfluss in die Vorfluter eingeleitet. Dementsprechend wird der vorhandene Zustand durch die Baumaßnahme nicht verschlechtert. Wenn das Schöpfwerk Burgstaaken bereits heute überlastet ist, hätte der bisherige Unterhaltungspflichtige schon einen Ausbau verlangen müssen. Die Kosten für einen eventuell erforderlichen, nicht durch die Maßnahme zu begründenden, Ausbau, sind somit nicht dem Vorhabenträger anzulasten.

Die Forderung wird abgelehnt.

Im Übrigen wird auf die Ziffer 5.0.8 sowie auf die Stellungnahmen der Wasser- und Bodenverbände verwiesen.

Zu Bauwerksverzeichnisnummer 266 – Gehweg von der Gemeindestraße nach Todendorf zu den Bushaltestellen an der K 49

Der Einwender fordert statt eines Gehweges einen kombinierten Geh- und Radweg mit entsprechender Breite sowie die Weiterführung desselben bis zur rechtwinkligen Kurve der Gemeindestraße in Richtung Todendorf.

Die Nutzung der Zuwegung zu den Bushaltestellen ist nur für Fußgänger vorgesehen. Dafür ist eine Breite von 1,50 m ausreichend. Der Bestand wird wieder hergestellt. Die Fußgänger werden entlang der K 49 von der Bushaltestelle zur Gemeindestraße nach Todendorf geführt. An dieser Gemeindestraße ist bisher kein Fußweg vorhanden und auch nicht vorgesehen.

Die Einwendungen werden hiermit zurückgewiesen.

Wildschutzzaun auf Fehmarn

Hinsichtlich der Forderung auf der Insel Fehmarn einen Wildschutzzaun zu errichten wird auf die Ziffer 2.1.2.12 nebst Begründung verwiesen. Daher kann ebenfalls auf die vom Einwender geforderte Kombination der Amphibiensperrzäune mit Wildschutzzäunen verzichtet werden.

Die Einwendungen werden hiermit zurückgewiesen.

Breitbandausbau

Der Einwender regt an, dass sich der Vorhabenträger mit den Telekommunikationsdienstleistern abstimmt, um im Zuge des Ausbaus der B 207, straßenparallel Kommunikationsleitungen, die dem heutigen Standard entsprechen, zu verlegen.

Eine Verlegung solcher Leitungen erfolgt außerhalb der Straßengrundstücke und wird daher im Rahmen des Ausbaus der B 207 nicht durchgeführt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Kompensationsmaßnahmen

In der vorliegenden Planung werden Maßnahmen, welche zur Eingrünung der Trasse dienen und sich in unmittelbarer Nähe zum Straßenkörper befinden als Gestaltungsmaßnahmen benannt. Diese Maßnahmen übernehmen einzig kompensatorischen Wirkungen für Eingriffe in das Landschaftsbild. In Einzelfällen, in denen diese Maßnahmen funktionale Aufgaben übernehmen (Artenschutz) können diese Maßnahmen zur Kompensation angerechnet werden.

Die vom Einwender vorgebrachte Kompensation durch Extensivierung stellt hingegen eine ökologische Aufwertung der Flächen dar und kann somit als Kompensation angerechnet werden.

Stickstoffdeposition

Maßnahmen zur Minimierung der Stickstoffeinträge in FFH – Gebiete sind nur dann notwendig, wenn durch die vorhabenbedingten zusätzlichen Stickstoffeinträge eine erhebliche Beeinträchtigung der vorkommenden Lebensraumtypen ausgelöst werden würden. Die Beurteilung einer erheblichen Beeinträchtigung erfolgt anhand sogenannter critical loads, diese stellen naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen von Lebensraumtypen dar. Eine Beeinträchtigung besteht demnach, wenn die Gesamtbelastung den maßgebenden critical load überschreitet. Zur Prüfung, ob zu erwartenden vorhabenbedingten stickstoffhaltigen Emissionen zu erheblichen Beeinträchtigungen der benachbarten FFH-Gebiete führen, wurde der „Stickstoffleitfaden Straße – Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Straßen – HPSE (FGSV, Entwurf – Stand 11. November 2014) entwickelt. In diesem Stickstoffleitfaden erfolgt die Festlegung eines

Abschneidekriteriums von 0,3 kg N ha⁻¹ a⁻¹. Der Wert des Abschneidekriteriums liegt deutlich unterhalb nachweisbarer Wirkungen auf Lebensraumtypen. Die ermittelten vorhabenbedingten zusätzlichen stickstoffhaltigen Emissionen liegen unter diesem Abschneidekriterium, so dass durch das Vorhaben von keinen signifikanten Veränderungen des Zustandes der FFH Lebensraumtypen auszugehen ist. Somit werden keine erhebliche Beeinträchtigung ausgelöst wird.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer 4.1.18 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 5.1.3 (Amt Oldenburg Land – Hauptamt (13.12.2011 / 12.09.2013))

Hinsichtlich der Forderung nach einem Aussetzen des Verfahrens bis zum Vorliegen einer Planung für eine 2. Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.1.4 (Gemeinde Großenbrode (13.12.2011 / 15.12.2011 / 13.09.2013 / 14.01.2015))

Allgemein

Bezüglich der Einwendungen, dass die Schienenhinterlandanbindung keine Berücksichtigung findet und des Nichtausbaus der Fehmarnsundquerung sowie der Forderung nach sogenannten „Holländischen Rampen“ bei der Anschlussstelle Großenbrode wird auf die Ausführungen zu 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Kommunale Planungshoheit

Das nachhaltige Stören der kommunalen Planungshoheit ergibt sich nach den Ausführungen des Einwenders aus der Vorbelastung des Gemeindegebietes durch die beiden Infrastrukturwege B 207 und Bahnstrecke. Beide Verkehrswege sollen ausgebaut werden, allerdings zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Der Einwender befürchtet, dass durch den Ausbau des einen Verkehrsweges (B207) seine Anregungen und Wünsche beim Ausbau des Anderen (Bahnstrecke) durch dann baulich geschaffene Tatsachen, nicht berücksichtigt würden und beantragt das Zusammenlegen der Verfahren. Hilfsweise wird durch den Einwender beantragt, die Planungen der Anschlussstelle Großenbrode, des Regenrückhaltebeckens 1, der Bodenumlagerungsfläche sowie den Auffangparkplatz unter den Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zu stellen. Die Ergebnisse der Schienenhinterlandanbindung seien zu beachten.

Die Anträge werden abgelehnt.

Die Wahl der Linie wird in Ziffer 5.0.2 – Linienführung hinreichend erläutert. Die Planfeststellung des Ausbaus der B 207 und der Schienenhinterlandanbindung in zwei separaten Verfahren ist rechtlich zulässig (siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.10). Die Option, die Schienentrasse an die B 207 zu verlegen, bleibt gewahrt.

Weiterhin macht der Einwender darauf aufmerksam, dass eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit auch dann vorliegen kann, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind.

Eine konkrete Betroffenheit der kommunalen Planungshoheit ist nicht erkennbar. Die lärmtechnischen Berechnungen entsprechen den gesetzlichen Bestimmungen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend.

Da es sich um den Ausbau einer bestehenden Straße, welche sich in Lage und Höhe an der Bestandsstrasse orientiert, handelt, sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde in dieser Richtung ohnehin begrenzt. Verfestigte gemeindliche Planungen, die vom Ausbau der B 207 betroffen sein könnten, liegen nicht vor.

Verkehrsprognose

Der Einwender fragt nach, warum zwischen der Fährverbindung Puttgarden und der Anschlussstelle Heiligenhafen-Ost der Anteil des Schwerlastverkehrs im Werktagsverkehr abnehme, da ja wohl die LKW von Nord nach Süd über die gesamte Insel führen.

Im Verlauf der B 207 von Nord nach Süd steigt der PKW-Verkehr durch die Anbindung Fehmarns an das Festland überproportional zum Schwerverkehr. Daher hat letzterer im Süden am Werktagsverkehr einen kleineren prozentualen Anteil als im Norden. Absolut betrachtet steigt der Schwerverkehr von Süd nach Nord an, was auf die schwerverkehre zur Erschließung Fehmarns zurückzuführen ist. Am Beispiel der Verkehrszahlen von 2008 bedeutet dies, dass im Norden einem DTVw von 5000 Kfz/24h ein Schwerverkehr von 1198 SV/24h (entspricht 23,9 %) und im Süden einem DTVw von 12252 Kfz/24h ein Schwerverkehr von 1631 SV/24h (13,3 %) gegenüber steht.

Der Einwender beanstandet den ermittelten Schwerlastanteil von 17% der Verkehrsgesamtprognose. Dieser Wert sei zu gering. Nach Tabelle A der 16. BImSchV sei von LKW-Anteilen von 25 % tagsüber und von 45 % nachts auszugehen. Diese Werte seien auch anzusetzen, weil die B 207 zwar keine Autobahn ist, jedoch als europäische Fernverkehrsstraße (E 47) und Verbindung zur A1 im Falle der LKW-Anteile als Autobahn zu behandeln ist. Insbesondere sei darauf hingewiesen, dass die sogenannten Gigaliner nicht berücksichtigt wurden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Werte der Tabelle A der 16. BImSchV werden nur angewendet, wenn keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Im vorliegenden Fall existiert ein projektbezogenes Verkehrsgutachten, welches durch Verkehrszählungen

des Jahres 2010 verifiziert wurde. Der Verkehr mit Gigalinern wirkt sich in Bezug auf die lärmtechnische Berechnung nicht negativ aus.

Weiterhin führt der Einwender aus, dass weitere Mängel anhängig seien. Unberücksichtigt bliebe die vorhersehbare Stauwirkung infolge Ausbaus und des damit zunehmenden Verkehrs sowohl durch PKW als auch insbesondere durch LKW unter Beibehaltung der vorhandenen Sundquerung. Auch sind die zunehmenden Brückensperrungen der Fehmarnsundbrücke bei Starkwind nicht berücksichtigt.

Hierzu und im Übrigen wird auf die Ziffern 5.0.3 und 5.0.5 dieses Beschlusses verwiesen. Starkwindereignisse sind die Folge höherer Gewalt und bilden keine Planungsgrundlage.

Die Forderung nach einer gesonderten Zufahrt für Rettungsfahrzeuge zur Fehmarnsundbrücke wird zurückgewiesen. Zu geringen Stauungen kann es nur im Bereich vor der Brücke, in dem die Fahrspuren auf eine Spur verengt werden, kommen. In diesem Bereich wird die B 207 mit einem Standstreifen ausgestattet sein, der den Rettungsfahrzeugen im Notfall als Zuwegung dienen kann. Das Räumen von Verkehrswegen bei Stauereignissen ist auch jetzt schon in der Straßenverkehrsordnung geregelt.

Bedarf/ Raumordnerische Entwicklungsziele

Es wird auf die Ziffer 5.0.1 verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen

Bezüglich des Einwandes, dass die Berechnung der Beurteilungspegel zu korrigieren sei, da die Höhe der Schwerlastanteile nicht korrekt berücksichtigt wurde, wird auf den Pkt. Verkehrsprognose dieser Einwendung verwiesen.

Hinsichtlich der Variantenabwägungen der letztendlich gewählten Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Ziffer 2.4 verwiesen. Der Einwender fordert die ausschließliche Verwendung von offenporigem Asphalt in der Ortslage. Die Zerschneidungswirkung und die visuelle Beeinträchtigung wurden nicht berücksichtigt.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Ein offenporiger Asphalt ohne Lärmschutzwand würde einen geringeren Schutz der Ortslage Großenbrode erbringen. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben und sind ausreichend. Zudem besteht bereits jetzt durch den vorhandenen Straßendamm keine freie Sicht auf die Ostsee. In Richtung Süden (Ortslage Großenbrode) werden die Lärmschutzwände weitgehend durch dichte Gehölzpflanzungen auf den Böschungen eingegrünt.

Im Übrigen wird auf die Ziffern 2.4 und 5.0.5 verwiesen.

Luftschadstoffe

Es wird auf die Ziffer 5.0.6 verwiesen.

Anbindungen / Wirtschaftswege

Seitens des Einwenders wird bemängelt, dass der Wirtschaftsweg zum Pumpwerk Großenbroder Aue unbefestigt in einer wassergebundenen Decke geplant ist.

Die ländlichen Wege sind gemäß der jeweiligen Verkehrsbedeutung nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau zu befestigen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Entwässerung / Hochwasserschutz

Hinsichtlich der allgemeinen Einwände und Hinweise zur Straßen- und Feldentwässerung siehe Ziffer 5.0.8.

Der Einwender befürchtet eine eventuelle Vernässung von Flächen durch eine nicht ausreichende Vorflut (Graben 5.1.1) im Falle des veranschlagten 10-jährigen Regenereignisses.

Der Vorhabenträger nimmt die Bedenken auf und hat im Zuge der Planänderung den Graben 5.1.1 als Stufengraben erweitert bzw. verbreitert um den Abfluss des Gewässers zu verbessern. Außerdem erhält der Graben einen Auslauf auf bereits erworbene angrenzende Flächen, welche als Überflutungsflächen dienen und tiefer liegen als die des Einwenders. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.1.10 (Wasser- und Bodenverband Großenbrode) verwiesen.

Die Bedenken hinsichtlich Vernässung angrenzender Flächen werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwände, den unzureichenden Hochwasserschutz betreffend, wird auf die Ziffern 4.1.12 und 5.0.10 verwiesen.

Die Forderung nach der Beachtung der Schienenhinterlandanbindung beim Bau des Schöpfwerkes Großenbrode wird zurückgewiesen. Die Bahntrasse ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Derzeit liegt für den Festlandbereich keine konkrete Planung der DB AG vor, so dass eine mögliche Änderung der Bahntrasse in der Planung des Straßenausbaus nicht berücksichtigt werden kann.

Soweit die Gemeinde Großenbrode in ihrer Stellungnahme die Auffassung vertritt, die Zuständigkeit für den Betrieb (Öffnen und Schließen) des bei Bau-km 3+765,773 zu errichtenden Fluttores sei nicht geklärt und obliege jedenfalls nicht der Gemeinde, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Zuständigkeit für den Betrieb des Fluttores richtet sich nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Gründe dafür, dass dies im vorliegenden Fall anders sein sollte, sind von der Gemeinde nicht vorgetragen worden und für die Planfeststellungsbehörde auch anderweitig nicht erkennbar. Sofern daher im Bauwerksverzeichnis (lfd. Nummer 22) vorgesehen ist, dass die Gemeinde Großenbrode für die Schließung des Tores zuständig sei, ist dies nicht zu beanstanden.

Die Bedienung des Fluttores ist nicht Bestandteil der Straßenbaulast. Das Flutor ist für Betrieb und Unterhaltung der Straße ohne Bedeutung. Es dient dem Straßendamm nicht in seiner eigentlichen Funktion, sondern nur insoweit, als dieser darüber hinaus eine Hochwasserschutzfunktion (mit-) erfüllt.

Die Zuständigkeit der Gemeinde für die Bedienung ergibt sich aus § 165 Abs. 1, 2 LVwG. Danach sind für die Gefahrenabwehr die örtlichen Ordnungsbehörden zuständig, soweit durch Rechtsvorschrift nichts anderes bestimmt ist. So verhält es sich hier. Die Zuständigkeit der Unteren Wasserbehörde aus § 110 Landeswassergesetz umfasst diese Aufgabe nicht. Die Zuständigkeit für den Hochwasserschutz liegt damit grundsätzlich bei den Gemeinden, die für die Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft und die Gefahrenabwehr verantwortlich sind. Die örtliche Ordnungsbehörde steht aufgrund ihrer Kenntnis der Verhältnisse den Gefahrentatbeständen am nächsten und ist am schnellsten erreichbar.

Irritationsschutzwände / Fledermausüberflughilfen

Der Einwander beanstandet in seiner Stellungnahme die entstehende Trennungswirkung bzw. Sichtunterbrechung (visuelle Beeinträchtigung) auf die Lagune und die Ostsee durch die Realisierung der Irritationsschutzwände und fordert anstelle der vorgesehenen Fledermauswand die Aufstellung eines sichtdurchlässigen Zaunes.

Eine Blickbeziehung von Großenbrode auf die Lagune ist bereits heute durch die Dammlage der vorhandenen B 207 nicht gegeben. Um den Blick von der B 207 auf die Lagune zu erhalten, wurden in der vorliegenden Planung auf der Nordseite der B 207 Zäune statt Wände errichtet. Auf der Südseite erfüllt die Fledermausschutzwand überwiegend gleichzeitig Lärmschutzfunktion für Großenbrode und ist daher entsprechend auszubilden.

Im Bereich des Tierquerungsbauwerkes ist die Anordnung blickdichter Wände für die Funktionsfähigkeit unvermeidbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auffangparkplätze

Es wird auf die Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Beeinträchtigungen während der Bauzeit

Die Gemeinde fordert, sämtliche Bauwerke vor dem Straßenausbau zu errichten.

Um die Bauzeit und damit die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, wird die Baumaßnahme so getaktet, dass der Straßenausbau und der Brückenbau möglichst gleichzeitig erfolgen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bodenumlagerungsfläche

Die Gemeinde Großenbrode ist mit einer Lagerung der ausgekofferten Torfe und Weichschichten auf dem Gemeindegebiet nicht einverstanden. Die betroffenen Flächen liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Großenbrode, befinden sich aber nicht in deren Eigentum. Die Notwendigkeit der Entnahme der Böden sowie der Lagerung in unmittelbarer Trassennähe ist im Erläuterungsbericht (unter Pkt. 4.4) der vorliegenden Unterlage hinreichend begründet.

Die Erlaubnis der Abfallbehörde liegt vor.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Finanzierung des Vorhabens

Bezüglich der Einwände zur Notwendigkeit und Finanzierung der Maßnahme siehe Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Unterhaltungspflicht Wirtschaftsweg (Achse 211, Bw.-Verz.-Nr. 74)

Im Zuge der 1. Planänderung ist bei Bau-km 2+340 der ersatzlose Abriss des Brückenbauwerkes „Wirtschaftsweg Mittelhof“ über die B 207 geplant. Zur Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wird ein neuer Wirtschaftsweg nördlich der B 207 an die K 42 geplant. Die Baulänge beträgt ca. 1500 m. Der Ausbau erfolgt mit einer wassergebundenen Decke mit einer Breite von 3 m und überfahrbaren Banketten von 1,25 m.

Die Gemeinde ist nicht Eigentümerin der Flächen und erhebt Widerspruch gegen die Übertragung der Unterhaltungspflicht des neuen Wirtschaftsweges.

Soweit die Gemeinde Großenbrode in ihrer Stellungnahme die Auffassung vertritt, die Unterhaltungslast für den Wirtschaftsweg (Achse 211) von Bau-km 0+698,162 bis 1+545,448 (Nr. 74 des Bauwerksverzeichnisses) gehe nicht auf sie über, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die Unterhaltungslast ist Bestandteil der Straßenbaulast. Gem. § 10 Abs. 1 Satz 1 StrWG umfasst die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben.

Die Straßenbaulast richtet sich nach den Regelungen in §§ 10 ff. StrWG. Gem. § 15 Abs. 1 sind Träger der Straßenbaulast für die sonstigen öffentlichen Straßen die Gemeinden. Gem. § 2 Abs. 1 StrWG sind Straßen öffentlich, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.

Bei dem hier gegenständlichen Wirtschaftsweg handelt es sich zwischen Bau-km 0+698,162 bis 1+545,448 um eine sonstige öffentliche Straße im Sinne dieser Norm. Die Widmung dieses Abschnittes des Wirtschaftsweges wird entsprechend der Regelung in § 8a StrWG in diesem Planfest-

stellungsbeschluss verfügt. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter 2.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Widmung ist ein eigenständiger dinglicher Verwaltungsakt, der den Rechtsstatus als öffentliche Sache zum Gegenstand hat. Gegen die Widmung selbst hat sich die Einwendung hier nicht gewandt. Rein vorsorglich wird aber darauf hingewiesen, dass die materiellen Voraussetzungen der Widmung vorliegen (§ 6 StrWG). Abgesehen von der gesetzlichen Bindung der Widmung an materielle Anforderungen und der gesetzgebundenen Einstufung in Straßengruppen bleibt die Entscheidung, ob und mit welchen Benutzungsbeschränkungen gewidmet werden soll, eine Ermessensentscheidung. Ermessen bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Entscheidung sich an der Vorstellung von einer öffentlichen Straße, die sich aus dem StrWG ergibt, also Orientierung an einem materiellen Begriff der öffentlichen Straße und an der für eine Einstufung maßgeblichen Verkehrsbedeutung auszurichten hat (vgl. Wilke/Gröller u.a., Praxis der Kommunalverwaltung, StrWG, § 6, Rn. 4 – zitiert nach Beck-online).

Der geplante Wirtschaftsweg erfüllt im oben bezeichneten Bereich die typischen Kriterien einer öffentlichen Straße, sodass das Ermessen dahingehend auszuüben war, die Widmung vorzunehmen. Insbesondere gewährleistet der Wirtschaftsweg Gemeingebrauch und Anliegergebrauch. Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses dient er dem Erreichen der Flurstücke 4/16, 4/8, 21/5, 4/14, 7/2, 9/5, 16/11 und 16/10 der Flur 1 der Gemarkung Mittelhof. Dem Wirtschaftsweg kommt demnach eine Erschließungsfunktion für die Anlieger zu.

Demgegenüber richtet sich die Unterhaltungslast vorliegend entgegen der Auffassung der Gemeinde nicht nach § 15 Abs. 2 StrWG. Diese Vorschrift normiert eine Ausnahme von der grundsätzlichen Unterhaltungspflicht der Gemeinde für öffentliche Straßen für die Unterhaltung der öffentlichen Feld- und Waldwege, soweit die Anliegerinnen und Anlieger bisher unterhaltungspflichtig waren. Unterhaltungspflichtig sind dann die Eigentümerinnen und Eigentümer der Grundstücke, die über diese Wege bewirtschaftet werden. Die Voraussetzungen dieser Norm liegen nicht vor. Es handelt sich hier um die Schaffung eines neuen Wirtschaftsweges, sodass zuvor keine Unterhaltungspflicht der Anlieger bestand.

Der weitere Wirtschaftsweg ist im Eigentum und der Unterhaltung der Eigentümer der Flurstücke 15/3 und 19/3, Flur 1, Gemarkung Mittelhof.

Schöpfwerk Großenbroder Aue / Zuwegung zum selbigen

Hinsichtlich der Einwendungen zum Schöpfwerk und der Zuwegung, auch unter Bezugnahme des Verweises auf die Stellungnahmen des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode wird auf die Ziffern 4.1.12 (LKN) und 5.1.10 (WBV Großenbrode) verwiesen.

Berücksichtigung Landschaftsplan der Gemeinde Großenbrode

In der vorliegenden Planung erfolgt eine Einbindung der Trasse durch Straßenbegleitgrün. Somit erfolgte eine Berücksichtigung des Landschaftsplans der Gemeinde Großenbrode im Rahmen der Möglichkeiten des Vorhabenträgers hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Flora und Fauna

Der Verlust und die Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope sind in Kapitel 9.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellt. Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind ebenfalls dem LBP in Kapitel 9.3 zu entnehmen. Die Kompensationsermittlung der gesetzlich geschützten Biotope sowie des Landschaftsbildes wurde mittels des Orientierungsrahmens ermittelt.

Lärmbedingte Habitatverluste von Brutvögeln wurden auf der Grundlage der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS April 2010) ermittelt und bewertet. Die Darstellung sowie Angaben zur Kompensation sind dem LBP sowie dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu entnehmen.

Beeinträchtigungen von Rastvögeln durch das Vorhaben werden im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag behandelt und für betroffene Arten Maßnahmen entwickelt.

Verluste von Fledermaushabitaten wurden mittels der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH, 2011) ermittelt und bewertet. Die Kompensationsermittlung erfolgte ebenfalls anhand der Arbeitshilfe.

Bauzeitenregelung

Ein geforderter Verzicht auf die Bauzeitenregelung im Bereich der Großenbroder Lagune während der touristischen Hauptsaison ist aufgrund des Artenschutzes sowie zum Schutz des FFH – Gebietes DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrischen Halbinsel“ nicht möglich. Durch die Bauzeitenregelung wird eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1631-393 sowie der Eintritt des Verbotstatbestandes der Störung nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden.

Auf die Unterlage 12 des festgestellten Plans wird verwiesen.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen.

Zu 5.1.5 (Gemeinde Gremersdorf (12.01.2012))

Der Forderung nach einer Aufforstung eines Mischwaldes der Maßnahme 21.1 A kann nicht gefolgt werden.

Die Maßnahme 21.1 A ist Bestandteil des Ökokontos „Johannistal“. Für Neuwaldbildungen innerhalb eines Ökokontos müssen die Anforderungen gemäß dem Erlass V 3-5120 vom 20.03.2003 des

Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft und ländlichen Räumen Berücksichtigung finden. Hiernach sind ausschließlich standortgerechte Baumarten der potentiell natürlichen Vegetation zu verwenden. Weiter sind 30 % der vorgesehenen Neuwaldfläche der Sukzession zu überlassen. Im Zuge der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes dieses Ökokontos erfolgte die Erarbeitung einer standörtlichen Bodenkartierung. Das Ergebnis zeigt, dass überwiegend Buchenwälder als potentiell natürliche Wälder zu erwarten sind. Dementsprechend erfolgt eine Neuwaldbildung als Buchenwald.

Zu 5.1.6 (Stadtwerke Fehmarn (17.11.2011 / 01.10.2013))

Der Einwender erhebt Bedenken bezüglich der Entwässerung des Regenrückhaltebeckens 4 in die Gewässer 5.2.2 → 5.2 → 5.0. Hier entstünden bei einem Rückstau Probleme mit der Ortentwässerung Landkirchen-Ost. Ferner bestehen erhebliche Bedenken an der Leistungsfähigkeit des Schöpfwerkes in Burgstaaken und damit im Folgenden damit Probleme mit der Ortsentwässerung im Westen der Stadt Burg.

Gleiches gelte für RRB 5, welches in das Gewässer 3.3.4 → 3.3 → 3 entwässert. Hier wird Rückstau über das Gewässer 3.11 in das Gewerbegebiet Nord, Ortslage Burg, und durch befürchtete mangelnde Leistungsfähigkeit des Schöpfwerkes Presen, Rückstaus im Knotenpunkt Niendorf – Bannesdorf – Klausdorf, befürchtet.

Ebenfalls Bedenken bestehen ob die Entwässerung des RRB 6 in das Gewässer 3.1 ohne Einfluss auf die Entwässerung der Ortslage Todendorf bleibt.

Der Vorhabenträger hat die maximalen Einleitmengen mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Zusätzlich wird auf die wassertechnischen Berechnung (Anlage 13) und die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2) verwiesen.

Im Gegensatz zur bestehenden Situation wird das Fahrbahnwasser der B 207 künftig über die Absetz- und Regenrückhaltebecken aufgefangen und gedrosselt, d. h. zeitlich verzögert an die Vorfluter abgegeben. Das führt zu einer Verbesserung der Situation.

Die bestehenden Vorflutverhältnisse können nicht dem Vorhabenträger der Baumaßnahme angelastet werden.

Die Einwendungen werden hiermit zurückgewiesen.

Zu 5.1.7 (DB Services Immobilien GmbH (13.12.2011 / 22.10.2013))

Bezüglich der Höhe des BW 10.207 Bahn-km 86,1 ist festzustellen, dass die anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden. Da bisher keine verfestigte Planung des Ausbaus der DB-Trasse in Bezug auf die Lage eines zweiten Gleises und die Höhe dieser Gleise vorliegen, orientieren sich die

Bauwerksmaße am Bestandsbauwerk. Dem Vorhabenträger das Errichten einer Straßenüberführung über die Bahn auf Elektrifizierungsstandard nicht aufzuerlegen.

Zu 5.1.8 (Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Großenbrode (09.12.2011 / 14.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 34/29 und 38/16 (beide Flur 2, Gemarkung Großenbrode)

Der Einwender ist grundsätzlich nicht bereit Flächen für eine dauerhafte Inanspruchnahme abzugeben. Bei der benötigten Fläche 38/16 handelt es sich um „Friedhofserwartungsland“, welches ausschließlich für Bestattungszwecke zur Verfügung stehen muss.

Gemäß Planunterlagen sieht der Vorhabenträger einen Unterhaltungsweg über die Flächen der Kirchengemeinde vor. Dieser wird notwendig, da durch den Ausbau der B 207 im Bereich Großenbrode, ein vorhandenes Schöpfwerk überbaut wird und dafür Ersatz geschaffen werden muss. Die bisherige Zuwegung ist dann nicht mehr möglich. Der Zugriff von der B 207 aus ist durch eine Lärmschutzwand versperrt.

Bezüglich der neuen Zuwegung sind verschiedene Varianten geprüft worden.

Einerseits sollen weitere Eingriffe in den bedeutsamen Erlenbruchwald mit geschützten Röhrichten an der Großenbroder Aue und andererseits größere Flächeninanspruchnahmen landwirtschaftlicher Nutzflächen vermieden werden. Daher wurde die Wegführung so kurz wie möglich und wie geplant gewählt.

Durch die Zuwegung wird das Grundstück geteilt. Der Vorhabenträger erläutert, dass es sich beim geplanten Weg um einen reinen Unterhaltungsweg der Gemeinde ohne öffentliche Widmung handelt, welcher auch nur sehr selten befahren werde. Es ist nur eine kieswassergebundene Befestigung vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit die Zuwegung mit einem Zaun samt Tor zu versehen. Zugangsberechtigt wären dann nur die Gemeinde, die Kirchengemeinde sowie der Vorhabenträger.

Das Grundstück 34/29 mit einer Größe von 122 m² wird vollständig und vom Flurstück 38/16 werden lediglich 558 m² von insgesamt 11731 m² benötigt (weniger 5 %). Dieses Grundstück wird daher auch in seiner geplanten Nutzung nur marginal eingeschränkt.

Der Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Bezüglich der Stellungnahme (14.12.2011, Herr Günther Detlef) der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde Großenbrode wird auf die Ziffer 5.3.22 verwiesen.

Zu 5.1.9 (Kirchengemeinde Bannesdorf (08.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 33/3 (Flur 3, Gemarkung Todendorf) und 8/1 (Flur 1, Gemarkung Presen)

Der Einwender ist grundsätzlich nicht bereit Kirchenland zu verkaufen, da er auf die Pachteinahmen angewiesen sei. Er fordert daher Tauschland als vollständigen Ausgleich der Ackerflächen.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Neubau der Anschlussstelle Puttgarden sowie der Umverlegung der K 49. Zur Notwendigkeit der Anschlussstelle siehe Ziffer 5.0.1.

Um die Querungsmöglichkeit der K 49 über die B 207 während der gesamten Bauzeit zu erhalten, werden die neuen Bauwerke Nr. 9 und 10 nördlich der bestehenden Brücke neu errichtet, erst im Anschluss daran wird das bestehende Bauwerk abgebrochen. Die Anschlussstelle ist auch nur an dieser Stelle sinnvoll, da hier die K 49 kreuzt und die zu- und abfahrenden Verkehre aufnehmen kann.

Außerdem werden zumindest vom Flurstück 8/1 lediglich 122 m² von insgesamt 3918 m² benötigt (ca. 3 %). Dieses Grundstück wird daher auch in seiner Nutzung nur marginal eingeschränkt.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Zu 5.1.10 (Wasser- und Bodenverband Großenbrode (21.11.2011 / 12.09.2013 / 18.12.2014 / 21.07.2015))

Entwässerungssituation im WBV-Gebiet

Der Einwender bittet zu beachten, dass die Entsorgungssicherheit aufgrund der fehlenden Betrachtung der weiterführenden Gewässer und der bereits ausgelasteten Schöpfwerke im gesamten Verbandsgebiet nicht gewährleistet sei. Auch wurde keine Überprüfung der Vorflutsituation im Falle eines Notüberlaufes der Regenrückhaltebecken durchgeführt.

Die Entwässerung der B 207 wurde nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften sowie den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde bemessen. Der jetzige Zustand wird nicht verschlechtert, da die Drosselung so erfolgt, dass nicht mehr eingeleitet wird, als bei einem landwirtschaftlichen Abfluss derselben Fläche erfolgen würde. Der Ansatz des 10-jährigen Regenereignisses ist Stand der Technik. Darüber hinaus gehende Ereignisse sind höhere Gewalt. Sollten die Schöpfwerke bereits heute ausgelastet sein, hätte der Einwender bereits tätig werden müssen. Der Vorhabenträger kann im Rahmen des Ausbaus der B 207 nicht verpflichtet werden, bereits jetzt bestehende Entwässerungsprobleme zu lösen und für jedes denkbare Regenereignis eine Rückhaltung vorzusehen.

Im Übrigen wird auf die Ziffer zu 5.0.8 verwiesen.

Der Einwender fordert die, im Generalplan Binnenhochwasserschutz und Hochwasserrückhalt Schleswig-Holstein, empfohlene Vergrößerung der Durchlässe.

Der Vorhabenträger sagt eine grundsätzliche Überprüfung zu, kann diese aber, z. B. aufgrund dann fehlender Überdeckung, nicht garantieren.

Zusammenlegungen der Planungen Ausbau der B 207 / Ausbau DB Trasse

Der Einwender bemängelt die Nichtberücksichtigung der DB Trasse bzw. deren geplanten Ausbau. Er fordert die Betrachtung und Anpassung der Durchlässe im Bereich der DB Trasse mit in die vorliegende Planfeststellung zu integrieren, da die Durchlässe technisch nicht zu trennen seien.

Bezüglich des Nichtzusammenlegens der verschiedenen Planungen wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Durchlässe unter der DB Trasse sind nicht Bestandteil des Ausbaus der B 207, da dieser Bereich durch den Straßenbau nicht berührt wird. Die Durchlässe sind so geplant, dass sie unter der DB Trasse weiterhin ihre Funktion erfüllen und das anfallende Wasser ableiten können.

Schöpfwerk Großenbroder Aue

Im Rahmen der 1. Planänderung wurde, auf Betreiben des Einwenders, die Entwurfsplanung des Schöpfwerkes in die Unterlage integriert.

Der Einwender fordert allerdings als neue Pumpenaufstellhöhe 2,85 m bzw. 3,00 m sowie eine entsprechend hoch angelegte Zuwegung zum Schöpfwerk und bezieht sich dabei auf die Empfehlungen des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz.

Hinsichtlich der Überflutungsgefahr des Schöpfwerkes Großenbroder Aue bezüglich der Pumpenaufstellhöhe sowie der Höhe der Zuwegung zum selbigen hat der Vorhabenträger eine umfangreiche Abwägung vorgenommen.

Binnenhochwasser:

Das Einzugsgebiet wurde nach den Angaben des Wasser- und Bodenverbandes Großenbrode angenommen und die Berechnungen überschlägig geführt. Zu Grunde gelegt wurden, maximal auf der sicheren Seite liegend, ein 100jähriges Regenereignis mit einer Dauer von 48 Stunden sowie die Erhöhung der sich daraus ergebenden Abflussspende um 20 %. Weiterhin wurde angenommen, dass 100 % des Niederschlages sofort abflusswirksam sind und dass das Schöpfwerk zu Beginn des Regenereignisses vollständig ausfällt. Eine Einstauhöhe von über NHN +1,25 m ist im Verbandsgebiet demnach nicht zu erwarten.

Allein diese, mit vereinfachten und weit auf der sicheren Seite liegenden Ansätzen getroffene Betrachtung, macht deutlich, dass die in der Planungslösung gewählten Höhen für die Aufstellenebene der Pumpen mit NHN +1,85 m und für die Zuwegung zum Schöpfwerk mit NHN +1,40 im Fall von Binnenhochwasser ausreichend sind.

Ostseesturmflut:

Zur Forderung für den Überflutungsfall, für die Aufstellenebene der Pumpen sowie die Zuwegung zum Schöpfwerk eine Höhe von NHN +2,50 m zugrunde zu legen, führt der Vorhabenträger nachfolgendes aus.

Der jetzige bestehende Zustand erfüllt die geforderten Voraussetzungen nicht, d. h. mit der Neuplanung tritt auch keine Verschlechterung ein. Das Risiko eines Zusammentreffens eines Ostseehochwassers und eines 100-jährigen Regens besteht bereits heute. Der zusätzliche vermeintlich höhere Schutz gegen Ostseehochwasser ist dem Vorhabenträger nicht anzulasten.

Ein Wasserstand von NHN +2,50 m entspricht dem 100-jährigen Wasserstand in der Ostsee. Die Überflutung des Gebietes würde von der südöstlichen Küste her erfolgen. Während des Überflutungsvorganges ist der Betrieb des Schöpfwerkes sinnlos. Das Schöpfwerk ist ab einer bestimmten Wasserhöhe ohne Funktion, d. h. das Schöpfwerk kommt gegen die Wassermassen nicht mehr an, zumal die Ableitung wieder in die Ostsee erfolgt. Weiterhin ist es fraglich, ob die Stromversorgung der Pumpen bei einer Überflutung bis NHN +2,50 m sichergestellt wäre.

Da der Straßendamm keine gewidmete Hochwasserschutzanlage ist, sind die Empfehlungen des LKN lediglich als solche zu verstehen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Abwägung des Vorhabenträgers. Mit E-Mail vom 26.06.2014 schließt sich das LKN dieser Argumentation an. Sollte der Einwender an seinen Forderungen festhalten, hat er die entsprechenden Mehrkosten zu tragen. Vom Einwender geforderte nachhaltige hydraulische Berechnungen konnten durch den Vorhabenträger nicht erbracht werden.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Schöpfwerkes wurde mit einem „vorher – nachher“ - Vergleich gearbeitet. Vom Vorhabenträger angeforderte konkrete Aussagen, zu den im Einzugsgebiet anfallenden Wassermengen, wurden vom Verband nicht übermittelt.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Ausbildung Straßendamm als Deichbauwerk

Der Einwender fordert den Straßendamm im Bereich von Bau-km 3+767 bis Bau-km 4+379 an die Technischen Bestimmungen für Deiche anzupassen.

Der Straßendamm erfüllt in diesem Bereich eine Hochwasserschutzfunktion, ist aber nicht als Landesschutzdeich gewidmet. Daher sind auch nicht die Technischen Bestimmungen für Landesschutzdeiche anzuwenden.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Entwässerungsabschnitt 1

Der Einwender fordert die zwingende Vermeidung des Eintrages von TOC durch die Bodenumlagerungsfläche in seine Gewässer. Statt der konzentrierten Lagerung an einem Ort, schlägt der Einwender das Verteilen auf die umliegenden Ackerflächen vor.

Der Vorhabenträger hat im Rahmen seiner Planung verschiedene Alternativen geprüft. Eine Depositionierung ist nicht möglich, hinzu kommen die Probleme des Transportes. Ein Auftrag auf umliegende Ackerflächen scheidet ebenso aus, da aufgrund der geringen Auftragshöhe die erforderliche Flächenverfügbarkeit von ca. 120 ha nicht gegeben ist.

Zur verbleibenden Möglichkeit der seitlichen Lagerung hat der Vorhabenträger ein Gutachten erstellen lassen.

Hierin wird festgestellt, dass das Grundwasser bereits jetzt höhere Mineralisierungsanteile aufgrund von Vorbelastungen aufweise als das Sickerwasser der gelagerten Torfe. Die durch die Umlagerung freigesetzten Nitrate und Sulfate bleiben unter den Belastungen, die durch den Eintrag von Düngemitteln auf der Fläche schon jetzt anfallen. Der Überlauf wird nur für den letzten Abschnitt der Verfüllphase vorgesehen, in dem die Torfe noch nicht abgetrocknet und abgesackt sind. Evtl. vorhandene Feststoffe aus dem übergelaufenen Wasser werden zudem im Graben vom Vorhabenträger geräumt.

Auf die fehlende Angabe für die Einleitstelle des RRB 1 zur maximalen jährlichen Einleitmenge hingewiesen, erwidert der Vorhabenträger, dass dies nicht möglich sei. Die maximale jährliche Einleitmenge ist variabel, da sie sich aus den jährlichen Niederschlägen ergibt. Dafür ist die maximale Einleitmenge je Regenereignis in l/s angegeben.

Entwässerungsabschnitt 2 / Gewässer 5.1.1 und 5.1

Ein vom Einwender gewünschtes Abrücken des Regenrückhaltebeckens 2 von der Straßenachse wird abgelehnt.

Bei Regenrückhaltebecken handelt es sich um technische Bauwerke, die zur Straße gehören und möglichst dicht an der Straße angeordnet werden sollen. Ein Abrücken des Regenrückhaltebeckens

unter Beibehaltung des Standortes für das Absetzbecken ist technisch aufwendig und widerspricht dem Grundsatz, dass die Anlage nahe der Straße angeordnet werden soll.

Der Einwender fordert für den Graben 5.1.1 den Nachweis der hydraulischen Leistungsfähigkeit für den Lastfall des Anspringens des Notüberlaufes des Regenrückhaltbeckens 2.

Mit Verweis auf weiter vorstehendes wird noch einmal ausgeführt, dass das Speicherbecken für ein 10-jähriges Regenereignis bemessen ist. Das Wasser wird gedrosselt an den Vorfluter abgegeben. Der Vorhabenträger kann nicht verpflichtet werden für jedes denkbare Regenereignis Vorsorge zu treffen. Gleichwohl nimmt der Vorhabenträger die Bedenken auf und hat im Zuge der Planänderung den Graben 5.1.1 als Stufengraben erweitert bzw. verbreitert um den Abfluss des Gewässers zu verbessern. Außerdem erhält der Graben einen Auslauf auf bereits erworbene angrenzende Flächen, welche als Überflutungsflächen dienen und tiefer liegen als das angrenzende Ferienhausgebiet.

Die geplanten Maßnahmen werden vom Einwender grundsätzlich begrüßt, aber noch nicht als weitgehend genug betrachtet. Er weist darauf hin, dass aufgrund der Geländehöhen bei einem Einstau der Niederungsflächen das Oberflächenwasser rückwärtig in das Verbandsgewässer 5.1.1 einstauen kann. Um hier eine Gefährdung der anliegenden Bebauung zu vermeiden, müsste im Bereich des Straßendurchlasses eine Verwallung und eine Rückstausicherung vorgesehen werden.

Weiterhin hebt er die Situation des ständig versandenden Auslaufes in die Ostsee hervor. Dieses Problem sei zur Zeit noch händelbar, da das Einzugsgebiet relativ klein sei. Durch die Ausbauplanung werde das Einzugsgebiet vergrößert, die Bedeutung des Gewässers und des Auslaufes erhöht. Infolgedessen wird sich die Unterhaltungshäufigkeit erhöhen und die Gefahr der Vernässung steigen. Daher fordert der Einwender einen Ablaufschacht mit Pumpenanlage.

Der Vorhabenträger sagt eine eingehende Prüfung zu und stellt im Ergebnis folgendes fest.

Das Gewässer 5.1.1 führt am westlichen Rand des Ferienhausgebietes in einem offenen Graben weiter in südwestliche Richtung bis in die Lagune bei Großenbrode. Eine Gefährdung des Ferienhausgebietes tritt also eher von dieser Seite auf, wenn bei Ostseehochwasser das Wasser aus der Lagune über den Graben bis zum Ferienhausgebiet geführt wird. Dieser Graben ist im Kataster des GuLV Wagrien-Fehmarn nicht aufgeführt.

Der weiter nördlich gelegene Auslauf des Gewässers 5.1 in die Ostsee versandet immer wieder, da das Auslaufrohr unter dem Küstenschutzbereich zu kurz ist und sich vor der Rückstauklappe auf der Ostseeseite immer wieder Sand sammelt. Für deren Unterhaltung ist der Einwender zuständig.

Der Vorhabenträger führt aus, dass die von ihm erworbenen Flächen für Kompensationsmaßnahmen, welche aber auch als Retentionsflächen genutzt werden, das 8,5-fache der Wassermenge eines 10-jährigen Regenereignisses aufnehmen können, bevor ein Einstau von 1 m NHN entsteht. Zusätzlich finden der Rückhalt im RRB 2, ein Abfließen, eine Versickerung sowie ein Verdunsten statt.

Überschreitet das anfallende Wasser auf den Flächen die 1m Linie, ist bis zum Überfluten der Ferienhäuser noch Stauraum vorhanden, da die Straße Orthfeld auf 1,2 m NHN und die Grundstücke der Ferienhäuser auf 1,4 m NHN und höher liegen.

An die zur Vernässung bereitstehenden Maßnahmenflächen grenzen landwirtschaftliche Flächen an, die niedriger als 1 m NHN liegen. Entwässert werden diese über einen kleinen Graben, der an das Gewässer 5.1 anschließt. Um diese Flächen zu schützen, wird geplant, an einem vorhandenen Durchlass des Zulaufgrabens, eine Rückstauklappe zu installieren.

Diesen Ausführungen kann die Planfeststellungsbehörde folgen und lehnt die Forderungen nach Verwallung und Anlegen eines Ablaufschachtes mit Pumpenanlage ab.

Mit Schreiben vom 21.07.2015 wiederholte der Einwender seine Bedenken, brachte aber nicht substantiell neues hervor. Die Planfeststellungsbehörde bleibt bei ihrer Entscheidung.

Zu 5.1.11 (Wasser- und Bodenverband Nord-Ost (21.11.2011 / 12.09.2013 / 18.12.2014))

Entwässerungssituation im WBV-Gebiet

Der Einwender bittet zu beachten, dass die Entsorgungssicherheit aufgrund der fehlenden Betrachtung der weiterführenden Gewässer und der bereits ausgelasteten Schöpfwerke im gesamten Verbandsgebiet nicht gewährleistet sei. Auch wurde eine Überprüfung der Vorflutsituation im Falle eines Notüberlaufes der Regenrückhaltebecken nicht durchgeführt.

Die Entwässerung der B 207 wurde nach den gültigen Richtlinien und Vorschriften sowie den Vorgaben der Unteren Wasserbehörde bemessen. Der jetzige Zustand wird nicht verschlechtert, da die Drosselung so erfolgt, dass nicht mehr eingeleitet wird, als bei einem landwirtschaftlichen Abfluss derselben Fläche erfolgen würde. Der Ansatz des 10-jährigen Regenereignisses ist Stand der Technik. Darüber hinaus gehende Ereignisse sind höhere Gewalt. Sollten die Schöpfwerke und Vorfluter bereits heute ausgelastet sein, hätte der Einwender bereits tätig werden müssen. Der Vorhabenträger kann im Rahmen des Ausbaus der B 207 nicht verpflichtet werden, bereits jetzt bestehende Entwässerungsprobleme zu lösen und für jedes denkbare Regenereignis eine Rückhaltung vorzusehen.

Im Übrigen wird auf die Ziffer zu 5.0.8 verwiesen.

Der Einwender fordert die, im Generalplan Binnenhochwasserschutz und Hochwasserrückhalt Schleswig-Holstein, empfohlene Vergrößerung der Durchlässe.

Der Vorhabenträger sagt eine grundsätzliche Überprüfung zu, kann diese aber, z. B. aufgrund dann fehlender Überdeckung, nicht garantieren.

Zusammenlegungen der Planungen Ausbau der B 207 / Ausbau DB Trasse

Der Einwender bemängelt die Nichtberücksichtigung der DB Trasse bzw. deren geplanten Ausbau. Er fordert die Betrachtung und Anpassung der Durchlässe im Bereich der DB Trasse mit in die vorliegende Planfeststellung zu integrieren, da die Durchlässe technisch nicht zu trennen seien.

Bezüglich des Nichtzusammenlegens der verschiedenen Planungen wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Durchlässe unter der DB Trasse sind nicht Bestandteil des Ausbaus der B 207, da dieser Bereich durch den Straßenbau nicht berührt wird. Die Durchlässe sind so geplant, dass sie unter der DB Trasse weiterhin ihre Funktion erfüllen und das anfallende Wasser ableiten können.

Graben 5, 5.4 und 5.5

Die im Zuge der Dauer des Planfeststellungsverfahrens, nach Gesprächen zwischen Vorhabenträger und Einwender sowie Ortsbesichtigungen, mehrfach geänderte und angepasste Planung, stellt sich wie folgt dar.

Der Graben 5 hat ein offenes Grabenprofil, bis er die B 207 erreicht. Weiter fließt er über ein Gitterrost und ein Rohr DN 300 einem Muldenablaufschacht zu, von dem wiederum eine Verrohrung DN 300 unter der B 207 (Bau-km 12+089) hindurchführt. In den Muldenablaufschacht im Graben 5 mündet auch die Verrohrung des Grabens 5.5. Der eigentliche Durchlass DN 600 B unter der B 207 (Bau-km 12+093) für den Graben 5 und 5.5 liegt höher als der DN 300 bei Bau-km 12+089 und springt an, wenn der niedrigere DN 300 ausgelastet ist.

Der Durchlass des Grabens 5 bei Bau-km 12+089 splittet sich in 2 Durchlässe auf. Ein Durchlass DN 300 unter der B 207 und ein Durchlass DN 300 unter dem Bahndamm der Bahnstrecke Lübeck-Puttgarden der Deutschen Bahn AG.

Weiter nördlich des Durchlasses des Grabens 5 befindet sich ein weiterer Durchlass DN 600 B (Bau-km 12+121,60), der die Verlängerung des verrohrten Gewässers 5.4 östlich der B 207 ist.

Aufgrund der Verbreiterung der B 207 wird der Graben 5 auf einem Teilstück zurück gebaut.

Folgende Durchlässe werden erneuert:

- Durchlass DN 300 in DN 600 in der im Muldenablaufschacht angetroffenen Tiefenlage bis zu einem in die östliche Böschung der B 207 zu setzenden Schacht. Im Zuge der Baumaßnahme wird in diesem Böschungsbereich per Suchschachtung die Lage der bestehenden, unter der DB-Trasse durchführenden Leitung ermittelt und diese an den neuen Schacht angeschlossen.
- Durchlass DN 600 lagegleich als Ersatz in DN 800 (Bau-km 12+093)
- Durchlass DN 600 lage- und dimensionsgleich als Ersatz (Bau-km 12+121)

Die Höhenlage der geplanten Durchlässe DN 800 und DN 600 orientiert sich an der vorhandenen Sohlhöhe des Grabens 5 und der Sohlhöhe des vorhandenen Muldenablaufschachtes sowie der Sohlhöhe des Bahnseitengrabens.

Weiterführende Forderungen zur Umverlegung von Durchlässen und Gewässern werden abgelehnt.

Eine nach der 2. Planänderung zugesagte Prüfung der Tieferlegung des Durchlasses DN 800 in Bau-km 12+093 ergab folgendes Ergebnis.

Der Höhenunterschied der Sohlen der beiden Durchlässe beträgt 21 cm. Eine Tieferlegung des Rohres bedeutet einen dauerhaften Stau eines Teiles des durchfließenden Wassers, da das anschließende

Rohr (unter der Bahnlinie) höher liegen bleibt. Ein Umbau im Bereich der DB-Trasse ist noch ungewiss, daher wird dieser neue Zustand zunächst als dauerhaft angenommen.

Der Straßenbaulastträger ist mit dauerhaft stehendem Wasser unter der Straße nicht einverstanden. Bei schadhafte Rohr oder Anschluss an den Übergabeschacht kann das stehende Wasser zu Schäden im Straßenkörper führen. Der aufgezeigte Nachteil dieser Lösung ist derart gravierend, dass die Planung nicht geändert wird.

Die Forderung wird zurückgewiesen

Graben 3.3 und 3.3.4

Aufgrund der ausgelasteten Vorfluter, fordert der Einwender den Teilausbau des Grabens 3.3 bzw. den Nachweis des Vorfluters im Notüberlauf.

Eine Grabenaufweitung ist nur für den Notüberlauf notwendig. Bezüglich dieser Thematik wird auf eingangs geschriebenes verwiesen. Der Durchlass liegt auch unter der DB-Strecke und wird daher unter der B 207 in Größe und Lage erneuert. Der Durchlass unter der DB-Strecke ist nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme.

Hinsichtlich der Auslastung des Gewässers und des Durchlasses obliegt der Nachweis beim Einwender.

Sollte aufgrund des bereits jetzt erforderlichen höheren Ausbaustandards eine Vergrößerung notwendig werden, hat eine Kostenübernahme der Verbesserung durch den Einwender zu erfolgen.

Graben 3.1 und 3.1.12

Der Einwender fordert die geradlinige Anbindung des Durchlasses des Gewässers 3.1 an den Durchlass der DB-Strecke. Ansonsten ist eine spätere Unterhaltung nur mit erhöhtem Aufwand möglich. Der geplante Verbindungsschacht zwischen dem geplanten Straßendurchlass und dem Bahndurchlass ist für eine spätere Unterhaltung nicht erreichbar.

Der Vorhabenträger sagte in der Erörterung zu, diesen Sachverhalt zu prüfen und kommt in seiner Abwägung zu folgendem Ergebnis.

Im Bereich der Anschlussstelle Puttgarden muss die heute vorhandene Fahrbahn nach Westen abgerückt werden, um die Errichtung der Parallelrampen zu ermöglichen. Neben der westlichen wird das Regenrückhaltebecken 6 errichtet. Nördlich des Beckens wird das Gewässer 3.1 umverlegt und mit einer rechtwinkligen Querung unter der B 207 durchgeführt.

Östlich der neuen Fahrbahn ist geplant, den Durchlass an das vorhandene Rohr, welches heute unter Straße und Bahn und zukünftig nur noch unter der Bahn verläuft, mit einem Schacht zwischen der neuen und der alten Leitung anzubinden. Zwischen dem neuen und dem vorhandenen Durchlass entsteht ein Knick von etwa 10°.

Es wurde eine rechtwinklige Querung außerhalb des Bereiches der Aufweitung aufgrund der Rampe gewählt, um einen möglichst günstigen Querschnittswinkel zur Straße zu ermöglichen und eine möglichst kurze Querung zu schaffen. Südlich der vorgesehenen Querung schließt die Abfahrrampe an

und damit wird die Fahrbahn deutlich aufgeweitet. Im Bereich des geplanten Durchlasses sind neben den Fahrstreifen lediglich die Verzögerungsstreifen vorhanden. Bei einer nördlicheren Verlegung im Bereich mit Standstreifen außerhalb der Verzögerungsstreifen ist ein Anschluss an den bestehenden Durchlass unter der DB-Trasse nur unter erschwerten Bedingungen möglich.

Der Planaufsteller ist der Auffassung, die, unter den gegebenen Umständen, günstigste Lage für den Schacht und Durchlass ermittelt zu haben. Eine Unterhaltung ist problemfrei möglich.

Abgesehen davon liegt die Unterhaltung des Durchlasses und des Schachtes beim Straßenbaulastträger, lediglich die Unterhaltung des Gewässers ist vom Einwender durchzuführen.

In der Ausführungsplanung wird auf der Westseite der B 207 ein Gitterrost vor dem Einlauf des Durchlasses vorgesehen, um den Eintrag von Treibsel zu verhindern bzw. zu reduzieren.

Diesen Ausführungen kann die Planfeststellungsbehörde folgen. Die Forderung wird angelehnt.

Graben 3.2

Die Forderung nach der Vergrößerung des Durchlasses auch unter dem straßenparallelen Wirtschaftsweg ist obsolet, da dieser in Absprache mit dem Anlieger und der Stadt Fehmarn im Zuge der Ausbaumaßnahme entfällt. Der Einwender macht allerdings darauf aufmerksam, dass wegen des Verzichtes auf den Weg die Erreichbarkeit des Gewässers erheblich erschwert werde. Die Zugänglichkeit wird zukünftig nur über landwirtschaftliche Flächen möglich sein. Aus diesem Grunde fordert er ein entsprechendes Wegerecht.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, den Sachverhalt noch einmal zu prüfen und stellt nach selbiger nachfolgendes fest.

In der Satzung der Wasser- und Bodenverbandes Fehmarn Nord-Ost ist unter § 5 aufgeführt, dass der Verband befugt ist, Unterhaltungsarbeiten auf den Grundstücken der Mitglieder durchzuführen. Zur Durchführung dieser Unterhaltung werden entsprechende Maschinen eingesetzt. Die Grundstückseigentümer sind verpflichtet, das Befahren ihrer Grundstücke sowie das Überqueren durch Personal des Verbandes bzw. durch beauftragte Personen zu dulden.

Die Anlieger des Gewässers haben jederzeit unentgeltlich die Unterhaltungs- und Wiederherstellungsarbeiten an den Gewässern von Hand oder von Maschinen zu dulden.

Alle Mitglieder haben keinen Anspruch auf die Zahlung einer Entschädigung für die Benutzung der Grundstücke durch das Verbandsunternehmen, wenn der Nachteil geringer ist, als der aus dem Unternehmen erwachsende Vorteil. Bei der allgemeinen Unterhaltung der Verbandsanlagen ist dies der Fall.

Aufgrund des in der Satzung festgelegten Wegerechtes ist das Erlangen eines zusätzlichen Wegerechtes für den Wasser- und Bodenverband zum Erreichen des Gewässers bzw. Überfahren der Grundstücke von den zukünftig vorhandenen Wirtschaftswegen und Gemeindestraßen aus nicht notwendig.

Die Forderung wird angelehnt.

Graben 3 und Graben 3.12

Der Einwender macht auf Unstimmigkeiten in der Darstellung der genannten Gewässer aufmerksam und geht von einem Durchlass DN 800 des Gewässers 3 unter der B 207 aus.

Die Planungen sehen folgende Situation, welche als Grundlage durchgeführte Ortsbesichtigungen hat, vor.

Der Graben 3.12 verläuft westlich der B 207. Dieser wird ab Bau-km14+886 aufgrund der Verbreiterung der Straße verlegt. Der Verlauf erfolgt offen und straßenparallel bis Bau-km 15+409. Dort mündet er in den Graben 3, dessen Verrohrung DN 600 an dieser Stelle zurückgebaut wird und dann bis Bau-km 15+534 straßenparallel weiterläuft. In Bau-km 14+915 befindet sich ein Durchlass DN 800 (Bauwerksverzeichnisnummer 170). Dieser entwässert einen Bahnseitengraben zwischen Bahnstrecke und Straße von West nach Ost in das Gewässer 3.12.

Der Durchlass des Gewässers 3 unter der B 207 in Bau-km 15+534 ist aktuell ein DN 600 und wird als DN 600 erneuert. Er unterquert die Straße von West nach Ost. Insofern ist die Planung nachvollziehbar und hinreichend konkret.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 5.2 (Anerkannte Naturschutzvereine)

Zu 5.2.1 (AG 29 (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015))

Bezüglich der Einwände zur Notwendigkeit und Finanzierung der Maßnahme siehe Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses.

Die Verkehrsprognose und das Alter der Verkehrszahlen betreffend, wird auf Punkt 5.0.3 verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes einer vorliegenden überdimensionierten Planung des Straßenquerschnittes ist festzustellen, dass Straßenplanungen von Neu- und Ausbaurvorhaben nach den eingeführten Technischen Regelwerken erfolgen, die die anerkannten Regeln der Technik darstellen. Danach wird in Abhängigkeit der Verkehrsmengen und der Funktion der Straße ein Straßenquerschnitt bestimmt. So ist auch in diesem Fall vorgegangen worden. Unabhängig von einer Fehmarnbeltquerung ist von einer deutlichen Zunahme der Verkehrszahlen, gerade im Güterverkehr, auszugehen.

Die Verkehrskolonnen, welche sich nach dem Anlanden der Fähren bilden, können sich schneller auflösen. Überholen von Lkw wird deutlich einfacher und vor allem sicherer.

Eine 3-Streifigkeit der Straße ist zum einen durch die vorgegebene Funktion nicht möglich (Kontinentalverbindung), zum anderen muss eine Straße bestimmte Längen für die vorzusehenden Wech-

sel der Überholrichtungen aufweisen. Insbesondere zwischen den Anschlussstellen auf Fehmarn sind diese Längen nicht vorhanden.

Wegen des Nichtausbaus der Fehmarnsundbrücke siehe Ziffern 5.0.1 sowie 5.0.10.

Kollisionsrisiko

Die Planung behandelt das Kollisionsrisiko im Rahmen des Tötungsverbotes. Hierbei wird im Hinblick auf die Relevanz von Tötungen ein allgemeines Lebensrisiko von einer systematischen Gefährdung durch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko unterschieden.

Im Artenschutzbeitrag wird im Einzelnen für die betroffenen Arten abgeschätzt, ob und in welchen Bereichen ein signifikant erhöhtes Lebensrisiko zu erwarten ist. Ist eine systematische Gefährdung zu erwarten, wurden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Kollisionsrisikos entwickelt worden. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen tritt keine Erhöhung des Kollisionsrisikos ein.

Bestandserfassung der Artengruppen Vögel und Säugetiere

Hinsichtlich der Vogelarten erfolgten im Jahr 2008 faunistische Erfassungen, welche 2012 durch eine Plausibilitätskontrolle aktualisiert wurde. Für die Gruppe der Säugetiere fanden 2008 ebenfalls faunistische Erfassungen sowie Datenabfragen statt, welche im Jahr 2013 aktualisiert wurden. Für die Gruppe der Fledermäuse erfolgte 2013 eine erneute faunistische Erfassung.

Eine Bewertung der Vogelarten erfolgte innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages für alle im faunistischen Gutachten ermittelten Arten. Hierbei erfolgte die Prüfung gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV – SH, 2013) für nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche in Gilden. Einzelprüfungen erfolgten für gefährdete Arten sowie für Arten mit besonderen Habitatansprüchen, Arten mit ungleicher räumlicher Verteilung in Schleswig – Holstein sowie für Koloniebrüter (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans).

Bewertung der Fledermausvorkommen sowie des Fischotters finden ebenfalls im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag statt.

Eine Bewertung der nicht artenschutzrechtlichen Mittel- und Großsäuger geschieht auf Ebene des landschaftspflegerischen Begleitplans.

Eine Berücksichtigung des Klein- und Greifvogelzuges ist nicht notwendig, da durch den Ausbau keine wichtigen Zugrouten zerschnitten werden. Darüber hinaus verläuft der Vogelzug parallel mit der Führung der Straße in einer Höhe von mindestens 16m, wodurch keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für den Klein- und Greifvogelzug besteht. Hier auftretende zufällige Kollisionen werden dem „allgemeinen Lebensrisiko“ zugeschrieben, da sie weder zeitlich noch räumlich vorhersehbar oder quantifizierbar sind.

Wild

Die Planung hat innerhalb des landschaftspflegerischen Begleitplans Wildvorkommen ausreichend behandelt und dargestellt. Durch eigenen Erhebungen und Datenabfragen der zuständigen Hegeringe werden Konflikte durch das Vorhaben auf die vorkommenden Arten ermittelt. Hierbei wird besonders auf die Zerschneidungswirkung eingegangen. Bei ermittelten Konflikten erfolgte die Entwicklung von Maßnahmen zur Minimierung.

Auf dem Festland entfällt zwar mit der Mittelhofbrücke eine Querungsmöglichkeit des Wildes, allerdings erfolgt bei Bau – km 03+757 die Schaffung einer neuen Unterführung, so dass von keiner Zunahme der Zerschneidungswirkung durch entfallen von vorhandenen Querungsmöglichkeiten auszugehen ist.

Auf der Insel Fehmarn werden durch den Ausbau der B 207 keine Tierlebensräume zerschnitten, daher besteht hier keine Notwendigkeit zur Anlage von Wildleiteinrichtungen und Querungshilfen. Als Querungsmöglichkeiten dienen unveränderte, angepasste sowie wiederhergestellte Überführungsbauwerke. Aufgrund der überwiegend geringen Verkehrsdichte der querenden Straßen kann ein gefahrloses queren der Tiere angenommen.

Bezüglich der Forderungen nach einem Wildschutzzaun auf der Insel Fehmarn zwischen der Fehmarnsundbrücke und Puttgarden wird auf die Auflage 2.1.2.12 nebst Begründung verwiesen.

Die geforderten Gitterroste sind ausschließlich für Straßen des untergeordneten Wegenetzes wie Land- und Forstwege vorgesehen, da sie nur mit geringen Geschwindigkeiten befahren werden können. Im Bereich klassifizierter Straßen stellen sie eine Gefährdung für den Verkehr dar. Um keine Unfallschwerpunkte zu schaffen, wird auf eingelassene Gitterroste innerhalb der Planung verzichtet. Um jedoch dem Wild auf dem Festland einen Wanderkorridor zu schaffen erfolgt eine Optimierung des Verlaufes der Wildschutzzäunung im Bereich der Anschlussstelle Großenbrode.

Fischotter

Auf Fehmarn fehlen geeignete Gewässer für den Fischotter, so dass hier lediglich ein Durchzugsgebiet für den Fischotter besteht.

Innerhalb des Untersuchungsraumes kann daher ein potentiell Vorkommen geschlossener Vorkommen des Fischotters ausgeschlossen werden. Infolgedessen kann auf eine fischottergerechte Herstellung der Gräben verzichtet werden.

Fehlende Berücksichtigung der Festen Fehmarnbeltquerung

Eine Betrachtung der Auswirkungen der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung erfolgte auf Ebene der Planfeststellung z. B. durch eine Berücksichtigung innerhalb der FFH – Verträglichkeitsprüfungen hinsichtlich möglicher zusammenwirkender Beeinträchtigungen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer 4.2.1 nebst Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Insoweit sich die Einwände des BUND zu Eigen gemacht werden, wird auf die Ausführungen zu den Ziffern 4.2.2 und 5.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der gemeinsam abgegebenen Stellungnahme vom 14.01.2015 sowie vom 12.08.2015 mit dem BUND und des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e. V. wird auf die Ziffern 4.2.2 und 5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.2.2 (RA Dr. Mecklenburg für BUND-SH (15.12.2011 / 16.09.2013 / 14.01.2015))

Anträge:

Dem Antrag auf Zurückweisung des Antrages auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für dieses Vorhaben wird nicht gefolgt, auf die materiell rechtliche Würdigung und die weitere Ausführung im Begründenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Auflagen und Vorbehalte waren einzig in dem Umfang und Inhalt dem Vorhabenträger durch die Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen, wie dies in Ziffer 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgte.

Soweit rechtlich zulässig, sind dem Einwander einzelne Schriftstücke im Zusammenhang mit dieser Planung zugekommen. Für darüber hinaus gehende Einsichtnahmen ist ein Antrag nach dem Informationsfreiheitsgesetz zu stellen.

Fehlende Betrachtung der Beeinträchtigungen in den faunistischen Untersuchungen

Die Aufgabe der Faunistischen Gutachten besteht in der artbezogenen Darstellung des Bestandes. Darüber hinaus kann das Gutachten Funktionsräume hinsichtlich ihres Konfliktpotenzials ausweisen. Eine Bewertung der Bedeutung sowie Beeinträchtigungen der Maßnahme hinsichtlich faunistischer Konflikte erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan für ungeschützte Arten sowie für artenschutzrechtlich relevanten Arten im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 12.0 sowie Materialband des festgestellten Plans) und ist nicht Bestandteil der faunistischen Gutachten.

Artenschutz

(Datengrundlagen)

Eine geforderte neue Kartierung für die im Jahr 2008 erhobenen Daten ist nicht erforderlich. Um die Aktualität der Daten zu gewährleisten ist nach einer Zeitspanne von fünf Jahren für laufende Planfeststellungsverfahren gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzes in der Planfeststellung“ (LBV-SH, 2013) eine Plausibilitätskontrolle durchzuführen. Diese dient der Überprüfung der Ergebnisse der erhobenen Daten und den daraus abgeleiteten Maßnahmen. Auf Grundlage der

Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung erfolgt im Einzelfall eine Entscheidung über die Notwendigkeit einer erneuten Kartierung.

Durch den Vorhabenträger erfolgte 2012 eine Plausibilitätsprüfung mittels einer Überprüfung der Biotop- und Habitatstrukturen. Aufgrund der geringen landschaftlichen Veränderungen im Untersuchungsgebiet konnte für keine Art eine Notwendigkeit einer erneuten Kartierung festgestellt werden, da Änderungen des Artpotentials ausgeschlossen werden können.

Neu- bzw. Aktualisierungskartierungen erfolgten für Amphibien und Fledermäuse.

Für die Gruppe der Amphibien begründet sich dies daraus, dass innerhalb der Laichpopulationen jährlich große Schwankungen bestehen.

Eine Aktualisierungskartierung ergab sich für die Fledermäuse aus der zwischenzeitlich eingeführten Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (LBV-SH, 2011).

Der Vorwurf, dass die Auslegung der 1. Planänderungsunterlagen 2013 ohne die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfungen bzw. Aktualisierungskartierungen aus 2012 verfrüht erfolgte, ist zurückzuweisen. Zum Zeitpunkt der 1. Planänderung bestand eine ausreichende Aktualität aller Erfassungen, wodurch keine Notwendigkeit einer Plausibilitätskontrolle bestand.

Art, Umfang und Methodik der erfolgten Plausibilitätsprüfung sowie Neu- bzw. Aktualisierungskartierungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage zu stellen. Der Vorhabenträger hat 2012 eine Aktualisierung der Fledermaus- sowie Amphibiendaten in Auftrag gegeben, um eine ausreichende Aktualität der Daten zu gewährleisten. Diese Aktualisierungen der Daten wurde bei der Planfeststellung als Deckblatt einbezogen und im Zuge der 2. Planänderung entsprechend berücksichtigt (vgl. Materialband). Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung erfolgte ein Abgleich der Biotoptypenkartierung aus 2008 in Hinblick auf die Fragestellung welche strukturellen Änderungen sich in der Zwischenzeit ergeben haben und welche Auswirkungen dies auf Artenspektrum und Abundanzen der jeweiligen Artengruppe haben kann. Im Ergebnis hat sich die Biotoptypenausstattung im Plangebiet zwischen der Erstkartierung 2008 und der Plausibilitätsprüfung 2012 nur an wenigen Stellen marginal verändert. Der Umfang der jeweiligen Erfassungsmethoden stellt im Ergebnis eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Ermittlung der Beeinträchtigungen dar.

(Fischotter)

Die Auswahl des Probepunktes zur Erfassung des Fischotters erfolgte nach anerkannten Erfassungsmethoden. Im Untersuchungsgebiet stellt die Großenbroder Au die einzige Struktur dar, an der ein Vorkommen des Fischotters anzunehmen ist, wodurch die Wahl des Standortes zur Erfassung des Fischotters plausibel ist. Da zusätzlich zu der Erfassung an der Großenbroder Au eine Datenrecherche erfolgte, sind in die vorliegende Planung weitere Erfassungspunkte berücksichtigt wor-

den, wodurch eine ausreichende faunistische Aufnahme des Fischotters hinsichtlich der Ermittlung möglicher vorhabenbedingter Konflikte anzunehmen ist.

Eine vom Einwender geforderte artenschutzrechtliche Prüfung ist nicht erforderlich. Im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag erfolgte eine Relevanzprüfung für den Fischotter, in der mit hinreichender Sicherheit eine Betroffenheit durch das Vorhaben ausgeschlossen werden konnte. Eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung ist daher nicht notwendig.

Ein erhöhtes Tötungsrisiko für den Fischotter liegt nur vor, wenn durch ein Vorhaben das Kollisionsrisiko signifikant erhöht wird. Dies ist der Fall wenn bedeutende faunistische Verbindungswege von kollisionsanfälligen Arten zerschnitten werden. Da durch das Vorhaben keine bedeutenden Wanderwege des Fischotters zerschnitten werden, kann in der vorliegenden Planung eine Erhöhung des Tötungsrisikos ausgeschlossen werden.

Das Unterführungsbauwerk im Bereich der Großenbroder Au wird fischottergerecht ausgebaut. Gemäß dem Merkblatt für Tierquerungshilfen an Straßen (Ausgabe 2008) sind Trockendurchlässe/Rohrdurchlässe ohne Gewässer ebenfalls als Querungshilfe für den Fischotter wirksam. Da für die Gestaltung der Querungshilfe die Vorgaben des Merkblattes berücksichtigt wurden, kann von einer ausreichenden Verbesserung der Vernetzungsfunktion für den Fischotter ausgegangen werden. Eine Ausgestaltung des Durchlasses als offene Unterführung ist aus Gründen des Hochwasserschutzes und der Entwässerung nicht möglich. Eine Verbindung mit dem Auslauf der Großenbroder Au erfolgt durch die Anlage eines offenen Grabens (5.1 A). Auf die Nebenbestimmung Nr. 15 dieses Beschlusses wird verwiesen.

(Fledermäuse)

Von dem Einwender geforderte artbezogene Methoden zur Erfassung sind nicht notwendig. Der gewählte Methodenmix aus Detektorbegehungen, Horchboxen und Bat-Cordern sind hinreichend artspezifisch zur Bestimmung des Bedarfs an Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen.

Die gewählte Erfassungsmethode stellt den Stand der Technik für Straßenbauvorhaben gemäß den Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH, 2011) dar. Eine einwenderseits geforderte Berücksichtigung der Arbeitshilfe des Bundes „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (BMVBS, Entwurf Oktober 2011) ist nicht erforderlich, da diese Arbeitshilfe bis zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses weder vom Bund noch vom Land Schleswig-Holstein eingeführt wurde. Die vom Einwender vorgebrachte Kritik, dass der von der Arbeitshilfe des Landes vorgegebene Methoden- und Zeitumfang der Standardmethode zu gering ist, wird zurückgewiesen. Die Vorgaben widersprechen nicht der aktuellen Rechtsprechung, wonach Erfassungen nur soweit gehen müssen, bis hinreichend Daten zur Konflikterkennung und –bewältigung erhoben worden sind. Dieses wird mit den in der Arbeitshilfe beschriebenen Methoden gewährleistet, da sie einen umfangreichen Methodenmix vorschlägt. Entgegen der Auffassung der Einwender wird der gewählte 100m Korridor

zur Erfassung von Flugrouten sowie Jagdhabitaten als ausreichend erachtet, da die Gefahr von Beeinträchtigungen wie Kollisionen ausschließlich im Bereich der befahrenen Straße besteht.

Nach den Vorgaben der Arbeitshilfe des Landes sind bis zu 6 Terminen Begehungen mit dem Detektor mit zusätzlichem Einsatz von Horchboxen im Zeitraum Mai bis September vorgesehen. Ein geforderter Untersuchungszeitraum von Februar bis November mit je zwei Terminen sowie ein Dauereinsatz von Horchboxen sind demnach nicht notwendig.

Von dem Einwander geforderte Netzfänge sowie Besendungen sind in der vorliegenden Planung ebenfalls nicht erforderlich, da für die betroffenen Lebensräume keine planungsrelevante Verwechslungsgefahr für *Myotis* – Arten zur sachgemäßen Planung der erforderlichen Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen besteht.

Die Erfassung der Quartiere erfolgte durch Schwärmphasenerhebungen, optische Kontrollen nach Fledermausspuren sowie durch eine Höhlenbaumkartierung. Ein Erfordernis zur telemetrischen Ermittlung von Quartieren besteht nicht, da größere Quartiere von Fledermäusen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden können (vgl. Faunistisches Gutachten des festgestellten Plans). Die Aussage des faunistischen Gutachtens hinsichtlich der Einstufung der Balzquartiere im Untersuchungsgebiet stellt eine gutachterliche Bewertung der Bedeutung der Balzquartiere im Untersuchungsgebiet dar. Durch diese Aussage kann eine artenschutzrechtliche Beeinträchtigung der Quartiere als Bestandteil der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden.

Durch die faunistischen Erfassungen der Fledermäuse nach den Vorgaben der Arbeitshilfe des Landes Schleswig-Holsteins ergibt sich somit eine ausreichende nachvollziehbare Datengrundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Fledermausfauna.

Innerhalb der Planung wird nach den Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (LBV-SH, 2011) nach Jagdhabitaten und Flugstraßen differenziert. Eine Flugstraße besteht demnach, wenn innerhalb der Detektorerfassung und Sichtbeobachtungen ≥ 10 gerichtete Durchflüge bzw. ≥ 5 gerichtete Durchflüge gefährdeter Arten während eines 120 minütigen Zeitintervalls festgestellt werden können. Hierfür wird zunächst an geeigneten Leitstrukturen eine Erfassung mit stationären Erfassungssystemen durchgeführt. Bei ≥ 10 allgemeinen Fledermauskontakten oder ≥ 3 Rufsequenzen von *Myotis*-Arten innerhalb eines 120 minütigen Zeitintervalls erfolgt eine Detektorerfassung und Sichtbeobachtung. Die Detektorerfassungen und Sichtbeobachtungen aufgrund der Auswertungen der stationären Erfassungssysteme erfolgten innerhalb der Planung durch sogenannte Flugstraßenüberprüfungen (FSÜ). Da innerhalb dieser Überprüfungen keine gerichteten Durchflüge festgestellt werden konnten, erfolgte dementsprechend keine Ausweisung als Flugstraße.

Innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erfolgen für die Arten Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus und Rauhaufledermaus artenschutzrechtliche Prüfungen.

Für die von dem Einwander aufgeführten Arten (Zweifarbflledermaus, Braunes Langohr, Mückenfledermaus und *Myotis spec.*) bestehen keine artenschutzrechtlichen Betroffenheiten, da sie 2012

nicht nachgewiesen werden konnten (Braunes Langohr, Mückenfledermaus), außerhalb des Untersuchungsgebietes nachgewiesen wurden (Zweifarbflodermäus) oder durch den Eingriff keine artenschutzrelevanten Konflikte ausgelöst werden (*Myotis spec.*).

Die Beurteilung, ob in einem Jagdgebiet artenschutzrechtlich relevante Konflikte eintreten erfolgte nach der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau – Arbeitshilfe zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange bei Straßenbauvorhaben in Schleswig - Holstein“ (LBV 2011). Gemäß den Vorgaben ist eine Bewertung der Konflikte innerhalb der Jagdgebiete für alle Arten, die das jeweilige Gebiet regelmäßig nutzen durchzuführen. Hierbei liegt eine regelmäßige Nutzung vor, wenn mindestens ein Individuum einer Art bei mindestens 50% der Begehungen und/oder bei mindestens 3 Begehungen nachgewiesen werden kann.

Hinsichtlich der Gefährdung der Arten durch eine Erhöhung des Kollisionsrisikos durch das Vorhaben an Flugstraßen und in Jagdgebieten erfolgen im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag artbezogene Prüfungen. Hierbei wird das artspezifische Flugverhalten der Arten berücksichtigt. Ebenfalls erfolgt eine konkrete Prüfung der jeweiligen Arten bezüglich des Verlustes von Habitatstrukturen.

Unter Beachtung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kommt es zu keiner Verschlechterung der lokalen Population, so dass nicht von einem Verbotstatbestand ausgegangen werden kann.

Entgegen der Annahme der Einwender werden Querungshilfen nicht ausschließlich zur Konfliktvermeidung an Flugrouten geplant. Querungshilfen werden bei erheblichen Beeinträchtigungen von bedeutenden Flugrouten und/oder Jagdhabitaten notwendig, um strukturgebundenen Arten ein gefahrloses Queren der Straße zu ermöglichen. Da in der vorliegenden Planung keine strukturgebunden fliegenden Arten nachgewiesen wurden, kann hier auf die Errichtung von Querungsbauwerken verzichtet werden. Um betriebsbedingte Kollisionen der querenden Tiere zu verhindern erfolgt der Bau von Kollisionsschutzwänden (5.2 Ar) sowie ein Freihalten des straßennahen Bereichs von Gehölzpflanzungen (0.2 G/M), so dass ein Queren der Trasse in größerer Flughöhe erfolgt.

Eine mangelnde Wirksamkeit der geplanten beidseitigen Kollisionsschutzeinrichtungen in Form von Zäunen und Wänden ist nicht erkennbar. Innerhalb des Positionspapiers „Querungshilfen für Fledermäuse“ (2003) der ARBEITSGEMEINSCHAFT QUERUNGSHILFEN wird angenommen, dass Arten mit einem geringen – mittleren Kollisionsrisiko Trassen in größeren Höhen überfliegen. Als Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen werden Ablenkungsmaßnahmen empfohlen. Solche Ablenkungsmaßnahmen stellen z. B. Kollisionsschutzwände dar. Da die hier betroffenen Arten (Zwerg- und Breitflügel-Fledermaus) zu den Arten mit einem mittleren - geringen Kollisionsrisiko gehören, ist von einer ausreichenden Wirksamkeit der Maßnahme auszugehen. Zweifel an den Aussagen des Positionspapieres sind nicht gegeben, da auf den Ergebnissen dieses Papieres die Maßnahmen und deren Prognosesicherheiten der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ des BMVBS (Entwurf Oktober 2011) abgeleitet wurden.

Vorhabenbedingte Betroffenheiten von bedeutenden Flugstraßen können ausgeschlossen werden, da in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich keine Flugstraßen nachgewiesen werden konnten (vgl. Unterlage 12.0 des festgestellten Plans). Die Flugstraßen F3 und F4 liegen außerhalb des Eingriffsbereiches, wodurch es zu keiner vorhabenbedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos in diesen Bereichen kommt. Eine Zerschneidung dieser Flugrouten kann aufgrund der Entfernung zu dem Vorhaben ebenfalls ausgeschlossen werden.

Innerhalb der artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse erfolgte für alle nachgewiesenen Arten der bedeutsamen Fledermaushabitate eine Prüfung auf vorhabenbedingte artenschutzrechtliche Konflikte. Hierbei konnten keine vorhabenbedingte negativen Einflüsse in Verbindung mit Windenergieanlagen festgestellt werden, so dass derartige Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Bei den von dem Einwender vorgebrachten „Quartierbetroffenheiten“ in Straßenbäumen handelt es sich ausschließlich um Tagesverstecke. Wochenstuben und Winterquartiere konnten im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Der Verlust von einzelnen Tagesverstecke und Balzquartiere löst in der vorliegenden Planung kein Zugriffsverbot aus, da weitere Tagesverstecke im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen. Dementsprechend ist ein Ausgleich nicht erforderlich. Durch die vorgesehene Bauzeitenregelung werden Tötungen von Fledermäusen in den Tagesverstecken der Gehölze des Straßenrandbereiches während der Baufeldräumung verhindert.

Ausnahmen von der Bauzeitenregelung für Fledermäuse sind nicht vorgesehen. Die von dem Einwender angeführte Ausnahme stellt eine Vergrämungsmaßnahme für Brutvögel dar. Auf die Nebenbestimmung Nr. 11 unter 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der Breitflügel-Fledermaus ist für das Jagdhabitat J2-N ausschließlich der Verbotstatbestand der Tötung zu berücksichtigen. Das Jagdhabitat stellt für diese Art kein essenzielle Nahrungshabitat dar, da der überwiegende Teil der Tiere gemäß faunistischen Gutachten in Quartiernähe unmittelbar am Mitte- bzw. Lütjenhof jagt (vgl. Aktualisierungskartierung Fledermäuse, Materialband). Somit führt der Gehölzverlust des Jagdgebietes nicht zu einem Auslösen des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 3, da ein Funktionsverlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Folge des Verlustes eines für den Reproduktionserfolg essentieller Nahrungsraum ausgeschlossen werden kann. Ein Eintreten des Verbotstatbestandes nach § 44 (1) Nr. 2 kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da der Eingriff in das Jagdgebiet nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

Das Freihalten des Bereiches der rückgebauten Mittelhofbrücke (0.2 G/M) dient dementsprechend nicht als Ausgleich des Verlustes des Jagdhabitates, sondern als Maßnahme um eine Kollision der Tiere mit dem Verkehr der B 207 zu verhindern.

Der Große Abendsegler konnte ausschließlich im Bereich der Lagune nachgewiesen werden. Da gemäß dem faunistischen Gutachten (vgl. Materialband) das Jagdhabitat in diesem Bereich keinen

essentiellen Lebensraumbestandteil für den Großen Abendsegler darstellt, können Verbotstatbestände nach § 44 (1) Nr. 2 und Nr. 3 ausgeschlossen werden. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos durch das Vorhaben tritt aufgrund des Flugverhaltens dieser Art während der Jagd in einer Höhe von 10m – 40m nicht ein.

Bezüglich der einwenderseits vorgebrachten Kritik, dass innerhalb des Formblattes der Zwergfledermaus keine Angaben zur Art der vorkommenden Quartiere erfolgen, wird auf das entsprechende Formblatt verwiesen. In diesem heißt es, dass keine Quartiere im Vorhabenbereich nachgewiesen werden konnten, jedoch ein Vorkommen von Tagesquartieren nicht ausgeschlossen werden kann. Dementsprechend dient die Bauzeitenregelung der Vermeidung von Tötungen von Tieren in den Tagesverstecken. Ein Fehler ist nicht erkennbar.

Hinsichtlich des Kollisionsrisikos im Bereich der rückgebauten Mittelhofbrücke ergibt sich, entgegen der Auffassung der Einwender, eine Erhöhung des Kollisionsrisikos. Die angegebene Regel Flughöhe von 2m – 6m führt zu einem systematisch erhöhtem Kollisionsrisiko und nicht wie vom Einwender dargelegt zu einem Ausschluss von Kollisionen. Durch den Verzicht auf Gehölzpflanzungen der Maßnahme 0.2 G/M erfolgt dementsprechend eine Maßnahme zur Vermeidung von Kollisionen. Aufgrund des Freihaltens von Gehölzstrukturen im Nahbereich der rückgebauten Mittelhofbrücke finden die Tiere keine attraktiven Jagdhabitats mehr vor und werden so in größere Höhen gelenkt. Da Zwergfledermäuse bei Transferflügen über Offenland sowie über 4-spurige Straßen eine relativ hohe Flughöhe nutzen, kann davon ausgegangen werden, dass infolge der fehlenden attraktiven Strukturen die Tiere die B 207 in ausreichender Höhe queren und keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos erfolgt.

Entgegen der Auffassung der Einwender erfolgten in der Planung eine Untersuchung des Rauhaufledermauszuges sowie eine Ermittlung potentieller Beeinträchtigungen durch das Vorhaben. Innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages konnten jedoch Konflikte durch das Vorhaben auf den Habitatverbund der ziehenden Rauhaufledermäuse ausgeschlossen werden, so dass eine Entwicklung von Maßnahmen nicht notwendig ist.

Der Ausbau der B 207 ist als eigenständige Maßnahme ohne den Ausbau und Elektrifizierung der Schienenhinterlandanbindung geplant. Die Planung zur Schienenhinterlandanbindung befindet sich zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschluss noch nicht in einer ausreichend verfestigten Planung, so dass kein ausreichender Konkretisierungsgrad gegeben ist. Aufgrund der fehlenden planerischen Verfestigung können keine sicheren Bewertungen zu zusammenwirkenden Beeinträchtigungen getroffen werden.

(Vogelzug)

Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot durch den vierstreifigen Ausbau der B 207 hinsichtlich des Klein- und Greifvogelzuges durch eine Erhöhung der Verkehrszahlen, Vergrößerung des Regelquer-

schnittes sowie der gefahrenen Geschwindigkeit kann ausgeschlossen werden. Durch den Ausbau werden keine wichtigen Zugrouten zerschnitten, da der Vogelzug parallel mit der Führung der Straße verläuft. Hier auftretende zufällige Kollisionen werden dem „allgemeinen Lebensrisiko“ zugeschrieben, da sie weder zeitlich noch räumlich vorhersehbar oder quantifizierbar sind.

Die vom Einwender angegebene Zughöhe und die daraus resultierenden Verkehrsoffer beziehen sich nicht auf das Gebiet des Vorhabens, sondern auf den Vogelzug entlang der Küste an der Westseite Fehmarns. Für den Bereich des Vorhabens liegt die niedrigste Zughöhe bei 16m (vgl. Koop 2002 „Der Vogelzug über Schleswig – Holstein, Darstellung des sichtbaren Zuges von 1950 – 2002“).

Aufgrund dieser Erkenntnisse ist eine, vom Einwender geforderte, systematische Untersuchung des Klein- und Greifvogelzuges nicht notwendig.

Der Ausbau der B 207 ist als eigenständige Maßnahme ohne den Bereich über den Fehmarnsund geplant. Eine Erfassung des Vogelzuges in diesem Bereich ist nicht notwendig, da Konflikte durch das Vorhaben auf Zugvögel in diesem Bereich ausgeschlossen werden können, da dieser Bereich nicht vom Ausbau betroffen ist.

Ebenso erfolgt der Ausbau der Schienenanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung der Deutschen Bahn AG als eigenständige Planung. Zum Zeitpunkt dieses Planfeststellungsbeschlusses besteht für die Planung der DB AG keine ausreichend verfestigte Planung. Kumulative Betrachtungen erfolgen ausschließlich für verfestigte Planungen mit ausreichendem Konkretisierungsgrad, da nur so sicher das Kumulationspotenzial bewertet werden kann. Somit können keine sicheren Aussagen über Kumulationseffekte hinsichtlich der Belange des Vogelzuges getroffen werden, wodurch eine Betrachtung des Bereiches des Fehmarnsundes bezüglich des Vogelzuges entfallen kann.

(Brutvögel)

Die vom Vorhabenträger gewählte Erfassungsmethodik der Brutvögel entspricht dem Raum und ist für das zu erwartenden Artenspektrum als ausreichend anzusehen. Die Ergebnisse der Erfassung enthalten ausreichend Informationen über die avifaunistische Ausstattung des Untersuchungsraumes, um mögliche Konflikte durch den vierstreifigen Ausbau der B 207 zu ermitteln.

Eine Gesamtbewertung des Untersuchungsraumes ist nicht erforderlich, da die artenschutzrechtliche Prüfung der Brutvögel auf Gruppenniveau bzw. auf Artniveau erfolgt. Durch diese Art der artenschutzrechtlichen Bewertung kann eine zu geringe Bedeutung des Raumes sowie eine Unterschätzung der Relevanz des Eingriffes ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Brutplätze der Eiderente im Bereich des Fehmarnsundes handelt es sich um eine Mindestangabe an Brutbeständen (vgl. Faunistisches Gutachten des festgestellten Plans). Der Argumentation des Vorhabenträgers, das aufgrund der nicht Betroffenheit der Sundbrücke durch den Ausbau eine Beeinträchtigung dieser Vorkommen ausgeschlossen werden kann, wird gefolgt. Entgegen der Annahme des Einwenders besteht keine kumulierende Wirkung mit dem Ausbau der

Fehmarnsundbrücke, da für diese Planung zum Zeitpunkt des vorliegenden Beschlusserlasses noch keine verfestigte Planung vorliegt.

Der Einwand, dass keine Betrachtung von temporären Störungen für die Feldlerche erfolgte ist zurückzuweisen. Eine Betrachtung von zeitlich begrenzten Auswirkungen erfolgte auf Ebene der Eingriffsregelung unter dem Konfliktpunkt T3 im landschaftspflegerischen Begleitplan. Innerhalb der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden baubedingte Konflikte dem Verbotstatbestand der Tötung (Baufeldräumung) und dem Verbotstatbestand der Störung (Störungen in der Bauphase) zugeordnet (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans).

Ebenfalls ist der Zweifel an der naturschutzfachlichen Eignung der geplanten CEF – Maßnahmen zurückzuweisen. CEF – Maßnahmen bedürfen grundsätzlich einer Funktionskontrolle, um den Erhalt der ökologischen Funktion sicher zu stellen. Für die in Anlage 12 dargestellten CEF – Maßnahmen für die Feldlerche ist eine entsprechende Funktionskontrolle vorgesehen. Auf die Nebenbestimmung Nr. 5 unter Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen. Dementsprechend können die geplanten Maßnahmen der Feldlerche naturschutzfachlich anerkannt werden.

Die Beschränkung der Baufeldräumung einschließlich der Entfernung der Vegetation und der Oberbodenabschiebung in den betroffenen Bruthabitaten des Kiebitzes gewährleistet, dass Tötungen von Individuen oder eine Zerstörung von Nestern und Eiern vermieden werden. Die angeordnete Bauzeitenregelung stellt in der Regel die wirksamste Vermeidung von Tötungen während der Baufeldfreimachung dar.

Vergrämuungsmaßnahmen für den Kiebitz sind nur unter bestimmten Bedingungen und nach Zustimmung des LLUR zulässig. Mit der Vergrämuung können in räumlich begrenzten Bereichen baubedingte Tötungen des Kiebitzes vermieden werden, wenn ein durchgehender Bauablauf aus bestimmten Gründen nicht eingehalten werden kann. Das LLUR entscheidet im Einzelfall über die Zulässigkeit. Auf die Nebenbestimmung Nr. 11 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Verbotstatbestand der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG tritt bei Eingriffsvorhaben nach § 44 Abs. 5 BNatSchG nur dann ein, wenn die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht erhalten bleibt. Für den Kiebitz verbleiben auch nach der Realisierung des Vorhabens ausreichend geeignete Strukturen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Für die den Verlust der Fortpflanzungs- und Ruhestätten von 2 Brutpaaren erfolgt mit den Maßnahmen 6.7 und 6.8 die Schaffung neuer Strukturen im räumlichen Zusammenhang.

Eine Rechtsfehlerhaftigkeit kann somit für die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen nicht erkannt werden.

Die Mehlschwalbe konnte im Funktionsraum 3 und 3A (Streusiedlungen, Einzelhöfe, Teil von Großenbrode) nachgewiesen werden. Da die Mehlschwalbe ein Brutvogel der menschlichen Bauten

sowie der Siedlungsbiotope ist und innerhalb des Funktionsraumes sowie in Großenbrode weiterhin ausreichend geeignete Strukturen erhalten bleiben, bestehen keine Zweifel hinsichtlich der gutachterlichen Aussage, dass ein Ausweichen der Mehlschwalbe möglich ist. Da die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten somit im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt, kommt es nicht zu einem Eintritt des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Bezüglich der Rohrweihe erfolgte innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Anlage 12.0 des festgestellten Plans) im Rahmen der Relevanzprüfung eine Bewertung der Art hinsichtlich möglicher Konflikte mit dem Vorhaben. Hierbei konnte das Auslösen der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG aufgrund fehlender Nachweise im Eingriffsbereich ausgeschlossen werden. Die Erstellung eines Formblattes erfolgt nur für Arten, für die artenschutzrechtliche Konflikte ermittelt werden. Da für die Rohrweihe Konflikte in der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden konnten, ist die Erstellung eines Formblattes für diese Art nicht notwendig.

Hinsichtlich der Kollisionsgefährdung des Säbelschnäblers sowie des Sandregenpfeiffers kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden. Wie von dem Einwender dargelegt werden in der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Kieler Institut für Landschaftsökologie, 2009) Arten, die Straßen gezielt zur Nahrungsaufnahme aufsuchen mit besonders hohem Kollisionsrisiko tabellarisch dargestellt. Darüber hinaus wird jedoch ebenfalls eine weitere Gruppe mit erhöhter Kollisionsgefährdung angegeben. Diese Gruppe setzt sich aus störungsunempfindlichen Arten zusammen, die im trassennahen Bereich brüten. Da der Sandregenpfeiffer sowie der Säbelschnäbler weder im trassennahen Bereich brüten noch die Straße gezielt zur Nahrungsaufnahme aufsuchen kann eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für diese beiden Arten ausgeschlossen werden.

Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko für den Uhu besteht nach Breuer et. al. (Straßentod von Vögeln – zur Frage der Erheblichkeit am Beispiel des Uhus, 2009) in einem Radius von 500m um den Brutplatz. In dem vorliegenden Vorhaben befindet sich der Brutplatz des Uhus 850m von der B 207 entfernt, wodurch ein erhöhtes Kollisionsrisiko, auch durch eine Verkehrszunahme, ausgeschlossen werden kann.

Der vorgebrachte Einwand, dass eine „Filterung“ der Brutvögel hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgte ist zurückzuweisen. Innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung für alle in faunistischen Gutachten ermittelten Arten durchgeführt. Hierbei erfolgte die Prüfung gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV – SH, 2013) für nicht gefährdete Arten ohne besondere Habitatansprüche in Gilden. Für gefährdete Arten, Arten mit besonderen Habitatansprüchen, Arten mit ungleicher räumlicher Verteilung in Schleswig – Holstein sowie für Koloniebrüter erfolgte die Prüfung auf Artniveau (vgl. Materialband des festgestellten Plans).

Der Ausbau der B 207 ist als eigenständige Maßnahme ohne den Bereich über den Fehmarnsund geplant. Deshalb ist eine Erfassung der Brutvögel in diesem Bereich nicht notwendig, da Konflikte durch das Vorhaben aufgrund der räumlichen Distanz in diesem Bereich ausgeschlossen werden können.

(Rastvögel)

Nach artenschutzrechtlicher Prüfung kann für die Rastvögel Berg-, Reiher- und Tafelente der Verbotstatbestand der Störung während der Bauphase durch sich bewegende Menschen nicht ausgeschlossen werden. Da ein Ausweichen der Rastvögel aufgrund bereits vorhandenen Störungen an den erreichbaren Rastgewässern nicht möglich ist, erfolgt zur Vermeidung der Störung eine Bauzeitenregelung. Durch ein Aussetzen der Bautätigkeit während der Hauptrastzeit von Oktober bis Ende April wird eine Störung der Rastvögel vermieden. Ein Mangel hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahme ist nicht erkennbar. Auf Nebenbestimmung Nr. 8 Unter Ziffer 2.3.7 wird verwiesen.

Aufgrund der geringen Veränderungen durch den Ausbau der B 207 kann eine vorhabenbedingte Erhöhung des bereits bestehenden sehr geringen Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden. Durch die Bauwerke der Maßnahme 5.2 Ar in Verbindung mit den Irritationsschutzwänden der Maßnahme 5.5 M kann das bereits vorhandene sehr geringe Kollisionsrisiko gesenkt werden. Die Errichtung der Kollisionsschutzwände der Fledermäuse sowie die sich daran anschließenden Irritationsschutzwände des Querungsbauwerkes verlaufen von Bau-km 03+700 – Bau-km 04+420 und damit entlang des Bereiches, in dem das bereits bestehende Kollisionsrisiko ermittelt wurde. Dementsprechend dient die Maßnahme 5.2 nicht der Vorbeugung oder der Bewältigung eines artenschutzrechtlichen Konfliktes der Rastvögel sondern trägt zur Verbesserung der bestehenden Situation bei.

(Amphibien)

Einwenderseits wurde das Schutzkonzept der Amphibien als mangelhaft kritisiert. Diese Kritik ist zurückzuweisen. Die planfestgestellten Maßnahmen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und sind geeignet ein Einwandern der Tiere in die Baustelle sowie in den Gefahrenbereich der B 207 zu verhindern. Somit werden bau- und anlagebedingte Tötungen der Kammolche verhindert. Hinsichtlich der Maßnahmenblätter sind ebenfalls keine Mängel erkennbar. Der Vorhabenträger hat die Maßnahmenblätter gemäß den Vorgaben der „Musterkarten für die einheitliche Gestaltung Landschaftspflegerischer Begleitpläne im Straßenbau (Bundesministerium für Verkehr, 1998) erstellt. Hiernach beinhaltet die Aussage zur Herstellung der Maßnahme ausschließlich Informationen über den Umfang, zum Standort und zum Durchführungszeitpunkt. Dementsprechend kann auf eine detaillierte Ausführung der Herstellung verzichtet werden und ein Verweis auf die entsprechenden Merkblätter als ausreichend angesehen werden.

Verbotsvermeidung

Eingriffe sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehende

Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“.

Durch die Maßnahmen zur Vermeidung des Eintretens der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfolgt eine naturschutzfachliche Aufwertung der Flächen. Durch diese ökologische Aufwertung der Lebensraumfunktionen stellen diese Maßnahmen keinen Eingriff Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG dar.

Die Vergrämungsmaßnahme gilt nur in bestimmten Ausnahmefällen und ist nur mit Zustimmung des LLUR zulässig (vgl. Nebenbestimmung Nr. 11 unter Punkt 2.3.7 dieses Beschlusses). Dementsprechend handelt es sich bei dieser Maßnahme nicht um einen „Regelvorschlag“, sondern um eine nicht vorhersehbare Ausnahme.

Bauzeitenregelung

Zur Vermeidung von Tötungen während der Baufeldfreimachung ist vorrangig die Festlegung von Zeitfenstern für die Baufeldfreimachung vorgesehen, in denen sich weitest möglich keine Tiere im Baufeld befinden. Eine solche Anordnung von Bauzeitregelungen ist eine übliche und in der Regel die wirksamste Methode zur Vermeidung von Tötungen während der Baufeldfreimachung (siehe Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09.07.2008 – 9 A 14/07, NuR 2009, 112).

Baufeldfreimachung

Entgegen der Annahme der Einwender wird der Verlust von Gehölzen als eigenständiger Eingriff gewertet. Dies erfolgt im Zuge der Eingriffsregelung gemäß § 14 BNatSchG. Eine Bewertung der Verluste von Quartieren aufgrund der Baufeldfreimachung erfolgt innerhalb der Artenschutzrechtlichen Prüfung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Ausweichmöglichkeiten

Grundsätzlich wird im Artenschutzbeitrag die Möglichkeit des Ausweichens auf andere ungestörte Bereiche der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten nur einbezogen, wenn dies mit der Ökologie der jeweiligen Arten begründbar ist und entsprechend geeignete Lebensräume vorhanden sind. Der Vorwurf einer mit dieser Argumentation verbundenen „Salamitaktik“ ist aufgrund der artbezogenen durchgeführten und fachlich nachvollziehbaren Bewertung zurückzuweisen.

Gebietschutz

Eine angeblich nicht korrekte Ausweisung für die besonderen Schutzgebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ sowie DE 1633-491 „Ostsee östlich Wagrien“ sind nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Abgrenzung und Ausweisung von Natura 2000 Gebieten erfolgt durch das Ministerium für Energiewende, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig – Holstein (MELUR).

Die Auswahl der Flächen von Vogelschutzgebieten erfolgt nach festgelegten ornithologischen Kriterien. Die Gebietsabgrenzung des besonderen Schutzgebietes DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ erfolgte nach diesen Kriterien. Das Gebiet beinhaltet im Bereich des Vorhabens ausschließlich flachgründige Küstengewässer, die als Schlafplätze für die Rastvögel von essentieller Bedeutung sind. Die von der Gebietsgrenze „durchschnittenen“ Rastgebiete dienen als Nahrungshabitate und sind für die vorkommenden Rastvögel nicht von essenzieller Bedeutung. Somit erfüllen sie die festgelegten ornithologischen Kriterien nicht und sind dementsprechend nicht zwingend als Bestandteile des Gebietes auszuweisen. Demzufolge kann eine fehlerhafte Gebietsabgrenzung für den Wirkungsbereich des Vorhabens ausgeschlossen werden.

Eine Verschlechterung der Natura 2000 Gebiete durch Lärm und Stickstoffeinträge tritt nicht ein. Bezüglich der zusätzlichen Einträge von Stickstoffen erfolgte für jedes Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung eine Berechnung hinsichtlich zu erwartenden Stickstoffdepositionen (vgl. Materialband des festgestellten Plans). Hierbei konnten erheblichen Beeinträchtigungen für die jeweiligen Gebiete ausgeschlossen werden.

Ebenfalls erfolgten für die vorkommenden Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie artbezogene Prüfungen auf Lärmbetroffenheit. Innerhalb dieser Prüfungen können signifikante Auswirkungen durch Lärm aufgrund des Vorhabens ausgeschlossen werden.

Ein durch das Vorhaben erhöhtes Kollisionsrisiko auf die in den Gebieten vorkommenden Arten kann nach artbezogenen Prüfungen für alle Arten ausgeschlossen werden. Auf die entsprechenden Verträglichkeitsprüfungen des festgestellten Plans wird hingewiesen.

Der Ausbau der B 207 ist als eigenständige Maßnahme ohne den Bereich über den Fehmarnsund geplant. Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Bereich des Fehmarnsundes können aufgrund der räumlichen Distanz zum Vorhaben ausgeschlossen werden.

Um Auswirkungen auf eine neue Fehmarnsundquerung durch das Vorhaben (z. B. Zwangspunkte) ausschließen zu können, endet das Vorhaben bereits an den Böschungsfüßen der vorhandenen Fehmarnsundbrücke.

Der Einwand, dass keine Betrachtung der kumulativen Wirkungen innerhalb der Verträglichkeitsprüfung des Gebietes DE 1532-321 „Sundwiesen Fehmarn“ erfolgte wird zurückgewiesen. Innerhalb der Verträglichkeitsprüfung wurden alle Projekte mit einer ausreichend verfestigten Planung zum Zeitpunkt der Planfeststellung berücksichtigt. Demensprechend ist die gewählte Formulierung des Vorhabenträgers, dass es nicht zu kumulativen Auswirkungen in Zusammenhang mit anderen Projekten kommt, korrekt.

Erhebliche Beeinträchtigungen der prioritären Lebensraumtypen 1150 (Lagunen des Küstenraumes) und 2130 (Festliegende Küstendünen mit krautiger Vegetation) des FFH – Gebietes DE 1632-392 „Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche können ausgeschlossen wer-

den. Einwirkungen durch Luftschadstoffe können durch eine durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung (vgl. Materialband des festgestellten Plans) ausgeschlossen werden. Entgegen der Einwendung erfolgte eine Einbeziehung des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke Lübeck – Puttgarden hinsichtlich der Luftverschmutzung. Da zum Zeitpunkt dieses Beschlusserlasse keine hinreichend verfestigte Planung des Ausbaus der Schienenhinterlandanbindung besteht, kann eine Betrachtung hinsichtlich Beeinträchtigungen auf charakteristische Arten der Lebensräume nicht in dem vorliegenden Vorhaben erfolgen. Eine Prüfung dieser Beeinträchtigungen kann somit nur in der Unterlage zur Schienenhinterlandanbindung durch die Deutsche Bahn erfolgen.

Wie unter Ziffer 5.0.5 dieses Beschlusses bereits beschrieben ist die Verkehrsprognose nicht zu beanstanden. Daher sind die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der FFH- und Vogelschutzgebiete nicht höher zu bewerten.

Eine Betrachtung der in den Gebieten vorkommenden Vogelarten erfolgte hinsichtlich der gebiets-spezifischen Erhaltungs- und Schutzmaßnahmen anhand von charakteristischen Rast- und Brutvögel innerhalb der Verträglichkeitsprüfungen. In den Gebieten auftretenden Fledermausarten wurden nicht betrachtet, da sie keinen Teil der Erhaltungs- und Schutzmaßnahmen bilden. Dementsprechend sich keine Defizite bezüglich „flugfähigen Arten“ erkennbar.

Betroffenheiten von „traversierenden“ Arten wurden ebenfalls, sofern sie nicht von Bedeutung für die Erhaltungs- und Schutzziele der FFH – Gebiete sind, anhand ermittelter charakteristischer Arten der Lebensraumtypen berücksichtigt. Für Arten, bei denen Beeinträchtigungen ermittelt werden konnten erfolgten Maßnahmen zur Schadenbegrenzung (vgl. Materialband des festgestellten Plans).

Die Auswahl der Flächen von FFH-Gebieten erfolgt nach festgelegten naturschutzfachlichen Kriterien. Die Gebietsabgrenzungen der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“, DE 1532-321 „Sundwiesen Fehmarn“, 1632 – 392 „Küstenlandschaft vor Großenbrode und vorgelagerte Meeresbereiche“ sowie DE 1631 – 392 „Meeresgebiet der östlichen Kiele Bucht“ erfolgten nach diesen Kriterien. Alle Gebiete beinhalten Lebensraumtypen des Anhang I sowie Arten des Anhangs II der FFH – Richtlinie. Außerhalb der Gebietsabgrenzungen konnten innerhalb des Untersuchungsraumes keine weiteren Lebensraumtypen des Anhangs I festgestellt werden, demzufolge kann eine fehlerhafte Gebietsabgrenzung für den Wirkungsbereich des Vorhabens ausgeschlossen werden.

Der Einwender hält die zu Grunde gelegte Bagatellschwelle von 3% des critical load entgegen der aktuellen Rechtsprechung für unzulässig, da sie dem FFH – Recht widersprechen soll. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Rechtsprechung an und kann keine Widersprüche hinsichtlich der FFH – Richtlinie erkennen.

Biodiversitätskonvention

Die Biodiversitätskonvention wird durch die bestehenden Naturschutzrichtlinien der Europäischen Gemeinschaft und das nationale Recht umgesetzt. Weitergehende Anforderungen als die Anwendung der darin enthaltenen für ihn relevanten Regelungen bestehen für einen Vorhabenträger nicht. So wird beispielsweise der Schutz der biologischen Vielfalt in § 1 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als explizites Ziel des Naturschutzes und der Landschaftspflege formuliert. Die nachfolgenden Regelungen des BNatSchG setzen dieses Ziel im Konkreten um.

Eine explizite Nennung der biologischen Vielfalt als Schutzgut erfolgt auch in § 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPG. Die biologische Vielfalt umfasst die Vielfalt der Arten, die genetische Vielfalt innerhalb der Arten sowie die Vielfalt an Ökosystemen bzw. Lebensgemeinschaften, Lebensräumen und Landschaften (Gassner, Winkelbrandt, Bernotat, UVP und strategische Umweltprüfung 2010). Die Berücksichtigung der biologischen Vielfalt im Rahmen der Umweltprüfung kann nach den Autoren „in großen Teilen auf den üblichen Schutzgütern, Parametern, Leistungen und Funktionen aufbauen“. Auch der in der biologischen Vielfalt enthaltene wertende Aspekt werde mit den üblichen Bewertungskriterien verdeutlicht.

Auf der Genehmigungsebene der UVS wird die biologische Vielfalt insbesondere durch den besonderen Artenschutz und die Berücksichtigung gefährdeter Arten abgedeckt, wobei auch die Ausbreitungswege der Arten berücksichtigt werden. Des Weiteren werden artunabhängige Merkmale besonderer Lebensräume wie z.B. Extremstandorte und ihre Dynamik berücksichtigt. Dies ist im Rahmen des LBP, der ebenfalls Unterlage nach § 6 UVPG ist, erfolgt, auch wenn hier ebenfalls das Schutzgut biologische Vielfalt nicht explizit angesprochen wird. Die Anforderungen des UVPG im Hinblick auf die Berücksichtigung der biologischen Vielfalt werden damit in den vorhandenen Unterlagen zum 4streifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen und Puttgarden erfüllt.

Durch Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen wird kein Eintreten der Verbotstatbestände gemäß § 44 (1) BNatSchG durch den geplanten Ausbau der B 207 Heiligenhafen - Puttgarden ausgelöst. Durch die Vermeidung einer Schädigung sind keine weiteren systematischen Bearbeitungen notwendig. Mit der Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen und gesetzlichen Regelungen hat der Vorhabenträger den Aspekt der biologischen Vielfalt insgesamt ausreichend berücksichtigt.

Die für das Vorhaben ausgewählten Tiergruppen repräsentieren die Biologische Vielfalt in ausreichendem Maß.

Umweltschadensrecht

Eine Vorwirkung des Umweltschadensgesetzes vom 10. Mai 2007 besteht nicht. Gemäß § 19 Abs. 1 BNatSchG liegt keine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen vor bei zuvor ermittelten nachteiligen Auswirkungen von Tätigkeiten einer verantwortlichen Person, die von der zuständigen Behörde im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG, der artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 und 45 BNatSchG sowie der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG genehmigt wurden oder zulässig sind. Der Vorhabenträger hat mögliche vorhabenbedingte Schädigung

gungen von Arten und natürlichen Lebensräumen nach § 19 BNatSchG im Rahmen seiner Fachgutachten geprüft und ist damit für diese Umweltschäden enthaftet. Die Haftung für Schäden an Böden und Gewässern richtet sich nach den Fachgesetzen, die im Rahmen der Baudurchführung vom Vorhabenträger berücksichtigt werden.

CEF- Maßnahmen bedürfen grundsätzlich einer Funktionskontrolle, bei der nachzuweisen ist, dass die benötigte Funktionalität der beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten bereitgestellt wird. Die Forderung nach einem Wirksamkeitsnachweis ist zurückzuweisen. Die neu geschaffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten müssen als Habitat für die Art geeignet sein sowie hinsichtlich ihrer Ausdehnung und Qualität die betroffene Lebensstätte ersetzen können (vergl. LBV-SH 2009 und Hinweise der LANA zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des BNatSchG 2009). Für die in Anlage 12 dargestellten und artspezifisch abgeleiteten CEF-Maßnahmen ist eine entsprechende Funktionskontrolle vorgesehen und im Sinne einer aufschiebenden Bedingung in der Nebenbestimmung Nr. 5 der Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses festgeschrieben.

Die Einwander berufen sich bei ihrer Forderung nach einem vollen Nachweis der Wirksamkeit auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.03.2008 zur A 44 (Hessisch-Lichtenau), dass die unterschiedlichen Anforderungen an Schadensbegrenzungs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung bekräftigt. Unabhängig davon, ob die Aussagen des Urteils auf das Regime des besonderen Artenschutzes übertragen werden können, erfüllen die in der Planung vorgesehenen und mit Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Maßnahmen den erforderlichen hohen Anspruch an die Wirksamkeit vor Eintritt der vorhabensbedingten Wirkungen.

Auch die Bedingungen des Leitfadens der Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG (2007) werden von der Planung erfüllt. Mit den geplanten CEF-Maßnahmen wird sichergestellt, dass die Fortpflanzungs- und Ruhestätten der betroffenen Arten nach Durchführung der Maßnahmen mindestens die gleiche Ausdehnung und Qualität besitzen. Die Maßnahmen reichen auch vor dem Hintergrund des ungünstigen Erhaltungszustandes einzelner Arten mit erforderlicher Sicherheit aus, Beschädigungen oder Zerstörungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu vermeiden. Ihrer Planung liegt der aktuelle Stand der Wissenschaft und Forschung zu Grunde. Ihre Umsetzung wird fachlich durch Experten begleitet und ihre Wirksamkeit entsprechend geprüft. Hinsichtlich der Bewertung der im Einzelnen durchzuführenden Maßnahmen wird auf Ziffer 2.3.3 (Zulässigkeit gemäß § 44 Abs. 1 i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG) verwiesen.

Die ausdrückliche Zulassung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen als verbotsvermeidende CEF-Maßnahmen im § 44 Abs. 5 BNatSchG widerspricht dem Leitfaden der Kommission nicht. Sofern dieser feststellt, dass sich funktionserhaltende Maßnahmen von Ausgleichsmaßnahmen im engeren Sinne unterscheiden, bezieht er sich auf Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen einer artenschutzrecht-

lichen Ausnahme, wie der dazu im Leitfaden angegebene Verweis klarstellt. Funktionserhaltende Maßnahmen können nach dem Leitfaden der Kommission explizit „Maßnahmen einbeziehen, die aktiv zur Verbesserung oder zum Management einer bestimmten Fortpflanzungs- und Ruhestätte beitragen, so dass es zu keinem Zeitpunkt zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität dieser Stätte kommt“. „Diese Maßnahmen können z.B. die Erweiterung der Stätte oder die Schaffung neuer Habitate innerhalb oder in direkter funktioneller Verbindung zu einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte umfassen, wodurch der potenzielle Verlust von Teilen oder Funktionen der Stätte ausgeglichen werden soll“ (EU-Kommission 2007). Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben formuliert der Endbericht eines Forschungsvorhabens des Bundesamtes für Naturschutz zu diesem Thema (Runge et. al 2010) und bezieht dabei entsprechend des Leitfadens und der Formulierungen des BNatSchG ausdrücklich die Schaffung neuer natürlicher oder künstlicher Habitate als verbotsvermeidende Maßnahmen ein. Die in der Planung enthaltenen CEF-Maßnahmen sind genau auf dieses Ziel hin artspezifisch und für den eintretenden Einzelfall abgeleitet worden. Ihre Wirksamkeit wird ausreichend kontrolliert und sichergestellt. Für die Bewertung der in der Planung vorgesehenen CEF-Maßnahmen ist abschließend festzustellen, dass ein Zugriffsverbot im Sinne eines Verlustes von Fortpflanzungs- und Ruhestätten unter ihrer Berücksichtigung nicht eintritt.

Die von den Einwendern angeführte Leybucht-Entscheidung des EuGH vom 28.02.1991 bezieht sich auf Beeinträchtigungen eines EU-Vogelschutzgebietes und ist nicht auf die Belange des besonderen Artenschutzes übertragbar.

Ausnahmeregelungen (Natura 2000)

Die von den Einwendern geforderte Prüfung der Ausnahmeregelungen hinsichtlich der FFH – Richtlinie wie ebenfalls der Vogelschutzrichtlinie erfolgt nur, wenn artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände oder sonstige erhebliche, nicht ausgleichbarer Beeinträchtigungen durch ein Vorhaben ausgelöst werden. Gemäß der vorliegenden naturschutzfachlichen Gutachten der planfestgestellten Unterlage (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Faunistischer Fachbeitrag sowie FFH – Verträglichkeitsprüfungen) sind keine dieser Verbotstatbestände unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, CEF- und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen gegeben. Eine Prüfung der Abweichungsregelungen ist dadurch nicht erforderlich. Auf Ziffer 2.3.3 sowie 2.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Da keine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich ist, wird auf eine weitere Abhandlung der Einwendungen hinsichtlich der Abweichungsregelungen verzichtet. Die vorgetragenen FCS-Maßnahmen kommen bei der vorliegenden Planung nicht zum Tragen, demzufolge wird auf eine ausführliche Abhandlung ebenfalls verzichtet.

Ebenfalls zurückzuweisen ist die Einwendung bezüglich der Unzulässigkeit des Eingriffs aufgrund des ungünstigen Erhaltungszustandes der Arten. Die Voraussetzung einer Verschlechterung des

günstigen Erhaltungszustandes gilt nur im Rahmen der Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG, welche in der vorliegenden Planung nicht zu Trage kommt. Eine Berufung auf das öffentliche Interesse im Sinne des europäischen Naturschutzrechtes zur Planrechtfertigung ist nur erforderlich, wenn mit dem Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. In der vorliegenden Planung werden durch Vermeidungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände ausgelöst.

Das angeführte Urteil des BVerwG vom 09.Juli 2009 (Flughafen Münster/ Osnabrück) bezieht sich auf ein Entgegenstehen von FFH – Belangen und ist nicht auf die vorliegende Planung übertragbar.

Zerschneidung

Die mit dem Planfeststellungsabschnitt verbundenen Zerschneidungswirkungen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausreichend behandelt und dargestellt. Die Planung leitet aus der Ermittlung der zerschneidungsbedingten Konflikte ein Konzept von Maßnahmen zur Minimierung der Zerschneidungswirkungen ab. Besondere Berücksichtigung hinsichtlich der Nutzbarkeit der Querungshilfe westlich der Großenbroder Au finden hierbei die Tiergruppen Wild, Mittel- und Kleinsäuger (insbesondere Fischotter), sowie Amphibien. Bei der Gestaltung der Querungshilfe wurde das Merkblatt für Tierquerungshilfen an Straßen (Ausgabe 2008) berücksichtigt. Im Umfeld der Querungshilfe erfolgen zudem umfangreiche aufwertende Maßnahmen, die eine Leitfunktion zu der Querungshilfe übernehmen.

Eine Funktionsfähigkeit der Querungshilfe inklusive Leitstrukturen westlich der Großenbroder Au zu Baubeginn ist nicht zwingend erforderlich. Da keine relevanten funktionalen Defizite im räumlichen Zusammenhang zu erwarten sind, kann eine zeitliche Verzögerung der Wirksamkeit angenommen werden (vgl. „Leitfaden zur Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ LBV – SH 2013).

Auf zusätzliche Querungsmöglichkeiten in Form von Grün- bzw. Wildbrücken für Wildvorkommen auf Fehmarn kann verzichtet werden.

Auf dem Festland entfällt zwar mit der Mittelhofbrücke eine Querungsmöglichkeit des Wildes, allerdings erfolgt bei Bau – km 03+757 die Schaffung einer neuen Unterführung, so dass von keiner Zunahme der Zerschneidungswirkung auszugehen ist.

Auf der Insel Fehmarn werden durch den Ausbau der B 207 keine Tierlebensräume zerschnitten, daher besteht hier keine Notwendigkeit zur Anlage von Wildleiteinrichtungen und Querungshilfen. Als Querungsmöglichkeiten dienen unveränderte, angepasste sowie wiederhergestellte Überführungsbauwerke. Da diese querenden Straßen lediglich geringe Verkehrsaufkommen aufweisen, wird ein gefahrloses queren der Tiere angenommen.

Bodenmassen

Ein Defizit für den Eingriff der Bodenumlagerungsfläche ist nicht erkennbar. Der Eingriff auf die überlagerten Ackerflächen wurde gemäß dem Erlass „Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung, -

Bewertung und Ermittlung der kompensationsmaßnahmen im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben“ (LBV-SH, 2004) kompensiert. Für die Oberfläche ist keine zusätzliche Kompensation notwendig, da diese landschaftsgerecht eingebunden wird.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Ziffern 2.4, 5.0, 4.2.2 und 5.2.3 nebst Begründungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens (zweite Auslegung) hat der Vorhabenträgerin in den Erwiderungen und Erörterungen zugesagt, Ergänzungen und Anpassungen am Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie an naturschutzfachlichen Unterlagen vorzunehmen. Infolgedessen wurden insbesondere Änderungen der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich mehrerer Maßnahmeblätter sowie von Bestands- und Konfliktplänen und Maßnahmeplänen vorgenommen. Zudem wurden die FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Schutzgebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“, DE GGB 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ und DE 1631-392 „Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht“ aktualisiert. Neben weiteren Anpassungen erfolgte zudem eine Plausibilitätskontrolle der Rastvögel. Die erfolgten Änderungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ergeben sich übersichtshalber aus dem Deckblatt vom 17.07.2015. Die so geänderten Unterlagen wurden den am Verfahren beteiligten anerkannten Naturschutzvereinigungen durch die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 27.07.2015 zur Stellungnahme, entsprechend § 63 BNatSchG, übersandt. Am 14.08.2015 ist der Anhörungsbehörde eine Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. Mecklenburg, in Vertretung für das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung eV, die „AG-29“ sowie die Kreisgruppe Ostholstein des BUND, Landesverband Schleswig-Holstein vom 12.08.2015 zugegangen. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin gegen die geänderten Planunterlagen vorgetragenen Bedenken eingehend geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese angesichts der umfangreichen Überarbeitung, mit der die seitens der Verbände vorgetragenen Forderungen durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt worden sind, als unbegründet zurückzuweisen sind und die durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommene Gesamtabwägung nicht verändern.

Zu 5.2.3 (NABU Schleswig-Holstein (13./14.12.2011 / 16./17.09.2013 / 16.01.2015))

Die Einwände bezüglich der fehlenden Planrechtfertigung, zum Nichtausbau der Fehmarnsundquerung sowie der Unzulässigkeit des Vorliegens zweier Planfeststellungsverfahren für denselben Bereich im Rahmen der 2. Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens beziehen sich nicht auf die Änderungen der ausgelegten Planunterlagen. Gleichwohl wurden diese Punkte bereits mit den Ziffern 5.0.1, 5.0.2 und 5.0.10 umfassend gewürdigt.

Artenschutz

(Unzutreffende rechtliche Grundlage)

Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag bezieht sich innerhalb der Prüfung des Verbotstatbestandes der Tötung der relevanten Arten nicht auf eine Privilegierung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG. Der in der Unterlage bestehende Hinweis auf diese Privilegierung wurde vom Vorhabenträger im Zuge des 2. Deckblattverfahrens aus der Unterlage entfernt (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans).

(Methodische Fehler)

Im Rahmen der Planfeststellung sind aktuelle Daten für eine artenschutzrechtliche Beurteilung erforderlich. Nach der Rechtsprechung wird hierbei ein Zeitraum von 5 Jahren als aktuell angenommen. Nach Ablauf dieses Zeitraumes ist gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzes in der Planfeststellung“ (LBV-SH, 2013) eine Plausibilitätsprüfung vorzunehmen, welche der Überprüfung der Ursprungskartierungen dient. Grundlage dieser Überprüfung ist eine Aktualisierungskartierung der Biotoptypen, in welcher Änderungen der Habitatstrukturen aufgezeigt werden. Werden aufgrund der Änderungen in den Habitatstrukturen Auswirkungen auf einzelne Arten angenommen, ist eine erneute Kartierung erforderlich. In der Aktualisierungskartierung der Biotoptypen konnten keine gravierenden Änderungen der Habitatstrukturen festgestellt werden, wodurch auf Aktualisierungskartierungen verzichtet werden konnte (vgl. Unterlage 12.0 des festgestellten Plans sowie Materialband).

Eine Ausnahme bilden hierbei die Fledermäuse, die vor Einführung der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH, 2011) erstmals kartiert wurden. Aufgrund der starken Abweichungen der Erfassungen hinsichtlich der aktuellen Vorgaben erfolgte für die Gruppe der Fledermäuse eine Aktualisierungskartierung nach Vorgaben der Arbeitshilfe.

Eine Abfrage des LLUR über vorhandene Daten der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten erfolgte am durch den Vorhabenträger im Juli 2015. Die Unterlagen wurden dementsprechend ergänzt. Auf die entsprechenden Deckblätter des festgestellten Plans wird verwiesen.

Vom Vorhabenträger wurden alle relevanten Arten des Anhangs IV der FFH – Richtlinie und alle europäischen Brutvogelarten berücksichtigt. Die artenschutzrechtlich zu betrachtenden und vom Vorhaben betroffenen Arten werden im Textteil des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags mittels einer Relevanzprüfung ermittelt. Wird in der Relevanzprüfung mit hinreichender Sicherheit eine Betroffenheit der jeweiligen Art ausgeschlossen, ist eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung durch Formblätter nicht notwendig.

Methodische Fehler hinsichtlich der Plausibilitätsprüfungen und Aktualisierungskartierungen sind somit nicht gegeben.

(Fledermäuse)

Die vom Einwender vorgebrachte Kritik einer mangelhaften Erfassung der Fledermausuntersuchungen wird zurückgewiesen. Die Methode, mit der die Fledermausvorkommen erfasst wurden entspricht den Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH, 2011) und somit dem Stand der Technik.

Der Einwand, dass während der Untersuchungen nicht gezielt nach Jagdhabitaten gesucht worden ist, ist ebenfalls zurückzuweisen. Konform zu den Vorgaben der Arbeitshilfe erfolgte die Erfassung von Jagdgebieten durch 6 flächendeckende Detektorerfassungen (Mai – September) sowie mittels ganznächtigen Horchboxeneinsätzen an vorher ermittelten und als geeignet eingestuften Strukturen innerhalb eines 100m Korridors. Dabei kamen 2012 insgesamt 31 Horchboxen und Batcorder in mindestens 3 Nächten zur Wochenstubezeit sowie zur Zeit des Rauhautfledermauszuges zum Einsatz.

Eine geforderte Aktualisierungskartierung für drei in 2008 als bedeutend eingestufte Jagdhabitats ist nicht notwendig. Zwei der Habitats befinden sich im Bereich des Fehmarnsundes, welcher nicht vom Ausbau betroffen ist. Somit können direkte Verluste von Habitats-elementen der Fledermausvorkommen am Fehmarnsund ausgeschlossen werden. Da das Vorhaben keine Konflikte an bedeutenden Flugrouten auslöst, können ebenfalls Beeinträchtigungen auf den Habitatsverbund in diesem Bereich ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse der Erfassungen für das dritte bereits 2008 als bedeutend eingestufte Jagdhabitat an der Großenbroder Lagune sind ausreichend, um eine Bewertung des Jagdhabitats nach der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr (LBV-SH, 2011) vorzunehmen. Die Arbeitshilfe stuft ein Jagdgebiet als bedeutend ein, wenn bei mindestens der Hälfte der Detektorbegehungen hohe Jagdaktivitäten festgestellt werden können. In den Erhebungen 2008 wurden an allen Detektorbegehungen hohe Jagdintensitäten der Zwergfledermaus sowie des Großen Abendseglers festgestellt (vgl. Materialband des festgestellten Plans). Dementsprechend sind an der Einstufung dieses Gebietes als bedeutendes Jagdhabitat der Zwergfledermaus und des Großen Abendseglers keine Mängel hinsichtlich der Vorgaben der Arbeitshilfe erkennbar. Ebenfalls sind keine Mängel hinsichtlich der Erfassung von Flugrouten im Bereich der Lagune erkennbar. Nach der Arbeitshilfe müssen für eine bedeutende Flugroute mind. 10 gerichtete Durchflüge innerhalb eines 120minütigen Zeitintervalls erfolgen. In den Kartiererergebnissen 2008 konnten keine gerichteten Durchflüge beobachtet werden, da eine Querung des Bereiches in breiter Front durch die Fledermäuse erfolgt. Dementsprechend bestehen keine bedeutenden Flugrouten im Bereich der Lagune. Da auf Grundlage der Kartierungen aus dem Jahr 2008 eine Bewertung nach den Vorgaben der Arbeitshilfe erfolgen kann, ist eine Plausibilitätsprüfung für diesen Bereich ausreichend und eine Aktualisierungskartierung nicht erforderlich.

Entgegen der Annahme der Einwender erfolgte eine gezielte Erfassung von Flugrouten im Wirkbereich des Vorhabens. Hierfür wurden ebenfalls die Ergebnisse der Horchboxen genutzt, da die ausgewählten Strukturen auch als potentielle Querungsstrukturen eingestuft werden. Hierbei erfolgte, wie in dem Fledermauspapier gefordert, bei mindestens 10 allgemeinen Fledermauskontakten eine Überprüfung mittels Detektorbegehung mit Sichtbeobachtungen.

Eine Kartierung von Quartieren an Bauwerken mittels Schwärmphasenerhebungen sowie optischen Kontrollen nach Fledermausspuren erfolgte in den Erhebungen 2008. Im Jahr 2012 erfolgte eine Überprüfung und Aktualisierung in einem 100m Korridor zur Wochenstuben- und Migrationszeit mittels 3 Transekterfassungen sowie Schwärmphasenerhebungen an geeigneten Quartierstrukturen. Eine flächendeckende Höhlenbaumkartierung im Eingriffsbereich auf grundsätzliche Eignung der Bäume als Quartier erfolgte 2014.

Eine Notwendigkeit zur telemetrischen Ermittlung von Quartieren, wie von den Einwendern gefordert, besteht nicht, da größere Quartiere von Fledermäusen im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden können (vgl. Faunistisches Gutachten des festgestellten Plans).

Auch eine geforderte Erweiterung des Untersuchungsraumes auf einen 3000m Radius ist nicht erforderlich. Nach der in Schleswig – Holstein angewandten Methodik zur Erfassung von Fledermausquartieren wird ein Korridor von 100 Meter beidseits des Eingriffsgebietes als ausreichend anerkannt, da in diesem Bereich primär Schwärmflüge zur Wochenstubenzeit stattfinden.

Dieser 100m Korridor wird ebenfalls, entgegen der Auffassung der Einwender, zur Erfassung von Flugrouten sowie Jagdhabitaten als ausreichend erachtet, da die Gefahr von Beeinträchtigungen wie Kollisionen ausschließlich im Bereich der befahrenen Straße besteht.

Die eingesetzte Technik hinsichtlich der Horchboxen, Batcordern sowie Detektoren ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Mit den verwendeten Detektoren, Horchboxen und Batcorder konnten alle geforderten Frequenzbereiche für Aktivitätsnachweise eingehalten werden und eine Auswertung bis auf die Gattung erfolgen. Eine Bestimmung bis zur Art ist ausschließlich erforderlich, wenn spezielle Vermeidungs-, oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen notwendig sind, um den Eintritt von Verbotstatbeständen zu verhindern. Da in der vorliegenden Planung keine planungsrelevante Verwechslungsgefahr besteht kann auf eine Bestimmung auf Artniveau durch Netzfänge und Telemetrie verzichtet werden.

Aufgrund der Kombination dieser Methoden (stationäre Erfassungssysteme, Detektoren- und Sichtbegehungen) können ausreichend planungsrelevante Informationen erhoben werden, um artenschutzrechtliche Konflikte durch das Vorhaben ermitteln zu können, so dass auf darüber hinausgehende Untersuchungsmethoden wie Wärmebildkameras verzichtet werden kann.

Als Ergebnis der Erfassungen können für die Arten Breitflügelfledermaus, Großen Abendsegler, Zwergfledermaus sowie Rauhautfledermaus artenschutzrechtliche Konflikte in 2 bedeutenden Jagdhabitaten festgestellt werden. Eine ausführliche Konfliktanalyse erfolgt für diese Arten im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag.

Hier erfolgt für den Bereich der Lagune die artenschutzrechtliche Betrachtung der Breitflügelfledermaus, Rauhautfledermaus sowie des Großen Abendseglers nicht vorsorglich sondern aufgrund der regelmäßigen Nutzung dieses Jagdhabitates durch diese Arten. Eine regelmäßige Nutzung besteht nach der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH, 2011), wenn mindestens ein Individuum einer Art bei 50% der Begehungen nachgewiesen wird. Da im Bereich der Lagune in

zwei Nächten Erfassungen mit stationären Erfassungssystemen stattfanden und Individuen der Breitflügel-, Flughautfledermaus sowie des Großen Abendseglers bei mindestens einer Begehung nachgewiesen wurden, ist eine regelmäßige Nutzung des Jagdgebietes an der Großenbroder Lagune anzunehmen.

Konflikte an Flugrouten sowie im Bereich von Quartieren können aufgrund fehlender artenschutzrechtlich relevanter Vorkommen ausgeschlossen werden.

Für über die genannten Arten hinausgehende Vorkommen können aufgrund fehlender Nachweise über regelmäßige Nutzungen artenschutzrechtliche Konflikte ausgeschlossen werden. Daher sind weitere artenschutzrechtliche Prüfungen nicht erforderlich.

Unter Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können artenschutzrechtliche Konflikte und dadurch negative Auswirkungen auf die lokale Population durch den Ausbau der B 207 in den bedeutenden Jagdhabitaten ausgeschlossen werden. Auf die Ziffer 2.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ein unzureichendes Schutzkonzept hinsichtlich betriebsbedingter Kollisionen ist nicht erkennbar. Besonders wird von dem Einwander die Wirksamkeit der geplanten beidseitigen Kollisionsschutzeinrichtungen in Form von Zäunen und Wänden im Bereich der Großenbroder Lagune kritisiert, da die Tiere nach dem Überqueren der Zäune in den Gefahrenbereich der Straße gelangen würden. In der Fachliteratur lassen sich dazu unterschiedliche Auffassungen finden. So stützt sich die Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ des BMVBS (Entwurf Oktober 2011) auf eine Aussage der ARBEITSGEMEINSCHAFT QUERUNGSHILFEN. Die Arbeitsgemeinschaft Querungshilfen, in der sich eine Vielzahl von Fledermausexperten zusammengeschlossen hat, nimmt an, dass Arten mit einem geringen – mittleren Kollisionsrisiko Trassen in größeren Höhen überfliegen. Als Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen werden Ablenkungsmaßnahmen empfohlen. Solche Ablenkungsmaßnahmen stellen z. B. Kollisionsschutzwände dar. Da die hier betroffenen Arten (Zwerg- und Breitflügelfledermaus) zu den Arten mit einem mittleren - geringen Kollisionsrisiko gehören, ist von einer ausreichenden Wirksamkeit der Maßnahme auszugehen.

Eine von den Einwendern kritisierte Pflanzung als Kollisionsschutz ist in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.

Hinsichtlich des Kollisionsschutzes durch den Verzicht auf Gehölzpflanzungen der Maßnahme 0.2 G/M kann ebenfalls eine ausreichende Wirksamkeit angenommen werden. Technische Kollisionsschutzeinrichtungen, wie in der Maßnahme 5.2 sind hier nicht notwendig, da in diesem Bereich keine straßennahen Jagdgebiete erhalten bleiben. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos besteht in diesem Bereich ausschließlich für die Zwergfledermaus, deren regelhafte Flughöhe an Strukturen bei 2m – 6m liegt. Durch das Freihalten von Gehölzstrukturen im Nahbereich der rückgebauten Mittelhofbrücke finden die Tiere keine attraktiven Jagdhabitats mehr vor und werden so in größere Höhen gelenkt.

Da Zwergfledermäuse bei Transferflügen über Offenland sowie über 4-spurige Straßen eine relativ hohe Flughöhe nutzen, kann angenommen werden, dass infolge der fehlenden attraktiven Strukturen

die Tiere die B 207 in ausreichender Höhe queren und keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos erfolgt. Eine von den Einwendern vorgebrachte Erhöhung des Kollisionsrisikos aufgrund des geplanten Straßenbegleitgrüns bei Bau-km 02+230 angrenzend an die Maßnahme 0.2 G/M ist ebenfalls nicht erkennbar. Der Bereich, in dem ein erhöhtes Kollisionsrisiko der Zwergfledermaus vorliegt, wurde gutachterlich festgelegt. Dementsprechend kann eine Erhöhung des Kollisionsrisikos Aufgrund von Straßenbegleitgrün im angrenzenden Bereich ausgeschlossen werden.

Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme 0.2 G/M sind seitens der Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Die Konzeption der Maßnahme erfolgte auf Grundlage der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau des BMVBS (Entwurf Oktober 2011). Hier wird eine hohe Prognosesicherheit für das Kappen von Strukturen als Kollisionsschutz angegeben. Dementsprechend ist von einer Wirksamkeit der Maßnahme auszugehen.

Darüber hinaus erfolgen für alle Maßnahmen Funktionskontrollen durch Experten, in denen die Eignung der neuen Habitate sowie die Wirksamkeit der Kollisionsschutzmaßnahmen festgestellt werden. Auf die Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ein mehrjähriges Monitoring ist ausschließlich für Maßnahmen vorgesehen, an deren Wirksamkeit Zweifel bestehen. Da für die vorgesehenen Fledermausschutzmaßnahmen von einer ausreichenden Wirksamkeit auszugehen ist, besteht keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Monitorings.

Der Ausbau der B 207 ist als eigenständige Maßnahme ohne den Bereich über den Fehmarnsund geplant. Diese Planung befindet sich zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschluss noch nicht in einer ausreichend verfestigten Planung, so dass eine Erfassung der Fledermausfauna und des Fledermauszuges in diesem Bereich nicht notwendig ist. Direkte Verluste von Habitatelementen der Fledermausvorkommen am Fehmarnsund können aufgrund der Entfernung des Vorhabens zu den festgestellten Habitaten ausgeschlossen werden. Da das Vorhaben keine Konflikte an bedeutenden Flugrouten auslöst, können ebenfalls Beeinträchtigungen auf den Habitatverbund in diesem Bereich ausgeschlossen werden.

Die Einführung der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011) erfolgte im August 2011 mittels der Rundverfügung Nr. 10/2011 durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Seit diesem Zeitpunkt besteht eine Verpflichtung zur Anwendung der Arbeitshilfe für alle Straßenbaumaßnahmen, welche von der Straßenbauverwaltung des Landes durchgeführt oder die von Bund oder Land gefördert werden. Dementsprechend erfolgt keine „beliebige“ Anwendung für ausgewählte Projekte wie vom Einwender angenommen. Für bereits laufende Vorhaben deren Fledermauserfassungen zum Zeitpunkt der Einführung weniger als 5 Jahre zurück liegen, besteht keine Notwendigkeit einer Anwendung der Arbeitshilfe. Da die Fledermauserfassungen im Jahr 2008 erfolgten konnten sie somit zum Zeitpunkt der ersten und zweiten Planfeststellungsunterlagen (beide 2011) als ausreichend aktuell angesehen werden. Infolge dessen erfolgte eine Überarbeitung der Unterlagen nach den Vorgaben der Arbeitshilfe im Zuge der 2. Planänderung.

Die vom Einwender vorgebrachte Kritik, dass mit der Arbeitshilfe der Untersuchungsumfang möglichst einfach und schnell gehalten werden soll, widerspricht nicht der aktuellen Rechtsprechung. Eine Erfassung muss nur soweit gehen, bis hinreichend Daten zur Konflikterkennung und –bewältigung erhoben worden sind. Dieses wird mit den in der Arbeitshilfe beschriebenen Methoden gewährleistet, da sie einen umfangreichen Methodenmix vorschlägt.

Ebenfalls ist die Kritik an den beteiligten Personen des Arbeitskreises zur Erstellung der Arbeitshilfe nicht nachvollziehbar. Der Arbeitskreis setzt sich aus fledermauskundliche Fachexperten (Gutachter) und den für den Artenschutz zuständigen Mitarbeitern des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume zusammen. Aufgrund dieser Zusammenstellung konnten landesspezifische Untersuchungsstandards entwickelt werden. Die Erarbeitung dieser Arbeitshilfe steht einer Bearbeitung von Projekten als Gutachter nicht entgegen. Die Objektivität der Arbeitshilfe wird dadurch nicht in Frage gestellt.

Dass die methodischen Vorgaben der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ fachlich geeignet sind, die für die Konfliktbewältigung notwendigen Daten zu erheben zeigt, dass sie von der Fledermaus-Fachzeitschrift *Nyctalis* Band 16, Heft 3-4, 2011, ausdrücklich als eine an der Praxis orientierte Arbeitshilfe und mehr als nützliche Anleitung für die fledermausbezogene Gutachtertätigkeit im Straßenbau beschrieben wird.

(Kreuz- und Wechselkröte)

In den faunistischen Untersuchungen erfolgte eine Bestandserfassung der Amphibien auch im Bereich des Brückenkopfes der Fehmarnsundbrücke. Hierbei wurde ein Vorkommen der Kreuzkröte festgestellt, ein Vorkommen der Wechselkröte konnte nicht nachgewiesen werden.

Innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erfolge eine Relevanzprüfung der Wechselkröte. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der intensiv genutzten Ackerflächen in diesem Bereich können Interaktionen zwischen dem Laichgewässer der Wechselkröte und dem Wirkungsbereich des Vorhabens ausgeschlossen werden. Ein Auftreten von einzelnen Individuen innerhalb des Wirkungsbereiches stellt somit kein systematisch erhöhtes Tötungsrisiko dar.

(Kammolch)

Für die Kammolche der Gewässer 25, 30 und 43 können Betroffenheiten durch das Vorhaben bereits auf Ebene der faunistischen Erfassungen ausgeschlossen werden. Die Gewässer befinden sich zwar in Trassennähe, allerdings auf der vorhabenabgewandten östlichen Seite (vgl. Faunistische Erhebungen – Amphibien (Bioplan, 2014), wodurch ein Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 (1) ausgeschlossen werden können.

Die Unterlagen des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages wurden hinsichtlich der Prüfrelevanz der Gewässer entsprechend angepasst (vgl. zugehörige Deckblätter).

Hinsichtlich der Landhabitats sowie Wanderbeziehungen erfolgt innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages mittels einer artenschutzrechtlichen Konfliktanalyse für jedes in straßennähe befindliche Gewässer eine Prüfung auf vorhabenbedingte Beeinträchtigungen. Demnach konnten für

die Gewässer 47, 50 und 57 Konflikte ermittelt werden. Für die prüfungsrelevanten Gewässer 32, 41 und 44 konnten Konflikte aufgrund der Entfernung zum Vorhaben sowie angesichts der Nutzung geeigneter Landhabitate in der näheren Umgebung der Gewässer ausgeschlossen werden. Dementsprechend besteht kein Mangel hinsichtlich der Untersuchungen sowie der artenschutzrechtlichen Bewertungen der Kammolchlebensräume.

Ebenfalls sind keine Mängel hinsichtlich des Formblattes erkennbar. Eine Betrachtung innerhalb des Formblattes erfolgt ausschließlich für Gewässer, für die (potentielle) artenschutzrechtliche Konflikte ermittelt werden. Für die Gewässer 41 und 44 können jedoch bereits innerhalb der Relevanzprüfung Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ausgeschlossen werden, so dass eine Betrachtung dieser Gewässer innerhalb des Formblattes nicht notwendig ist.

Ebenfalls kann kein Mangel bezüglich der voraussichtlichen Funktionsfähigkeit der temporären Winterhabitate festgestellt werden. Entgegen der Annahme des Einwenders bilden die temporären Schutzzäune keinen geschlossenen Kreis. Sie werden für die Bauphase zur Baufeldabsicherung straßenparallel entlang des Wanderkorridors der Kammolche angelegt. Eine Sicherung der Zäune erfolgt durch eine ökologische Baubegleitung, bezüglich der Ein- bzw. Rückbaus sowie durch regelmäßige Kontrollen der Funktionsfähigkeit während der Bauphase. Auf die entsprechenden Maßnahmenblätter des festgestellten Plans sowie die Nebenbestimmung Nr. 6 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach Beendigung der Bauarbeiten werden diese temporären Schutzeinrichtungen durch dauerhafte Einrichtungen ersetzt.

Hinsichtlich der Schutzzäune der Maßnahme 16.3 Ar wird angenommen, dass innerhalb von 3 Jahren eine Gewöhnung der Tiere an die neuen Habitate erfolgt, so dass hier ein temporärer Schutzzaun für die Dauer von 3 Jahren als ausreichend angenommen wird. Um sicher zu stellen, dass eine Umgewöhnung der Kammolche stattgefunden hat, findet in diesem Bereich eine faunistische Untersuchung vor Rückbau des temporären Schutzzaunes statt. Sollte keine Gewöhnung der Tiere nach 3 Jahren erfolgt sein, wird an dieser Stelle ein dauerhafter Sperrzaun errichtet. Auf die Nebenbestimmung Nr. 12 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der Forderung nach einer ein- bis dreijährigen Entwicklungszeit der Maßnahme 15.2 Ar (dauerhafte Winterquartiere) nach Vorgaben des Leitfadens „Wirksamkeit für Artenschutzmaßnahmen“ (MKULNV NRW, 2013) erwidert der Vorhabenträger, dass für die vorliegende Maßnahme von einer unmittelbaren Wirksamkeit der Funktion ausgegangen werden kann. Dies begründet sich dadurch, dass sich die neugeschaffenen Winterquartiere auf der Wanderachse der Tiere zu den verlorengegangenen Quartieren befinden sowie aus der geringen Entfernung von 80m zu dem Gewässer. Eine ein- bis dreijährige Entwicklungszeit der Maßnahme des genannten Leitfadens Nordrhein-Westfalens ergibt sich aus dem Aspekt der Annahme der Quartiere durch die Individuen aufgrund der Lage des neugeschaffenen Gewässers. Dieser Einschätzung wird seitens der Planfeststellungs-

behörde gefolgt. Darüber hinaus erfolgt durch die ökologische Baubegleitung eine Funktionskontrolle (vgl. Nebenbestimmung Nr. 6 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses).

Die Lage der neugeschaffenen Winterquartiere entspricht den verlorengegangenen, so dass sich der Wanderkorridor der betroffenen Kammmolche nicht ändert. Eine Erhöhung des Kollisionsrisikos aufgrund der straßennahen Lage ist ebenfalls nicht gegeben. Aufgrund der straßennahen Lage der Maßnahme erfolgt die Errichtung von Sperreinrichtungen nach Maßgaben des Merkblattes zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS), so dass ein Eintritt des Verbotstatbestandes der Tötung ausgeschlossen werden kann. Auf die Nebenbestimmung Nr. 13 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Funktionsfähigkeit der dauerhaften Winterquartiere hinsichtlich der Verbindung mit den vorrausgegangen temporären Quartieren sind nicht gegeben. Da die Errichtung der dauerhaften Winterlebensräume vor dem Rückbau der temporären Quartiere in der aquatischen Phase der Kammmolche erfolgt, in einer Entfernung von 10m zu den temporären liegen und sich weiterhin innerhalb der Wanderkorridore der betroffenen Individuen befinden, ist von einer Annahme der Quartiere durch die Tiere auszugehen. Eine Überprüfung der Wirksamkeit erfolgt durch die ökologische Baubegleitung (vgl. Nebenbestimmung Nr. 6 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses).

(Zauneidechse)

Für die Zauneidechse erfolgte innerhalb des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages eine Relevanzprüfung, in der auch Beeinträchtigungen der Wanderbeziehungen berücksichtigt wurden. Hierbei konnten keine Konflikte durch das Vorhaben auf Wanderbewegungen der Zauneidechse festgestellt werden. Durch den Vorhabenträger erfolgte keine eigenständige Plausibilitätsprüfung der Reptilien, jedoch können auf Grundlage der Überprüfung der Biotop- und Habitatstrukturen im Gelände aus 2012 wesentliche Änderungen für Reptilien ausgeschlossen werden (vgl. Landschaftspflegerischen Begleitplan des festgestellten Plans). Dementsprechend könne Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die Zauneidechse weiterhin ausgeschlossen werden.

(Brutvögel)

Eine Einzelartbetrachtung des Stars ergibt sich laut der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzrechts in der Planfeststellung“ (LBV-SH, 2013) aufgrund seiner speziellen Habitatansprüche als Koloniebrüter. Im Untersuchungsgebiet brütet die Art nicht in Kolonien, sondern in einzeln in lockeren kleinen Gruppen. Da der Star im Untersuchungsgebiet keinen vergrößerten Raumbedarf nutzt und damit nicht von einer Koloniebildung auszugehen ist, erfolgt eine Bearbeitung auf Artengruppenniveau.

(Kiebitz)

Die in dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag genannte Effektdistanz von 400m gilt laut der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Kifl, 2009) für Straßen mit Verkehrsmengen bis einschließ-

lich 20.000 Kfz/24h in Verbindung mit Rad- und Fußwegen. Diese Effektdistanz ergibt sich daraus, dass Kiebitze einen größeren Abstand zu Straßen halten, wenn diese ebenfalls durch Menschen genutzt werden, die aus großer Entfernung sichtbar sind. Bei der B 207 handelt es sich um eine autobahnähnliche Straße, an der weder ein Rad- noch ein Fußweg geplant sind. Aus diesem Grund kann für dieses Vorhaben eine Effektdistanz für den Kiebitz von 200m angenommen werden. Bei Verkehrsmengen bis 20.000 Kfz/24h besteht nach der o. g. Arbeitshilfe keine Relevanz einer lärmbedingter Zunahme der Prädationsgefahr. Die Ermittlung der Betroffenheit erfolgt hier anhand der artspezifischen Effektdistanz. Aus diesem Grund ist eine Thematisierung hinsichtlich der Verschiebung der artspezifisch relevanten 55 dB(A) – Isophone im Bestand- und im Prognose-Zustand nicht notwendig. Zudem befindet sich die 55 dB(A) – Isophone für die vorliegende Planung in einem maximalen Abstand von 200m zu der B 207 und somit im Bereich der Effektdistanz. Eine Unvollständigkeit hinsichtlich der betrachteten betriebsbedingten Wirkungen besteht somit nicht.

Hinsichtlich der Möglichkeit des Ausweichens erwidert der Vorhabenträger, dass aufgrund der derzeitigen Nutzung der Ackerflächen als Revier des Kiebitz in Absprach mit dem LLUR von einem Ausweichen in angrenzende Habitats auszugehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Einschätzung. Der Kiebitz besiedelt im Planungsraum auf der Insel Fehmarn den weitverbreiteten Biototyp Acker. Aufgrund der großflächigen Ackerstrukturen in den Bereichen der Kiebitzvorkommen sind ausreichend Flächen mit entsprechenden Lebensraumstrukturen vorhanden, auf die ein Teil der verdrängten Brutpaare ausweichen kann.

Auf vorgezogen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) für 3 Habitatverluste des Kiebitzes, wie vom Einwender gefordert, kann verzichtet werden. Die Ausgleichsmaßnahmen dienen dem Erhalt der ökologischen Funktion im Zusammenhang und in diesen Fällen kann entsprechend des Leitfadens zur Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung (LBV-SH, 2013) eine zeitliche Verzögerung der Wirksamkeit hingenommen werden. Da innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages eine artspezifisch abgeleitete nachvollziehbare Begründung erfolgte und das Vorgehen gemäß des Leitfadens mit der zuständigen Fachbehörde (LLUR) abgesprochen wurde, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme.

(Rastvögel)

Da die B 207 bereits im Ist-Zustand eine Beeinträchtigung darstellt, an die sich die vorkommenden Rastvögel gewöhnt haben, ist aufgrund der geringen Verkehrszunahme gutachterlich nicht von einer, über die bestehenden hinausgehenden Störungen auf die Rastvögel auszugehen. Dementsprechend ist eine Störung der Rastvögel der Großenbroder Lagune (Berg-, Tafel- sowie Reiherente) innerhalb des artspezifischen Störradius von 150m durch die Verkehrszunahme nicht anzunehmen.

Für Störungen während der Bauzeit wurde ebenfalls ein Störradius von 150m angenommen. Hier werden Störungen auf die Rastvögel aufgrund sich bewogender Personen im Baufeld angenommen. Fehler hinsichtlich der Beeinträchtigungsprognose sind somit nicht erkennbar.

(Reiherente)

Hinsichtlich der ausbaubedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos der Reiherente wurden die entsprechenden Unterlagen (FFH – Verträglichkeitsprüfung und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) von Vorhabenträger überarbeitet.

Die regelhafte Flughöhe der Reiherente beträgt mehr als 4m und liegt somit außerhalb des Gefahrenbereiches einer Kollision mit Fahrzeugen der B 207. Eine Unterschreitung dieser Flughöhe erfolgt ausschließlich innerhalb der An- und Abflugphase der Tiere. Im Bereich der B 207 ergibt sich somit bereits im Ist-Zustand ausschließlich für den Bereich der Großenbroder Lagune von Bau-km 3+300 – Bau-km 4+400 ein geringes Kollisionsrisiko. Vorhabenbedingt erfolgt in diesem Bereich eine südliche Verschiebung der Fahrbahn um 5m, so dass der Gefahrenbereich weiter abrückt und eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen werden kann.

Da die weiteren Bereiche des Rastgebietes einen größeren Abstand zur Trasse aufweisen und sich somit außerhalb der für den An- und Abflug relevanten Bereiche befinden, kann hier eine Erhöhung des Kollisionsrisikos ebenfalls ausgeschlossen werden.

Da es somit zu keiner Erhöhung des Kollisionsrisikos kommt, besteht keine Notwendigkeit weiterer Untersuchungen wie eine vertiefende Flugroutenbestimmung oder eine Betrachtung der prognostizierten erhöhten Verkehrsmenge auf das Kollisionsrisiko der Reiherente.

Entgegen der Annahme der Einwender können die Bauwerke der Maßnahme 5.2 Ar in Verbindung mit den Irritationsschutzwänden der Maßnahme 5.5 M das bereits vorhandene sehr geringe Kollisionsrisiko weiter senken. Die Errichtung der Kollisionsschutzwände der Fledermäuse sowie die sich daran anschließenden Irritationsschutzwände des Querungsbauwerkes verlaufen von Bau-km 03+700 – Bau-km 04+420 und damit entlang des Bereiches, in dem das bereits bestehende Kollisionsrisiko ermittelt wurde.

(Fehlende Betrachtung der vorkommenden Pflanzenarten)

In Schleswig – Holstein sind die Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH – Richtlinie bekannt, da es sich nur noch um kleine Restbestände handelt. Da im Wirkungsbereich des Vorhabens Vorkommen dieser Arten ausgeschlossen werden können (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag), kann eine Betroffenheit ausgeschlossen werden und eine artenschutzrechtliche Prüfung entfallen.

Gebietsschutz

Bezüglich der einwenderseits genannten Kritik hinsichtlich der abweichenden Angaben betreffend des Vorkommens des Lebensraumtyps „Weißdüne mit Strandhafer“ (LRT 2120) innerhalb der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Sundwiesen Fehmarn“ (DE 1532-321) wird erwidert, dass es sich hierbei um unterschiedliche Zuordnungen dieser LRT handelt. Innerhalb der Kartierungen

2008 erfolgte eine Zuweisung dieses LRT zu „Weißdüne mit Strandhafer“, der Datenbestand des LLUR (2012) gibt für diesen Bereich den LRT 1210 (Einjährige Spülsäume) an. Eine Prüfung auf Beeinträchtigungen erfolgte aufgrund der Aktualität mittels des Datenbestandes des LLUR. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist somit eine geforderte Aktualisierungskartierung nicht erforderlich, da die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf Grundlage aktueller Gebietsdaten des LLUR aus dem Jahr 2012 erfolgte. Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf das Gebiet „Sundwiesen Fehmarn“ können somit ausgeschlossen werden.

Ebenfalls besteht für das FFH-Gebiet „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrischen Halbinsel“ (DE 1631-393) keine Notwendigkeit einer Aktualisierungskartierung, da Verschiebungen der Abgrenzungen der Lebensraumtypen zu keinen Änderungen der entscheidenden Aussagen über den Schutzstatus oder die Erhaltungsziele führen. Zur Prüfung auf Beeinträchtigungen wurden auch hier die aktuellen Datengrundlagen des LLUR aus 2012 verwendet und negative Auswirkungen durch das Vorhaben auf aktuelle Schutz- und Erhaltungsziele ausgeschlossen.

Innerhalb der FFH-Verträglichkeitsprüfungen erfolgt eine Prüfung von Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen. Diese Lebensraumtypen sind von der Europäischen Kommission festgelegte abstrakte Typen, welche verschiedenen Lebensraumtypen-Gruppen zugeordnet werden und für deren Erhaltung die Ausweisung der FFH-Gebiete erfolgte.

Auf Ebene des landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgt der Vollzug der Eingriffsregelung. Hierfür wird eine Biotoptypenkartierung nach den Vorgaben des „Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung / –bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben (LBV-SH, 2004) als Beurteilungsgrundlage herangezogen. Um auch innerhalb der FFH-Gebiete Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung erfassen und bilanzieren zu können, muss auch hier eine Biotoptypenkartierung erfolgen.

Aufgrund dieser Vorgaben weichen die verwendeten Datengrundlagen zwischen den FFH – Verträglichkeitsprüfungen zu denen des LBP von einander ab. Die Notwendigkeit einer einwenderseits geforderten Abgleichung dieser Daten besteht aber nicht.

Eine geforderte Verwendung des Kartierschlüssel-Entwurfes des LLUR ist auf Ebene der FFH-Verträglichkeitsprüfungen ebenfalls nicht erforderlich, da dieser als Grundlage für Biotopkartierungen und somit zum Vollzug der Eingriffsregelung vorgesehen ist.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Natura 2000 Gebiete durch Stickstoffeinträge (critical loads) erfolgte eine Überarbeitung der Verträglichkeitsprüfungen durch den Vorhabenträger (vgl. Materialband des festgestellten Plans). Hierfür wurde der „Stickstoffleitfaden Straße – Hinweise zur Prüfung von Stickstoffeinträgen in der FFH – Verträglichkeitsprüfung für Straßen – HPSE“ (FGSV, Entwurf – Stand 11. November 2014) zu Grunde gelegt. Dieser Leitfaden stellt zum Zeitpunkt dieses Beschlusserlasses den aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand dar.

Der von den Einwendern angeführte Wert 0,3 cm/s nach VDI 3782 Bl. 5 bezieht sich ausschließlich auf die Depositionsgeschwindigkeit von Stickstoffdioxid (NO₂) und stellt einen gemittelten Standardwert dar, für den nach den Vorgaben des Stickstoffleitfadens keine Verpflichtung zur Anwendung besteht.

Die Berechnung der verkehrsbedingten Depositionen erfolgt mittels der NO_x - Depositionsgeschwindigkeit (NO_x = Summe aus NO₂ und NO). Die Berechnung der Depositionsgeschwindigkeit für NO_x erfolgt unter Berücksichtigung der Anteile von NO und NO₂ an der NO_x-Konzentration. Nach Aussagen des Gutachters würde sich mit den ermittelten Anteilen für das Untersuchungsgebiet eine NO_x Depositionsgeschwindigkeit von 0,23 cm/s gemäß den VDI Vorgaben ergeben. Diese liegt zwar immer noch über der verwendeten nach Gauger, da allerdings zur Berechnung der Depositionen ebenfalls der Schadstoff Ammoniak berücksichtigt werden muss und für diesen eine höhere Depositionsgeschwindigkeit angenommen wird als die Vorgaben kann eine Unterschätzung der Stickstoffdepositionen ausgeschlossen werden.

Eine neue Zuordnung der Landnutzungsklassen löst ebenfalls keine Notwendigkeit einer Überarbeitung der FFH – Verträglichkeitsprüfungen aus. Nach gutachterlicher Einschätzung sind die Werte der angewandten Landnutzungsklassen mit den Ergebnissen der aktuellen Überarbeitung vergleichbar. Dieser Aussage schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Zudem liegen die Zusatzbelastungen durch das Vorhaben unterhalb des Abschneidekriteriums. Nach den Vorgaben des Stickstoffleitfadens liegt das Abschneidekriterium bei 0,3 kg N ha⁻¹a⁻¹, da dieser Wert deutlich unterhalb nachweisbarer Wirkungen auf die Lebensraumtypen liegt. Das Abschneidekriterium gilt, von Stickstoffeinträgen bis 0,3 kg N ha⁻¹a⁻¹ unabhängig von den jeweiligen critical loads. Da unterhalb des Abschneidekriteriums Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können, muss keine weitere Prüfung erfolgen. Daher kann auf eine Darstellung der lebensraumtypspezifischen critical loads verzichtet werden. Dementsprechend kann für das vorliegende Vorhaben auf eine Abgleichung der critical loads in den FFH – Verträglichkeitsprüfungen mit denen der verwendeten innerhalb der Untersuchung der Stickstoffdepositionen und den Vorgaben des Stickstoffleitfadens entfallen.

Infolge der o. g. Aussagen sind keine Fehler hinsichtlich der Aussagen über Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge auf die Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung erkennbar.

Eine geforderte Betrachtung kumulativer Beeinträchtigungen auf Natura 2000 Gebiete im Bereich des Fehmarnsundes aufgrund der geplanten Erneuerung der Fehmarnsundquerung ist nicht erforderlich. Kumulative Betrachtungen erfolgen ausschließlich für verfestigte Planungen mit ausreichendem Konkretisierungsgrad, da nur so sicher das Kumulationspotenzial bewertet werden kann. Zum Zeitpunkt dieses Beschlusserlasses befindet sich die Planung der neuen Fehmarnsundquerung noch nicht in dem Stadium einer verfestigten Planung, so dass keine sicheren Aussagen über Kumulationseffekte getroffen werden können.

(Küstenlandschaft Nordseite der Wagrischen Halbinsel)

Eine Zuweisung von charakteristischen Arten zu vorhanden Lebensraumtypen (LRT) erfolgt ausschließlich um abweichende Beeinträchtigungen auf den LRT, welche nicht über die Bewertung der vegetationskundlicher und standörtlichen Parametern erkannt werden können (z. B. Zunahme der Lärmbelastung) zu ermitteln. Unter Berücksichtigung, dass bereits abweichende Beeinträchtigungen (baubedingte Auswirkungen auf charakteristische Rastvögel) angenommen wurden und der Vorhabenträger über die standörtlichen Parametern hinausgehende bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf die Lebensraumtypen ausführlich und nachvollziehbar betrachtet hat (vgl. Kap. 3.3 der entsprechenden Verträglichkeitsprüfung), kann kein Mangel hinsichtlich der charakteristischen Arten festgestellt werden.

(Östliche Kieler Bucht)

Hinsichtlich der Relevanz der Rohrweihe des Gebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“ sowie dem Gebiet DE 1633-491 „Ostsee östlich Wagrien“ wird in den Tab. 2.1 der entsprechenden Verträglichkeitsprüfungen auf die besondere Bedeutung der Rohrweihe hingewiesen. Zwar wird im folgenden Text eine Relevanz aufgrund fehlender Bedeutung der Rohrweihe als Erhaltungsziel ausgeschlossen, jedoch erfolgt unter Kapitel 5.2.4.2 bzw. 5.2.4.1 eine Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die Art.

Da somit eine Prüfung des Erhaltungszieles der Rohrweihe erfolgte, ist kein Mangel hinsichtlich der Bewertung der Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erkennen.

Da das Gebiet „Östliche Kieler Bucht“ für die Erhaltung der Löffelente als Rastvogel von Bedeutung ist, kann eine geforderte Betrachtung des Brutbestandes dieser Art auf Ebene der Verträglichkeitsprüfung entfallen. Eine Prüfung auf Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Brutbestand der Löffelente erfolgt auf Ebene der Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (vgl. Materialband des festgestellten Plans).

Hinsichtlich der Schlafplatzfunktion der Lagune besteht eine Störung ausschließlich durch sich bewegende Personen im Baufeld. Da Beeinträchtigungen aufgrund der Kulissenwirkung durch die Irritations- bzw. Lärmschutzwände oder aufgrund der Kollisionsschutzzäune der Fledermäuse ausgeschlossen werden können und nach der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ von einer Steigerung der Störintensität durch Erhöhung des Lärms auf Rastvögel nicht auszugehen ist, ist anzunehmen, dass nach Beendigung der Bauarbeiten die vollständige Funktion der Lagune als Schlafplatz der Rastvögel wieder hergestellt ist.

Hinsichtlich der Aktualität der verwendeten Daten zu den Vorkommen des Säbelschnäblers wird vom Vorhabenträger erwidert, dass 2012 eine Plausibilitätskontrolle für die Brutvögel erfolgte (vgl. Materialband des festgestellten Plans). Da in dem Bereich der Großenbroder Lagune keine signifikanten Änderungen der Habitatstrukturen festgestellt werden konnten, wird von keinen Auswirkungen auf den Säbelschnäbler durch das Vorhaben ausgegangen. Dieser Aussage wird seitens der Planfeststellung gefolgt. Da auch keine Änderungen bezüglich der Erhaltungsziele während des

Planungsprozesses stattfanden, kommt es zu keinen Veränderungen der Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigung auf den Säbelschnäbler. Daher sind keine Defizite in der Beurteilung des Beeinträchtigungsniveaus erkennbar.

Eine einwenderseits geforderte Trennung in Brut- und Rastvögel ist auf Ebene der Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Innerhalb der Verträglichkeitsprüfung erfolgt eine Prüfung auf Verträglichkeit auf die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele. Für die Vogelarten des Gebietes sind die Erhaltungsziele bereits nach Vorkommen als Rast- oder Brutvogel definiert. Somit erfolgt die Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen auf die einzelnen Vogelarten nach ihrer Einstufung als Brut- oder Rastvogel.

Entgegen der Annahme der Einwender erfolgte in Kapitel 5.2 (Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen auf die charakteristischen Vogelarten und deren Lebensräume) eine Berücksichtigung der Fluchtdistanzen bzw. Störradien, des Kollisionsrisikos sowie des kritischen Schallpegels auf die innerhalb des Wirkungsbereiches des Vorhabens festgestellten Arten.

Der Einwand, dass die Verträglichkeitsprüfung des Gebietes DE 1530-491 aufgrund der nicht betrachteten kumulativen Wirkungen der Verkehrszunahme der Schienenhinterlandanbindung unvollständig ist, wird zurückgewiesen. Innerhalb der Verträglichkeitsprüfung werden Auswirkungen durch die prognostizierte Verkehrszunahme der Schienenhinterlandanbindung betrachtet und kumulative Beeinträchtigungen mit dem vorliegenden Projekt ausgeschlossen. Auf die zugehörige Verträglichkeitsprüfung im Materialband des festgestellten Plans wird verwiesen.

Fehler des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)

Eine Aufstellung der Unterlagen gemäß den Vorgaben der vom BMVBS eingeführten Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLPB) ist nicht erforderlich. Die Richtlinie des Bundes wurde bis zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses nicht vom Land Schleswig-Holstein eingeführt. Dementsprechend sind keine Mängel in den nach den Musterkarten LBP (Bundesministerium für Verkehr, 1998) aufgestellten Unterlagen zu erkennen.

Entgegen der Annahme des Einwenders enthält der LBP in Kapitel 8 eine schutzgüterbezogene Gegenüberstellung der Beeinträchtigungen und den zugehörigen Maßnahmen. Übernimmt eine Maßnahme multifunktionale Kompensation, ist dies dem zugehörigen Maßnahmenblatt zu entnehmen.

Auf die geforderten Aussagen zum Monitoring und Risikomanagement innerhalb der Maßnahmenblätter der artenschutzrechtlichen Maßnahmen kann verzichtet werden. Gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH, 2013) ist ein Risikomanagement und ein dazugehöriges Monitoring im Grundsatz nur erforderlich, wenn Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahmen bestehen. Da an den Maßnahmen der vorliegenden Planung keine Zweifel hinsichtlich ihrer Wirksamkeit bestehen, sind keine Voraussetzungen hinsichtlich eines Ri-

sikomanagements gegeben. Eine Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen erfolgt mittels der verpflichtend durchzuführenden Funktionskontrolle. Auf die Nebenbestimmung Nr. 3 in Ziffer 2.3.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenfalls sind keine Mängel hinsichtlich der Beschreibung der Maßnahmen erkennbar. Gemäß den Musterkarten LBP sind dem Maßnahmenblatt Angaben zur Herstellung bezüglich des Umfangs, des Standorts und des Durchführungszeitraumes anzugeben. Über diese Angaben hinaus enthalten die Maßnahmenblätter einen Verweis auf das entsprechende Kapitel des Landschaftspflegerischen Begleitplans mit detailliertere Angaben bezüglich der zu verwendenden Gehölze bzw. Saatgut, Pflanzabstände, Grenzabstände etc. der Maßnahmen. Zudem erfolgt die Aufstellung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplans zur konkreten Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Sinne des Benehmens mit der obersten Naturschutzbehörde sowie mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde. Dementsprechend kann nicht von einer mangelnden Kompensationswirkung der Maßnahmen ausgegangen werden. Auf die Nebenbestimmung Nr. 2 unter Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ebenso kann auf detaillierte Angaben zum Bodenschutz verzichtet werden. In dem Maßnahmenblatt 0.4 M erfolgt eine ausreichende Beschreibung der Maßnahmen des Bodenschutzes. Die DIN 18915 und DIN 18300 finden Anwendung innerhalb der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung.

Maßnahme 5.4 A

Durch die Schaffung eines Feuchtwaldes erfolgt eine naturschutzfachliche Aufwertung des intensiv genutzten Grünlandes. Durch diese ökologische Aufwertung der Lebensraumfunktion des intensiv genutzten Grünlandes stellt Entwicklung des Feuchtwaldes auf dieser Fläche keinen Eingriff dar.

Vorkommende Fledermausarten im Bereich der Maßnahmenfläche sind laut den faunistischen Erfassungen Zwergfledermäuse, Rauhautfledermäuse sowie Großer Abendsegler. Da zu den Jagdhabitaten dieser Arten Wälder bzw. Waldrändern gehören, besteht durch die Aufforstung des Grünlandes kein Konflikt hinsichtlich der Bedürfnisse der hier vorkommenden Fledermausarten. Somit sind keine artenschutzrechtlichen Konflikte durch die Umsetzung der Maßnahme 5.4 A zu erwarten.

Maßnahmen 6.6 E/CEF und 6.7 E/CEF

Darüber hinaus sind nach § 15 Abs. 3 BNatSchG sind landwirtschaftliche Flächen für Kompensationsmaßnahmen nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Da eine Integration der an die Maßnahmenflächen 6.6 E/CEF und 6.7 E/CEF angrenzenden Ackerflächen aus Gründen des Artenschutzes nicht zwingend erforderlich ist, kann auf eine Einbeziehung der benachbarten Flächen verzichtet werden.

Eine stärkere Wiedervernässung der Flächen, wie von dem Einwender gefordert, wäre nicht mit den Lebensraumansprüchen der Feldlerche vereinbar, da diese in höheren Dichten auf trockenen Flächen brütet. Daher wird auf eine Reduzierung der bisherigen Entwässerung verzichtet.

Maßnahme 19.2 A/CEF

Innerhalb der artenschutzrechtlichen Prüfung erfolgte die Herleitung artenschutzrechtlicher Vermeidungsmaßnahmen, um keinen Eintritt von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszulösen. Hierbei fanden die jeweiligen artspezifischen Flucht- und Effektdistanzen nach der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel et al, 2010) Berücksichtigung.

Die Topographie der Landschaft stellt sich im Bereich der Maßnahme als hügelig bis sanft wellig dar. Daher kann ebenfalls die Ausprägung der Landschaft nicht als störend für die Zielarten angenommen werden.

Somit steht die Topographie der Maßnahmenfläche 19.2 A/CEF den Lebensraumsansprüchen der Gilde der Offenlandbrüter nicht entgegen.

Fehlerhafte UVS

Seitens der Einwender wird bemängelt, dass die ausgelegte Voruntersuchung mit integrierter UVS nicht vollständig ausgelegt hat. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. In der ersten Planauslegung im Jahr 2011 erfolgte eine Auslegung der Unterlage mit allen zugehörigen Anlagen.

Eine Aktualisierung der UVS aufgrund erfolgter ergänzender Kartierungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig, da es keine Anhaltspunkte gibt, die darauf schließen lassen, dass die verwendeten Daten der Umweltverträglichkeitsstudie veraltet sind. Grundsätzlich gilt, dass die Vorgaben bzw. Inhalte der UVS – soweit es die planfestzustellende Trassenführung betrifft – im Landschaftspflegerischen Begleitplan integriert (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) bzw. berücksichtigt sind und die konkreten Projektauswirkungen des nunmehr planfestzustellenden Vorhabens in Weiterführung der UVS entsprechend des UVPG darstellen. Der LBP liefert die Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf Ebene der Planfeststellung. In Ergänzung zu den im Rahmen der UVS dargestellten umwelt erheblichen Ergebnissen für den Gesamtuntersuchungsraum zur Linienfindung enthält der LBP detaillierte, projektbezogene Aussagen zu den zu erwartenden Beeinträchtigungen der im UVPG genannten Schutzgüter in dem nach dem Wirkungsbereich dieser Beeinträchtigungen bemessenen, abschnittsbezogenen Untersuchungsraum.

Ein Mangel hinsichtlich der Alternativenprüfungen ist ebenfalls nicht erkennbar. Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt, ist keine Linienbestimmung erforderlich. Innerhalb der Voruntersuchung mit integrierter UVS erfolgte eine Untersuchung der umweltverträglichsten Ausbauvariante (Varianten: einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Puttgarden, einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Heiligenhafen sowie ein beidseitiger Ausbau). Dem Ergebnis eines einseitigen Ausbaus auf dem Festland der Richtungsfahrbahn Puttgarden sowie auf Fehmarn ein einseitiger Ausbau der Richtungsfahrbahn Heiligenhafen als umweltverträglichste Variante wurde gefolgt. Für weitere Alternativenprüfungen wie anderweitige Lösungsmöglichkeiten (z. B. Lösungen mit anderen Verkehrsträgern) besteht nach aktueller Rechtslage keine Pflicht (vgl. Hoppe / Beckmann, UVPG, Kommentar, 4. Auflage, 2012).

Fehlerhafte Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Eine von Einwender mangelhafte Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sowie auf Natura 2000 Gebiete ist nicht erkennbar. Alle Auswirkungen des Vorhabens sind in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung schlüssig und ausreichend dargelegt.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in den Ziffern 4.2.3, 4.3.19 und 5.3.47 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Im Rahmen des Planänderungsverfahrens (zweite Auslegung) hat der Vorhabenträger in den Erwidern und Erörterungen zugesagt, Ergänzungen und Anpassungen am Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie an naturschutzfachlichen Unterlagen vorzunehmen. Infolgedessen wurden insbesondere Änderungen der allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG, dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, dem landschaftspflegerischen Begleitplan einschließlich mehrerer Maßnahmeblätter sowie von Bestands- und Konfliktplänen und Maßnahmeplänen vorgenommen. Zudem wurden die FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Schutzgebiete DE 1530-491 „Östliche Kieler Bucht“, DE GGB 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ und DE 1631-392 „Meeresgebiet der östlichen Kieler Bucht“ aktualisiert. Neben weiteren Anpassungen erfolgte zudem eine Plausibilitätskontrolle der Rastvögel. Die erfolgten Änderungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ergeben sich übersichtshalber aus dem Deckblatt vom 17.07.2015. Die so geänderten Unterlagen wurden den am Verfahren beteiligten anerkannten Naturschutzvereinigungen durch die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 27.07.2015 zur Stellungnahme, entsprechend § 63 BNatSchG, übersandt. Am 20.08.2015 ist der Anhörungsbehörde eine Stellungnahme des NABU, vertreten durch Mohr Rechtsanwälte zugegangen. Die Planfeststellungsbehörde hat die darin gegen die geänderten Planunterlagen vorgetragenen Bedenken eingehend geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese angesichts der umfangreichen Überarbeitung, mit der die seitens der Verbände vorgetragenen Forderungen durch den Vorhabenträger in der Planung berücksichtigt worden sind, als unbegründet zurückzuweisen sind und die durch die Planfeststellungsbehörde vorgenommene Gesamtabwägung nicht verändern.

Zu 5.3 (private Einwendungen)

Zu 5.3.1 (Einwendung (12.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 11/3, 17/9, 11/18 und 12/6 (Flur 3, Gemarkung Ostermarkelsdorf), 11/10, 10/1 und 8/12 (Flur 2, Gemarkung Ostermarkelsdorf), 1/9, 70/3 und 70/5 (Flur 1, Gemarkung Burg) sowie vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 11/3, 17/9, 11/18 und 12/6 (Flur 3, Gemarkung Ostermarkelsdorf), 11/10, 10/1 und 8/12 (Flur 2, Gemarkung Ostermarkelsdorf), 70/5 (Flur 1, Gemarkung Burg)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die temporäre Inanspruchnahme seines Landes für die Behelfsumfahrung, die Umgestaltung des vorhandenen Entwässerungssystems sowie die temporäre Inanspruchnahme seines Landes durch die Baustelle bzw. Nutzung durch Baustellenverkehre und fordert Tauschland als Ausgleich.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, die Umgestaltung der Anschlussstelle Burg sowie die bauzeitliche Umfahrung derselben.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Durch den Bau bzw. Ausbau einer Straße lassen sich die genannten Eingriffe nicht vermeiden. Der Straßenbaulastträger ist jedoch verpflichtet, die notwendigen Eingriffe soweit zu reduzieren, wie es für die Umsetzung der Maßnahme unerlässlich ist. Der Bau einer Straße kann in der Regel nicht nur im eigentlichen Trassenverlauf vorgenommen werden, sondern erfordert die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen seitlich der Trasse.

Der Einwender fordert vom Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren sowie die Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen zur Festlegung aller notwendigen bauseitigen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Entwässerungssystems / Drainagen und Rekultivierung der bauseits genutzten Flächen durch den Vorhabenträger und zu deren Endabnahme.

Den Antrag zur Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Beauftragung eines Sachverständigen in einem Beweissicherungsverfahren, lehnt die Planfeststellungsbehörde ab.

Es besteht für den Vorhabenträger die Verpflichtung Drainagen funktionsfähig wieder anzuschließen sowie vorübergehend in Anspruch genommene Flächen wieder herzurichten.

Näheres zur Wiederherichtung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen ist der Ziffer 5.0.10 zu entnehmen.

Bezüglich der Einwendungen, Anmerkungen und Hinweise zum Thema Drainagen, Durchlässe und Niederschlagswasser wird auf die Ziffer 5.0.8 verwiesen.

Hinsichtlich der bauzeitlichen Gestaltung der Anschlussstelle Burg fordert der Einwender die Nutzung von Behelfsbrücken, um die bauzeitliche Umfahrung über seine Flächen zu vermeiden.

Der Vorhabenträger führt aus, dass diese Variante wegen erheblicher Mehraufwendungen und Mehrkosten verworfen wurde. Eine dezidierte Abwägung verschiedener möglicher Varianten wurde dem Einwender seitens des Vorhabenträgers verabredungsgemäß zur Verfügung gestellt und liegt der Planfeststellungsbehörde ebenfalls vor.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Der Einwender äußert Bedenken an der Leistungsfähigkeit des Gewässers 3.1.2 sowie des Durchlasses zur Unterführung des Gewässers unter der B 207 (BW-Nr. 172; km 15+534).

Der Vorhabenträger hat die maximalen Einleitmengen mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Zusätzlich wird auf die wassertechnische Berechnung (Anlage 13) und die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2) verwiesen.

Im Gegensatz zur bestehenden Situation wird das Fahrbahnwasser der B 207 künftig über die Absetz- und Regenrückhaltebecken aufgefangen und gedrosselt, d. h. zeitlich verzögert an die Vorfluter abgegeben. Das führt zu einer Verbesserung der Situation.

Der Durchlass kann nicht vergrößert, sondern lediglich in Lage und Höhe erneuert werden, damit er weiterhin mit dem nicht zu erneuernden Durchlass unter der Bahnlinie zusammenpasst.

Der Vorhabenträger erklärt weiterhin, dass aufgrund der in der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Mergelschichten davon ausgegangen werde, dass aus dem Beckenbereich der relativ weit entfernten Regenrückhaltebecken 4 und 5 unterirdisch kein Wasser auf die Flächen des Einwenders gelangen werde. Die entsprechenden Auszüge aus dem Baugrundgutachten hat der Vorhabenträger dem Einwender ebenfalls wunschgemäß übersandt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.2 (Einwendung (08.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 38, 37 und 17 (Flur 1, Gemarkung Presen) sowie die vorübergehende Inanspruchnahme derselben

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes und fordert Tauschland als Ausgleich.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, den Bau der Anschlussstelle Puttgarden sowie für Ausgleichsmaßnahmen. Eine Verschiebung der Fahrbahn der B 207 ermöglicht dabei die Erstellung der notwendigen Parallelrampen. Die K 49 wird im Über-

führungsbereich nach Osten verlegt, um die Querungslänge soweit wie möglich zu verkürzen. Eine weitere Betroffenheit entsteht durch die Verlegung der Gemeindestraße nach Presen, die parallel zur verlegten K 49 geführt wird.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Der Einwender hinterfragt die Notwendigkeit der Verlegung der K 49 sowie die vollkommen neue Anbindung im Bereich des jetzigen Überführungsbauwerkes. Die bestehende Brücke sei ausreichend dimensioniert und in einem sehr guten Zustand.

Grundsätzlich sei seiner Meinung nach der Abstand der Hauptträger der bestehenden Brücke für 4 Fahrspuren und 2 Eisenbahngleise ausreichend. Südlich des bestehenden Bauwerkes müsste die B 207 einen kleinen Schwenk nach Westen machen, um den Kreuzungswinkel zu entschärfen. Außerdem könnte man die Leitplanken zur Mitteltrennung unter der Brücke ohne Grünstreifen eng zusammenführen. Mit der Planung der westlichen Anbindung der K 49 an die B 207 erklärt sich der Einwender einverstanden.

Für die östliche Anbindung der K 49 an die B 207 schlägt der Einwender, zur Minimierung seiner Flächeninanspruchnahmen, seinerseits 2 alternative Varianten vor.

Bei der 1. Variante schlägt der Einwender vor, die östliche Anbindung der K 49 mit den Parallelrampen etwas nach Norden zu verschieben. Dann könnten diese an die geplante, aber nicht dargestellte Straße anbinden, die nördlich des Drohngrabens beginnen und zum Fährbahnhof führen soll. Ca. bei Bau-km 19+500 müsste dann eine Unterführung gebaut werden, um auf die östlich Seite zu kommen und die Rampen anzuschließen analog zur Abfahrt Jahnshof der A 1.

Bei dieser Variante würden die neuen Bauwerke im Bereich Bau-km 19+000, sämtliche Rampenaufschüttungen für die K 49 sowie die Verlegung der K 49 über die Flurstücke 37 und 38 entfallen.

Bei der 2. Variante schlägt der Einwender vor, für die östliche Anbindung eine Abfahrt im Bereich der jetzigen Marienleuchter Unterführung und der neu zu errichtenden Unterführung (Femern A/S) etwa bei Bau-km 20+200 herzustellen.

Der Vorteil dieser Variante wäre ebenfalls eine geringere Flächeninanspruchnahme des Einwenders sowie die Mitnutzung der neu zu errichtenden Unterführung nach Marienleuchte.

Zur Weiternutzung des bestehenden Kreuzungsbauwerkes für die K 49 mit der B 207 erwidert der Vorhabenträger, dass das vorhandene Bauwerk für die geplante Vierstreifigkeit keine ausreichende lichte Weite aufweist. Das vorhandene Bauwerk ist durch den schrägen Kreuzungswinkel sehr lang. Bei einem Neubau soll die Länge des Bauwerkes optimiert werden, um Bau- und Unterhaltungskosten zu sparen. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Kreuzungswinkel annähernd 90° beträgt. Aus diesem Grunde wird eine Umverlegung der Trasse der K 49 erforderlich.

Die Straßenanbindung an das neue Querungsbauwerk ist nach den gültigen Vorschriften und Richtlinien geplant. Hierbei müssen bestimmte Radien für die sichere Führung des Verkehrs eingehalten werden.

Zusätzlich ist geplant eine Anschlussstelle im Bereich der Kreuzung der K 49 mit der B 207 möglichst dicht an Puttgarden zu errichten. Da zwischen der B 207 und der Bahntrasse keine ausreichend große Fläche zum Bau von Zu- und Abfahrtrampe vorhanden ist, muss die Bundesstraße von der Bahntrasse abgerückt werden. Aufgrund der Vorgaben aus den Vorschriften für die Linienführung der Bundesstraße wurde ein Abrücken der B 207 nördlich der heutigen K 49 gewählt.

Zur Variante 1 führt der Vorhabenträger aus, dass diese eine noch größere Flächeninanspruchnahme auf der Ostseite der B 207 bedingen würde, da für eine Verschiebung nach Norden eine entsprechend längere Anbindung der K 49 notwendig wäre. Die Querung der B 207 würde auch hier mit annähernd 90° erfolgen. Somit würden sich für die Anbindung an die K 49 keine anderen Radien ergeben. Die Problematik der Flächeninanspruchnahme würde sich lediglich an eine andere Stelle verschieben.

Eine Unterführung der Bahntrasse würde erhebliche Probleme nach sich ziehen, da der Bahnverkehr nicht unterbrochen werden könnte. Die Auflagen zur Sicherung von Gleisen sind sehr hoch und die Kosten für so ein Bauwerk wären deutlich höher als die vorliegende Lösung.

Zur Variante 2 führt der Vorhabenträger aus, dass durch das Abrücken der Fahrbahn zur Erstellung der Parallelrampen im Bereich der Unterführung Marienleuchter Weg, der dort ansässige landwirtschaftliche Betrieb überplant werden müsste. Zudem würde durch die östliche Anbindung der K 49 deutlich mehr Flächenverlust entstehen.

Bei der Planung des Ausbaus der B 207 wurde zudem berücksichtigt, dass eine Anbindung an die zukünftig geplante Feste Fehmarnbeltquerung möglich sein muss. Zudem ist zu berücksichtigen, dass Straßen in der Kategorie einer B 207 nicht einfach auf kurzen Strecken verschwenkt werden können. Die Änderung der Achse würde sich nicht nur in diesem Bereich auswirken, sondern hätte auch nachteilige Wirkungen in den anschließenden Trassenbereichen.

Die vorhandene Planung wird deshalb beibehalten, da sie unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte die beste und wirtschaftlichste Lösung darstellt.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Ebenso den Entschädigungsverhandlungen vorbehalten sind mögliche Ansprüche resultierend aus Bewirtschaftungerschwernissen aufgrund einer landwirtschaftlich schwierig zu bearbeitenden Form einer Grundstücksrestfläche (Überlappungen der Geräte, Bodenverdichtungen, größere Anschnittverluste und Wendezeiten).

Hinsichtlich des Einwandes die Vorhaben Ausbau B 207, Fehmarnbeltquerung und den 2-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke in einer Maßnahme zusammenzufassen, wird auf die Ziffer 5.0.10 sowie auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.47 verwiesen.

Die Planungen zum Ausbau der B 207 sind bereits am weitesten vorangeschritten, die folgenden haben diese zu berücksichtigen.

Inwieweit die kommenden Planungen der Fehmarnbeltquerung und der DB AG, welche jeweils in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren geregelt werden, die Planungen zum Ausbau der B 207 überdecken oder anderweitig beeinflussen ist derzeit noch nicht absehbar. Ebenso wie eventuelle Inanspruchnahmen von weiteren Grundstücksflächen des Einwenders. Diese sind dann in dem jeweiligen Verfahren zu berücksichtigen und entsprechend den geltenden Regelungen zu entschädigen.

Bezüglich einer Mehrwegeentschädigung wird auf die Ziffer 5.0.9 verwiesen. Lediglich Umwege als Folge einer Durchschneidung können entsprechend entschädigt werden. Dies gilt nicht für weiterentfernt liegende Flächen, die weiterhin angebunden sind.

Das Windkrafteignungsgebiet betreffend, erklärt der Vorhabenträger, dass mit Auslegung der Planunterlagen der hier vorliegenden Maßnahme die betroffenen Flächen mit einer sogenannten Veränderungssperre gemäß § 9a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) versehen wurden. Wesentlich wertsteigernde oder den Straßenbau erschwerende Maßnahmen dürfen dann nicht vorgenommen werden. In dem vorliegenden Fall verhält es sich so, dass es sich bei dem Gebiet für die geplanten Windkraftanlagen um keine verfestigte Planung handelt. Aus diesem Grund wurden diese Flächen auch nicht in die Straßenplanung integriert und können demnach auch nicht gesondert entschädigt werden.

Der Einwender erfragt die Notwendigkeit der geplanten Bepflanzung entlang der K 49. Diese würde die angebaute Kultur verschatten und als Folge daraus wären in den Schattenbereichen durch die mangelnde Sonneneinstrahlung geringere Erträge und übernässter Boden zu erwarten. Außerdem nehmen die Bodenverdichtungen zu und der Bodenzustand verschlechtert sich von Jahr zu Jahr.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die Pflanzung von Hochstämmen entlang der K 49 der Einbindung des Dammbauwerkes in die umgebende Landschaft sowie den Fledermäusen als Überflughilfe dient. Eine Prüfung des Vorhabenträgers ergab, dass eine niedrige Gehölzpflanzung die vorgesehenen Funktionen aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht erfüllen kann.

Eine weitere Betroffenheit ergibt sich laut Einwender daraus, dass sich treibender Schnee aus den Richtungen Nord, Nordost und Ost an der geplanten Böschung der K 49 (Achse 900) fängt und sich bis auf seine Flächen staut. Die angebauten Kulturen leiden unter Schneemassen und Tauwasser so stark dass sie eingehen; siehe die Schneewinter 2010 und 2011. Die geplante Bepflanzung entlang der K 49 verlängert den Abtauzeitraum des Schnees erheblich.

Bei klimatischen Ereignissen, wie zum Beispiel erhöhte Schneemengen, handelt es sich um Ereignisse höherer Gewalt. Diese können in den Planungen nicht berücksichtigt und auch nicht entschädigt werden. Weiterhin wird auf bereits Ausgeführtes (Notwendigkeit, Linienführung B 207 und K 49, Bepflanzung) dieser Einwendung verwiesen.

Der Einwender widerspricht der Anordnung von Versickerungsmulden für anfallendes Regenwasser an der östlichen Böschung der K 49. Er zweifelt an der Funktionsfähigkeit derselben und befürchtet eine Vernässung seiner angrenzenden Flächen. Gleiches gelte für den Straßengraben östlich der Achse 970.

Der Vorhabenträger erwidert, dass aufgrund der in diesem Bereich bestehenden Situation für die Entwässerung der K 49 keine andere vertretbare Lösung möglich sei. Die Entwässerung kann nur über eine Versickerung bzw. Verdunstung des Straßenwassers erfolgen, da keine Vorfluter vorhanden sind, in welche eingeleitet werden kann. Die Mulde werde nur vorsorglich angelegt, um eine Vernässung der angrenzenden Flächen zu vermeiden. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass die Mulden ohnehin kaum Wasser führen werden. Im Übrigen ist die Entwässerungsplanung mit der Unteren Wasserbehörde abstimmt.

Auf Nachfrage hinsichtlich der ständigen Erreichbarkeit der Flächen mit landwirtschaftlichen Maschinen sowie der funktionsfähigen Wiederherstellung aller Zufahrten, sichert der Vorhabenträger dieses grundsätzlich zu. Sollte es in baubedingten Einzelfällen zu Behinderungen kommen, werden diese jedoch mit den Betroffenen vorher abgestimmt.

Bezüglich des Einwandes des Nichtausbaus der Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes zur Leistungsfähigkeit der Kreuzung „Amalienhofer Brücke“ während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.0.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.3 (Einwendung (05.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstückes 7/3 (Flur 4, Gemarkung Mummendorf) sowie vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstückes 12/1 (Flur 3, Gemarkung Mummendorf)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes und fordert Tauschland als Ausgleich.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, Errichtung des Regenrückhaltebeckens 4 sowie durch Ausgleichsflächen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Die Anordnung des Regenrückhaltebeckens ist nur an dieser Stelle möglich, da hier der Tiefpunkt der Gradienten liegt. Die Flächen zwischen der Entwässerungsanlage und dem verlegten Vorfluter 5.2.2 werden für Ausgleichsmaßnahmen verwendet.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Bezüglich der Restfläche des Flurstückes, fordert der Einwender eine Flurbereinigung, da diese nicht mehr so kostengünstig wie bisher bewirtschaftet werden könne. Ebenso müsste der Graben 5.2 westlich des Flurstückes 7/3 auf einer Länge von ca. 180m verrohrt werden.

Ein Flurbereinigungsverfahren wird im Zuge dieser Maßnahme nicht durchgeführt. Aufgrund der Verfahrensdauer eines Flurbereinigungsverfahrens wäre eine kurzfristige Änderung der Situation auf Fehmarn nicht zu erreichen. Mögliche Ansprüche resultierend aus einer landwirtschaftlich schwierig zu bearbeitenden Form einer Grundstücksrestfläche sind den Entschädigungsverhandlungen vorbehalten. Im Falle einer zusammenhängenden Nutzung mit dem Flurstück 12/1, ist eine Nutzung der Restfläche des Flurstückes 7/3 durchaus wirtschaftlich sinnvoll.

Die Verrohrung eines Gewässers stellt einen erheblichen Eingriff dar und ist entsprechend an anderer Stelle, z. B. durch die Öffnung von Gewässern, auszugleichen. Der geforderte Eingriff ist aus der geplanten Maßnahme heraus nicht zu begründen.

Die Forderungen nach einer Flurbereinigung und einer Grabenverrohrung werden zurückgewiesen.

Bezüglich des Nichtausbaus der Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffern zu 5.0.1 sowie zu 5.0.10 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach einem Wildschutzzaun entlang der B 207 auf der Insel Fehmarn wird auf die Ziffern 5.3.39 und 2.1.2.12 verwiesen.

Der Einwender äußert Bedenken an der Leistungsfähigkeit des Gewässers 5.2 und des zuleitenden Gewässers 5.2.2 sowie des Durchlasses zur Unterführung beider Gewässer unter der B 207.

Der Vorhabenträger hat die maximalen Einleitmengen mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt. Zusätzlich wird auf die wassertechnische Berechnung (Anlage 13) und die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2) verwiesen.

Im Gegensatz zur bestehenden Situation wird das Fahrbahnwasser der B 207 künftig über die Absetz- und Regenrückhaltebecken aufgefangen und gedrosselt, d. h. zeitlich verzögert an die Vorfluter abgegeben. Das führt zu einer Verbesserung der Situation.

Der Durchlass kann nicht vergrößert, sondern lediglich in Lage und Höhe erneuert werden, damit er weiterhin mit dem nicht zu erneuernden Durchlass unter der Bahnlinie zusammenpasst.

Für den im Bereich des Regenrückhaltebeckens 3 geplanten Durchlass DN 800 merkt der Einwender an, dass hier im Bestand 2 Durchlässe (DN 300 und DN 500) vorhanden seien. Hierbei liegt der kleinere Durchlass tiefer und die Entwässerung läuft daher über diesen. Die Situation sei zu prüfen und in der Planung anzupassen.

Der Vorhabenträger sagte eine Prüfung zu und im Jahr 2014 wurde eine nochmalige Begehung mit dem zuständigen Wasser- und Bodenverband durchgeführt. Das Ergebnis wird vom Vorhabenträger wie folgt zusammengefasst.

Der Graben 5 hat ein offenes Grabenprofil, bis er die B 207 erreicht. Weiter fließt er über ein Gitterrost und ein Rohr DN 300 einem Muldenablaufschacht zu, von dem wiederum eine Verrohrung DN 300 unter der B 207 (Bau-km 12+089,60) hindurchführt, deren weiterer Verbleib nicht zu klären war. In den Muldenablaufschacht im Graben 5 mündet auch die Verrohrung des Grabens 5.5. Der eigentliche Durchlass DN 600 B unter der B 207 (Bau-km 12+093,52) für den Graben 5 und 5.5 liegt höher als der DN 300 bei Bau-km 12+089,60 und springt an, wenn der niedrigere DN 300 ausgelastet ist.

Weiter nördlich des Durchlasses des Grabens 5 befindet sich ein weiterer Durchlass DN 600 B (Bau-km 12+121,60), der die Verlängerung des verrohrten Gewässers 5.4 östlich der B 207 ist.

Folgende Durchlässe werden erneuert:

- Durchlass DN 300 in DN 600 in der im Muldenablaufschacht angetroffenen Tiefenlage bis zu einem in die östliche Böschung der B 207 zu setzenden Schacht. Im Zuge der Baumaßnahme wird in diesem Böschungsbereich per Suchschachtung die Lage der bestehenden, unter der DB-Trasse durchführenden Leitung ermittelt und diese an den neuen Schacht angeschlossen.

- Durchlass DN 600 lagegleich als Ersatz in DN 800 (Bau-km 12+093,52)

- Durchlass DN 600 lage- und dimensionsgleich als Ersatz (Bau-km 12+121,60)

Die Höhenlage der geplanten Durchlässe DN 800 und DN 600 orientiert sich an der vorhandenen Sohlhöhe des Grabens 5 und der Sohltiefe des vorhandenen Muldenablaufschachtes sowie der Sohlhöhe des Bahnseitengrabens.

Der zusätzlich gefundene Durchlass und die Beschreibung wurden in die Deckblattunterlagen eingearbeitet.

Zu 5.3.4 (Einwendung (27.11.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 11/45, 1/1, 3/2 (Flur 1, Gemarkung Lütjenhof) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 1/1, 3/2 (Flur 1, Gemarkung Lütjenhof)

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 sowie die Inanspruchnahme einer Fläche entlang der Großenbroder Aue als Ausgleichsfläche.

Der Einwender stellt fest, dass die dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen seiner Grundstücke eine Reduzierung des jagdlichen Wertes seiner Eigenjagd darstellt.

Bezüglich der Qualitätsminderung der Eigenjagd wird festgestellt, dass Ansprüche hieraus außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und geregelt werden.

(Sind die Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts Folge einer Enteignung/erzwungenen Veräußerung eines (Teil-)Grundstücks eines oder mehrerer Jagdgenossen (bzw. des Eigenjagdbesitzers), ist auch die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Jagdausübungsrechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Enteignungsverfahren zu regeln. (siehe: BGH, Urteil v. 15.02.1996 – III ZR 143/94 –))

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.5 (Einwendung (12.12.2011 / 16.09.2013))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 25/10, 5/2, 2/7, 5/8, 25/6, 5/4, 30/2, 32/5, 2/6, 31/2, 11/4, 12/1, 32/7, 13/1, 14/1, 32/13, 18/3 (Flur 1, Gemarkung Niendorf a. F.), 5/1 und 7/1 (Flur 5, Gemarkung Niendorf a. F.) sowie vorübergehende Inanspruchnahme derselben (außer 2/7)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, durch den Neubau des Brückenbauwerkes 07.207 für die Gemeindeverbindungsstraße Niendorf - Ostermarkelsdorf sowie durch die Erstellung des Regenrückhaltebeckens (RRB) Nr. 5 und die Verlegung des Verbandsgrabens 3.3.4. Die vorübergehende Inanspruchnahme ist im Rahmen der Bauarbeiten und zur Lagerung von Oberboden vorgesehen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

In seinen Einwendungen sowie in der Erörterung erhob der Einwender Forderungen zur Minimierung seiner Beeinträchtigungen und machte seinerseits Vorschläge, um diese umzusetzen. Der Vorhabenträger nahm die Anregungen auf, ließ diese in seine Abwägungen mit einfließen und erstellte dazu einen entsprechenden Vermerk.

Diese Abwägungen wurden dem Einwender zur Kenntnis gebracht und ihm wiederum die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Zu den einzelnen Punkten wurden teilweise mehrere Varianten verglichen, deshalb wird hier jeweils nur eine Zusammenfassung der jeweiligen Abwägung aufgeführt.

- Entfallen des RRB 5 durch Einleitung des Straßenwassers in das RRB 6

Der Einwender schlägt vor, das Niederschlagswasser aus dem Entwässerungsabschnitt 5 weiter in das Regenrückhaltebecken 6 zu leiten und das Regenrückhaltebecken 5 entfallen zu lassen.

Durch die Weiterleitung des Straßenwassers aus dem Entwässerungsabschnitt 5 in das Regenrückhaltebecken 6 wären folgende Anpassungen erforderlich:

Die weiterführenden Leitungen nördlich des jetzt geplanten RRB 5 müssten für die entsprechenden Lastfälle (Niederschlagsmengen) gemäß den gültigen Bestimmungen der RAS-Ew und der ATV-Blätter neu bemessen werden. Die hierzu angestellten Berechnungen des Vorhabenträgers haben ergeben, dass bereits zu Beginn (ab ca. Bau-km 17+000) Vergrößerungen der Rohrdurchmesser von DN 300 auf DN 400 notwendig würden. Um die erforderlichen Mindestüberdeckungen der lagemäßig im Bereich der Bankette geplanten Leitungen einhalten zu können, müssten entweder die Rohrsohlen tiefer gelegt, Düker eingebaut oder die Gradienten der B 207 angehoben werden.

Eine Anhebung der Gradienten der Fahrbahn würde zu einer deutlich höheren Flächeninanspruchnahme sowohl landwirtschaftlicher Nutzflächen als auch gehölzbestandener Böschungen zwischen der B 207 und der Bahn führen, da sowohl der Damm der B 207 als auch die Dämme der querenden Bauwerke erhöht werden müssten. Die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die Inanspruchnahme zusätzlicher landwirtschaftlicher Nutzflächen, der Verlust höherwertiger Gehölzbestände und die zusätzlich entstehenden Baukosten wären mit der Einsparung des RRB 5 nicht zu rechtfertigen.

Die Varianten der durchgehenden Verlegung der Sammelleitung mit einer oben liegenden Sickerleitung (Huckepacksystem) bzw. mit einer parallel zur Sammelleitung verlaufenden Sickerleitung werden als technisch nicht praktikabel und unüblich verworfen.

Als einzige in Frage kommende ernsthafte Alternative zum Wegfall des RRB 5 wird die Variante *Einbau Düker unter dem Verbandsgewässer 3.3* betrachtet.

	RRB 5 gemäß Unterlage	Variante
Flächenverbrauch	RRB 5: 5995 m ² RRB 6: 8037 m ²	RRB 5: entfällt RRB 6: 8494 m ² (größerer Flächenbedarf durch Vergrößerung des Absetzbeckens)

	Geringerer Flächenverbrauch bei Alternative	
Rohrleitungen	Keine	Vergrößerung der Rohrdurchmesser und Bau zweier Düker erforderlich
	Höhere Baukosten bei Alternative für den Leitungsbau	

In seinen Einwendungen zur 1. Planänderung führt der Einwender aus, dass 1 Düker und die Vergrößerung der weiterführenden Kanäle auf einer Straßenseite ausreichen würden. So würden sich die Bau- und Unterhaltungskosten zu Gunsten der alternativen Lösung verringern. Zudem würde die Fließgeschwindigkeit im Düker durch die größeren Wassermengen erhöht und damit die Betriebssicherheit desselben gesteigert werden.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die geplante B 207 als Dachprofil erstellt wird. Dabei wird auf den Außenseiten beider Richtungsfahrbahnen das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser einer geschlossenen Entwässerung zugeführt.

Würde das Niederschlagswasser der Richtungsfahrbahn Puttgarden vor dem Durchlass des Verbandgewässers 3.3 auf die Westseite abgeschlagen werden, müsste die Rohrdimensionierung nach dem Düker aufgrund des Auslastungsgrades auf DN 500 vergrößert werden.

Aufgrund der bestehenden Baugrundverhältnisse sind im Entwässerungsabschnitt fast ausschließlich Huckepackleitungen vorgesehen, um das Straßenwasser zu transportieren. Eine Versickerung ist hier nicht möglich. Um die Funktion der Leitungen gewährleisten zu können, ist eine Mindestverlegungstiefe erforderlich. Der Verzicht auf das RRB 5 hätte zur Folge, dass das RRB 6 einen tieferen Zulauf erhalten und somit tiefer hergestellt werden müsste. Zwar wäre die Herstellung nur eines Dükers kostengünstiger, der Kostenvorteil würde aber durch die Tieferlegung der Leitungen und des RRB 6 aufgehoben werden.

Auf die Betriebssicherheit eines Dükers hat nicht nur die Fließgeschwindigkeit Einfluss, sondern auch die bauliche Ausbildung desselben.

Der Vorhabenträger verbleibt beim Vergleich seiner Planung mit der Alternative bei den gewählten Parametern.

	RRB 5 gemäß Unterlage	Variante
Kosten	für RRB 5: 71000 €	Entfall RRB 5: - 71000 € Rohrleitungen, Düker, Vergrößerung RRB 6: 46500 €
	für Unterhaltung RRB 5: erforderliche Unterhaltungsleistungen durch Inaugenscheinnahme erkennbar	Einsatz von Sondergeräten und Durchführung von zusätzlichen Inspektionen im Bereich der Düker zur Feststellung der erforderlichen Maßnahmen
Höhere Baukosten bei der bestehenden Planung		

	Unterhaltungsaufwand zu Alternative etwa gleich, jedoch bei Alternative aufwendiger zu bestimmen
--	--

In seinen Einwendungen zur 1. Planänderung führt der Einwender aus, dass nicht zu erkennen sei welche Anteile zur Kostenermittlung herangezogen wurden. Außerdem wird der Unterhaltungsaufwand beim geplanten RRB 5, durch Mäharbeiten und Räumarbeiten im Becken, deutlich höher eingeschätzt als der Aufwand zur Kontrolle der Düker. Die Unterhaltungsmaßnahmen seien zu Gunsten der Alternative zu ändern.

Der Vorhabenträger erwidert, dass es sich bei den aufgeführten Kosten um die Herstellkosten handelt. Die Kosten von Grunderwerb und Ausgleichsmaßnahmen sind für die Entscheidung, das RRB 5 beizubehalten, nicht relevant.

Auf eine detaillierte Ermittlung der Unterhaltungskosten, welche zum derzeitigen Stand der Planungen schwer zu bestimmen sind, wurde hier verzichtet. Die Unterhaltungsnotwendigkeit eines Regenrückhaltebeckens kann durch Inaugenscheinnahme abgeschätzt werden. Lediglich für die Entschlammung muss eine genauere Betrachtung vorgenommen werden.

Bei der Inspektion von Dükern muss immer Spezialgerät, z. B. für eine Kamerabefahrung, eingesetzt werden.

Der Vorhabenträger verbleibt beim Vergleich seiner Planung mit der Alternative bei der gewählten Abschätzung.

	RRB 5 gemäß Unterlage	Variante
Vorfluter	2 Einleitstellen: Graben 3.3.4 und 3.1	1 Einleitstelle: Graben 3.1
	Starke Zusatzbelastung des Vorfluters 3.1 bei Alternative	

In seinen Einwendungen zur 1. Planänderung führt der Einwender aus, dass die zusammengefassten Einleitungsmengen der Entwässerungsabschnitte 5 und 6 für den Vorfluter 3.1 kein Problem darstellen, da ja die Abflussmenge gleich bleibe. Die vom zuständigen Wasser- und Bodenverband getroffene Aussage, dass sich das gesamte Entwässerungssystem der Insel Fehmarn in einem kritischen Zustand befinde, wird als völlig überzogen erachtet. Das Gewässer 3.1 habe kein wesentliches Schadenpotential. Eine mögliche Erhöhung des Abflusses wäre problemlos, ein erheblicher Aufwand für den vom Wasser- und Bodenverband geforderten hydraulischen Nachweis, sei nicht erkennbar. Zur Reduzierung der Beckengrößen und damit zur Reduzierung der Herstellungskosten sei ohnehin ein Nachweis der Einleitung nach dem Merkblatt M2 des LLUR von 2002 erforderlich.

Der Vorhabenträger erwidert, dass das Regenrückhaltebecken 5 gemäß Planung über das Gewässer 3.3.4 in das Gewässer 3.3 entwässert. Somit fließt das auf der Fahrbahn der B 207 anfallende Niederschlagswasser des gesamten Entwässerungsabschnittes 5 in das Gewässer 3.3. Das Regenrückhaltebecken 6 entwässert in das Gewässer 3.1. Bei Einleitung des Niederschlagswassers aus dem Entwässerungsabschnitt 5 und 6 erhöht sich insgesamt die zugeführte Wassermenge im Gewässer 3.1. Würde der Abfluss aus dem RRB 6 nicht an den größeren Zufluss angepasst werden, müsste dementsprechend die Staulamelle im RRB angepasst bzw. das Becken vergrößert werden.

Welche Probleme im Gewässer 3.3 bei einem außergewöhnlichen Regenereignis, das nicht mehr durch die geplanten Entwässerungseinrichtungen aufgefangen werden kann, entstehen würden, lässt sich hier nicht beurteilen.

Die Aussage, dass das gesamte Entwässerungssystem auf Fehmarn als kritisch zu bewerten und die Belastung der Vorfluter grenzwertig sei, wurde von den Wasser- und Bodenverbänden auf Fehmarn getroffen. Der Zeit- und Kostenaufwand für die Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Gewässers 3.1 steht in keinem Verhältnis zu den möglichen Einsparungen, die durch den Verzicht auf RRB 5 und Gesamtzuleitung in RRB 6 entstehen würden.

Der landwirtschaftliche Abfluss ist mit $0,6 \text{ l/(s*ha)}$ festgesetzt. Der Wasser- und Bodenverband fordert insbesondere den Nachweis, dass im Falle des Anspringens des Notüberlaufes keine Schäden an den Gewässern entstehen. Da dem Wasser- und Bodenverband jedoch die erforderlichen Grundlagen für seine Gewässer nicht zur Verfügung stehen, wird die Nachweisführung vom Vorhabenträger abgelehnt. Nach seiner Auffassung wird mit der vorliegenden Entwässerungsplanung der Eingriff in die vorhandenen Gewässer reduziert. Bei Zusammenlegung der Entwässerungsabschnitte 5 und 6 können die negativen Folgen bei Eintritt eines außergewöhnlichen Regenereignisses im Gewässer 3.1 zunehmen. Aufgrund dieser nicht kalkulierbaren Folgen, lehnt der Vorhabenträger eine Zusammenlegung der Entwässerungsabschnitte ab.

Um den Nachweis über das Merkblatt M2 zu erfüllen, wäre das Gewässer einschließlich der Wasserspiegellinie mindestens 100m unterhalb der Einleitstelle aufzumessen. Eine Aufzeichnung von MQ ist nicht vorhanden, das Merkblatt gibt allerdings zwei alternative Richtwerte dafür an. Aus diesen Zahlen ließen sich dann der bordvolle Abfluss, der zulässige Abfluss sowie die Begrenzung der Erosion im Gewässer ermitteln. Die Ergebnisse basieren dann allerdings nur auf einer Momentaufnahme, weil die Daten über den statistischen MQ nicht zur Verfügung stehen.

Der Vorhabenträger verbleibt beim Vergleich seiner Planung mit der Alternative bei der dargestellten Einschätzung und den gewählten Parametern.

Beim abschließenden Vergleich der derzeitigen Planung mit der Möglichkeit der Kompensation des Wegfalles des RRB 5 durch Düken des Gewässers 3.3 hat letztgenanntes Vorteile, insbesondere bei den Kosten und der Flächeninanspruchnahme. Ein wesentliches Problem, welches besondere Aufmerksamkeit verdient, ist, dass das gesamte Straßenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 5 in den Entwässerungsabschnitt 6 und damit in den Vorfluter Gewässer 3.1 geleitet werden müsste. Das gesamte Entwässerungssystem auf der Insel Fehmarn ist kritisch zu bewerten und die Belastungen sind nach Auskunft der zuständigen Wasser- und Bodenverbände bereits heute grenzwertig. Vom Vorhabenträger wäre der Nachweis zu erbringen, dass der Vorfluter 3.1 ausreichend leistungsfähig wäre. Dieser erhebliche Aufwand steht nicht im Verhältnis zu möglichen Einsparungen und der Vorhabenträger entscheidet sich dafür, es bei der vorliegenden Planung (optimiert zu Gunsten des Einwenders – siehe Pkt. Verkleinerung RRB 5) zu belassen.

- Verschiebung des RRB 5 nach Norden

Geprüft wurde auf Veranlassung des Einwenders die Verlegung des RRB 5 von der Süd- auf die Nordseite des Verbandsgewässers Graben 3.3.

Die Prüfung ergab, dass durch eine Verlegung des RRB 5 auf die Nordseite, in Bezug auf den Flächenzuschnitt und die verbleibende Restfläche, im Vergleich zur vorliegenden Planung größere Nachteile für den Eigentümer der nördlichen Fläche als für den Einwender bestehen.

Zudem wäre die Herstellung eines Dükers erforderlich, um das Straßenwasser auf die nördliche Seite von Gewässer 3.3 leiten zu können. Eine Verschiebung des RRB 5 auf die Nordseite des Gewässers wird aus diesen Gründen vom Vorhabenträger abgelehnt.

- Verkleinerung RRB 5

Statt einer Verschiebung des RRB 5 wurde dieses im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme optimiert. In der ursprünglichen Antragsunterlage wurde das RRB 5 mit einer amphibienberechtigten Böschung geplant. Diese entfällt nun ebenso wie ein Teil der Umfahrung. Die Flächeninanspruchnahme konnte so um ca. 2000 m² reduziert werden. Die Lage wurde zudem im Hinblick auf die Nutzung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen optimiert.

- Ansatz des 5-jährigen Regenerereignisses für die Bemessung des RRB

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung der klimatischen Entwicklung der letzten Jahre (zunehmende Starkregenereignisse) und einer nachhaltigen Planung für seine Entwässerung festgelegt, dass alle Regenrückhaltebecken für ein 10-jähriges Regenerereignis zu bemessen sind. Dies ist nach DWA-A117 als Regenhäufigkeit für die Überstauhäufigkeit von Kanalnetzen und Regenrückhaltebecken empfohlen.

Die Bemessung des Regenrückhaltebeckens 5 für ein 5-jähriges Regenerereignis ($n = 0,2$) zeigt, dass sich das erforderliche Volumen des Beckens von 2419 m³ bei einem 10-jährigen Regenerereignis auf 193 m³ bei einem 5-jährigen Regenerereignis reduziert. D. h. die Einsparung würde ca. 19% betragen. Den Zwangspunkt der Gestaltung des Beckens stellt die Tiefe des Zulaufes dar. Diese Tiefe des Zulaufes in das Becken und damit die Tiefe des Beckens ergibt sich aus dem Rohrgefälle, das nicht verringert werden kann, da bereits die nur die Mindestwerte der Richtlinie verwendet wurden.

Eine Flächenreduktion des Beckens aufgrund der Verringerung des Beckenvolumens von ca. 19% wäre somit kaum möglich.

- Rückstau in die Leitungen

Die Einwendung, zu überprüfen, ob durch einen Überstau in den Leitungen das Becken verkleinert werden könne oder ob durch eine Tauchwand eine geringere Flächeninanspruchnahme ermöglicht werden könne, ergab nach der Abwägung folgendes Ergebnis.

Ein Überstau im Zuge der Längsentwässerung der B 207 ist nicht zulässig. Ein entsprechender Ein-stau ist bereits bei den hydraulischen Berechnungen berücksichtigt worden.

Durch den Einbau einer Tauchwand würde die Flächeninanspruchnahme eher vergrößert bzw. zumindest genauso groß ausfallen, da zur Beruhigung des Abflusses nur die Fläche vor der Tauchwand angesetzt werden darf und diese entsprechend groß sein müsste.

- Erhöhung der Abflussmengen

Zur Erhöhung der Abflussmengen in das Gewässer 3.3.4 und weiter in das Gewässer 3.3 wird auf die Abwägung zum Punkt *Entfall RRB 5* verwiesen. Analog gilt auch hier, dass der zuständige Wasser- und Bodenverband einer höher als derzeit geplanten Einleitungsmengen nur zustimmen würde, wenn der Vorhabenträger den Nachweis erbringt, dass die Verbandsgewässer durch die erhöhte Einleitungsmenge nicht hydraulisch überlastet werden.

Um diesen Nachweis führen zu können, müssten vom Vorhabenträger umfangreiche Bestandsermittlungen für die Gewässer durchgeführt werden, da Bestandsdaten beim zuständigen Wasser- und Bodenverband nicht vorliegen. Dieser erhebliche Aufwand wird vom Vorhabenträger als nicht zumutbar abgelehnt.

Der Einwender fordert für die Gemeindestraße von Ostermarkelsdorf nach Niendorf für die Bauzeit des Bauwerkes 07.207 eine Vollsperrung, um die neue Brücke in alter Lage wieder errichten zu können. Der Vorhabenträger plant das Ersatzbauwerk südlich der bestehenden Lage, sagt aber in der Erörterung eine Prüfung zu. Nach Rücksprache mit der Stadt Fehmarn ist eine Sperrung der Wegebeziehung (siehe auch Erläuterungsbericht Anlage 1, Pkt. 4.3.12) während der Bauzeit von ca. 1 Jahr nicht akzeptabel. Daher hält der Vorhabenträger an seiner bisherigen Planung fest.

Die zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist gering, da die bestehenden Rampen, welche nicht vollständig zurückgebaut werden, sich direkt neben den neu zu errichtenden befinden.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Ebenso den Entschädigungsverhandlungen vorbehalten sind mögliche Ansprüche resultierend aus einer landwirtschaftlich schwierig zu bearbeitenden Form einer Grundstücksrestfläche.

Zu 5.3.6 (Einwendung (07.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 31/3 und 32/2 (Flur 3, Gemarkung Todendorf) sowie vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 31/3 und 32/2 (Flur 3, Gemarkung Todendorf)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Im Rahmen der 2. Planänderung, verzichtet die Stadt Fehmarn auf die Neuerrichtung des Wirtschaftsweges nach Todendorf (Achse 891). Dadurch wird eine Reduzierung der dauerhaften sowie der vorübergehenden Inanspruchnahme möglich.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Ebenso den Entschädigungsverhandlungen vorbehalten sind mögliche Ansprüche resultierend aus einer landwirtschaftlich schwierig zu bearbeitenden Form einer Grundstücksrestfläche.

Bezüglich einer Mehrwegeentschädigung wird auf die Ziffer 5.0.9 verwiesen. Lediglich Umwege als Folge einer Durchschneidung können entsprechend entschädigt werden. Dies gilt nicht für weiterentfernt liegende Flächen, die weiterhin angebunden sind.

Wegen eines eventuell möglichen Rückganges von Vermietungszahlen von im Eigentum des Einwenders befindlichen Ferienwohnungen wird auf die Ziffer 5.0.7 verwiesen.

Hinsichtlich des Windkrafteignungslandes erklärt der Vorhabenträger, dass die betroffene Fläche erst durch die Planung der Fehmarnbeltquerung betroffen werde.

Das Windkrafteignungsgebiet betreffend, erklärt der Vorhabenträger, dass mit Auslegung der Planunterlagen der hier vorliegenden Maßnahme die betroffenen Flächen mit einer sogenannten Veränderungssperre gemäß § 9a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) versehen wurden. Wesentlich wertsteigernde oder den Straßenbau erschwerende Maßnahmen dürfen dann nicht vorgenommen werden. In dem vorliegenden Fall verhält es sich so, dass es sich bei dem Gebiet für die geplanten Windkraft-

anlagen um keine verfestigte Planung handelt. Aus diesem Grund wurden diese Flächen auch nicht in die Straßenplanung integriert und können demnach auch nicht gesondert entschädigt werden.

Die Einwände bezüglich Mehrwegeentschädigung und Wertminderung sind somit zurückzuweisen.

Zu 5.3.7 (Einwendung (06.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 100/73, 30/5, 28/8, 29/1, 28/10 (Flur 2, Gemarkung Großenbrode) und 16/9, 18/1 (Flur 3, Gemarkung Großenbrode) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 29/1, 28/10 (Flur 2, Gemarkung Großenbrode) und 16/9, 18/1 (Flur 3, Gemarkung Großenbrode)

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 im Bereich südlich der Sundbrücke, im Bereich RRB 2 sowie durch den Ausgleichsflächenkomplex. Zur Notwendigkeit und Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Die Einwände beziehen sich im Wesentlichen auf die Entwässerungssituation.

Hinsichtlich der allgemeinen Einwände und Hinweise zur Straßen- und Feldentwässerung siehe Ziffer 5.0.8.

Der Einwenderin weist im Besonderen darauf hin, dass aufgrund der Topographie Entwässerung der Fläche 28/10 derzeit sehr schwierig sei. In der vorhandenen Senke ist durch den Pächter eine aufwändige Drainage verlegt worden. Diese wird in Teilen durch die Verbreiterung der B 207 überbaut und die Einwenderin befürchtet, dass die Entwässerung während der Bauphase nicht gewährleistet werden kann. Dadurch werden Teile der Ackerfläche möglicherweise unbefahrbar.

Der Vorhabenträger sagt die funktionsgerechte Entwässerung der Flächen sowohl während der Bauphase als auch nach der Fertigstellung zu. Die vom Eigentümer / Pächter verlegte Drainage wird an die neue Situation angepasst und an die Vorflut angeschlossen.

Sollte es während der Bauphase zu keiner Lösung der Entwässerung in diesem Bereich kommen, besteht dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung. Diese wird in einem gesonderten Verfahren, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, ermittelt.

Weiterhin erklärt die Einwenderin, dass die Entwässerung eines bereits getauschten Flurstückes im Bereich der Tankstelle nicht geklärt ist.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Situation zu klären und sich gegebenenfalls mit dem ehemaligen Eigentümer in Verbindung zu setzen.

Die Bedenken hinsichtlich Vernässung der beschriebenen Fläche werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Wiederherrichtung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen wird auf Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Zu 5.3.8 (Einwendung (12.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 62/1, 75/3, 58, 54/1, 61 (Flur 2, Gemarkung Großenbrode) und 14/2, 14/1, 15/2, 15/6 (Flur 3, Gemarkung Großenbrode) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 14/2, 14/1, 15/2, 15/6 (Flur 3, Gemarkung Großenbrode)

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 im Verziehungsbereich südlich der Sundbrücke sowie den Ausgleichsflächenkomplex. Zur Notwendigkeit und Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Die Einwände beziehen sich im Wesentlichen nicht auf die Inanspruchnahme von Flächen. Der Einwender hat bereits eine Tauschvereinbarung unterzeichnet.

Im Zuge der Verbreiterung der B 207 verringern sich die Durchfahrtbreiten von mindestens 2 straßennahen Durchfahrten, von einer Ackerfläche auf eine benachbarte, durch Knick getrennte Ackerfläche, von 16 m auf 10 m. Dieses bedeutet nach Auffassung des Einwenders einen zusätzlichen Aufwand in der Bearbeitung der Ackerflächen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Breite ausreichend und rechtfertigt nicht einen, allein durch die Baumaßnahme begründeten Mehreingriff in geschützte Knickstrukturen.

Entschädigungsverhandlungen wegen Betriebseinschränkungen werden außerhalb dieses Verfahrens geführt.

Hinsichtlich der allgemeinen Einwände und Hinweise zur Straßen- und Feldentwässerung siehe Ziffer 5.0.8.

Der Einwender befürchtet eine eventuelle Vernässung seiner Flächen durch eine nicht ausreichende Vorflut (Graben 5.1.1) im Falle des veranschlagten 10-jährigen Regenereignisses.

Der Vorhabenträger nimmt die Bedenken auf und hat im Zuge der Planänderung den Graben 5.1.1 als Stufengraben erweitert bzw. verbreitert um den Abfluss des Gewässers zu verbessern. Außerdem erhält der Graben einen Auslauf auf bereits erworbene angrenzende Flächen, welche als Überflutungsflächen dienen und tiefer liegen als die des Einwenders. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.1.10 (Wasser- und Bodenverband Großenbrode) verwiesen.

Die Bedenken hinsichtlich Vernässung angrenzender Flächen werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.9 (Einwendung (12.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 40, 46, 49/1, 53/2, 55/3, 38/18, 38/20, 39/68, 39/66, 45, 27/17, 82/5 (Flur 2, Gemarkung Großenbrode) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 38/18, 38/20, 39/68, 27/17, 27/26, 27/30, 27/13, 82/5, 27/31, 27/27 (Flur 2, Gemarkung Großenbrode)

Die Einwenderin wendet sich gegen die Flächeninanspruchnahme im Bereich der Anschlussstelle Großenbrode und fordert „Holländische Rampen“.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207, den Ausbau der Anschlussstelle Großenbrode, die Verlegung der Zuwegung zum Schöpfwerk sowie den Ausgleichsflächenkomplex. Zur Notwendigkeit, Linienführung und Thematik „Holländische Rampen“ siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Bezüglich der neuen Zuwegung zum Schöpfwerk Großenbroder Aue siehe Punkt 5.1.8 (Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde Großenbrode).

Diesen Punkten kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten im Vollerwerb geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen; konkrete Zusagen im Rahmen dieses Verfahrens sind nicht möglich. Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsregelungen werden außerhalb dieses Verfahrens geführt.

Hinsichtlich der allgemeinen Einwände und Hinweise zur Straßen- und Feldentwässerung siehe Ziffer 5.0.8.

Die Einwenderin befürchtet eine eventuelle Vernässung ihrer Flächen durch eine nicht ausreichende Vorflut (Graben 5.1.1) im Falle des veranschlagten 10-jährigen Regenereignisses.

Der Vorhabenträger nimmt die Bedenken auf und hat im Zuge der Planänderung den Graben 5.1.1 als Stufengraben erweitert bzw. verbreitert um den Abfluss des Gewässers zu verbessern. Außerdem erhält der Graben einen Auslauf auf bereits erworbene angrenzende Flächen, welche als Überflutungsflächen dienen und tiefer liegen als die der Einwenderin. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.1.10 (Wasser- und Bodenverband Großenbrode) verwiesen.

Die Bedenken hinsichtlich Vernässung angrenzender Flächen werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.10 (Einwendung (12.12.2011 / 16.09.2013))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 27/1, 29/1, 4/16, 4/8, 26/1, 21/5, 21/9, 4/4, 4/14, 7/2, 9/3, 9/5, 16/11 und 16/13 (Flur 1, Gemarkung Lütjenbrode) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme derselben (außer 4/4, 16/13) und 4/5 (Flur 1, Gemarkung Lütjenbrode)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, der Errichtung des Bauwerkes 01.207 (Überführung der B 207 über die K 42), den Wirtschaftsweg (Achse 211), Ausgleichsflächen sowie baubedingte Inanspruchnahmen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Der Einwender wendet sich im Besonderen gegen die Inanspruchnahme von hochwertigen Ackerflächen durch den neu zu errichtenden Wirtschaftsweg (Achse 211).

Aufgrund der geänderten Eigentumsverhältnisse, wurde im Rahmen der 1. Planänderung entschieden, auf der Nordseite der B 207, vor dem Hintergrund möglicher Kosteneinsparungen und der Reduktion von Eingriffen, das Bauwerk 02.207 „Mittelhof“ nicht durch einen Neubau zu ersetzen.

Zur Anbindung der Flächen soll ein parallel zur B 207 verlaufender Wirtschaftsweg, der von Baukm 0+698 bis 1+545 (in Bezug auf die Achse 100) hergestellt werden.

Bereits heute ist dort auf den Flächen des Einwenders ein von ihm selbst angelegter Fahrweg zu finden. Dieser wird im Zuge des Ausbaus der B 207 fachgerecht (nach den Grundsätzen für die Gestaltung für ländliche Wege für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen) hergestellt und im Folgenden von den Eigentümern der anliegenden Flächen genutzt.

Der Vorhabenträger sagt pro Flurstück eine Überfahrt über die geplante Mulde zu. Die Lage der Überfahrten wird im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Einwender abgestimmt.

Eine Berücksichtigung hinsichtlich der gesetzlich vorgegebenen Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich wertvoller Böden findet entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 9 Abs. 3 LNatSchG statt. Dabei wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen der Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann.

Der Einwender gibt zu bedenken, dass die Ausgleichsflächen in einem übermäßigen Umfang geplant sind.

Die Bestandsbewertung und die Bemessung des Kompensationsflächenbedarfs für die durch das geplante Vorhaben verursachten bau-, anlage- und betriebsbedingten unvermeidbaren erheblichen Auswirkungen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erfolgt auf der Grundlage des Orien-

tierungsrahmens zur Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Straßenbau (Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004) („Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau“). Dieser wurde für die von der Straßenbauverwaltung des Landes durchgeführten Straßenbauvorhaben verbindlich eingeführt. Die im Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau verwendeten Bewertungsfaktoren für die Werte und Funktionen der einzelnen Schutzgüter, die Wirkzonen und Beeinträchtigungsintensitäten sowie die Ausgleichsfaktoren sind in dem für den Gemeinsamen Erlass durchgeführten Abstimmungsprozess zusammen mit der Naturschutzverwaltung erarbeitet worden. Dabei wurden aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigt. Nach den Vorgaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau werden die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild sowie die landschaftsgebundene Erholungseignung bearbeitet.

Vorrangig wird Ausgleich im Gebiet Wulfen auf Fehmarn vorgenommen werden. Zusätzlich ist durch Belegung des Ökokontos aus artenschutzrechtlichen Gründen ein Ausgleichsflächenkonzept bei Großenbrode geplant. Ziel ist es der Landwirtschaft so wenig wie möglich Flächen zu entziehen. Es wurden Extensivierungsmaßnahmen in das Konzept mit einbezogen, wodurch die betroffenen Landwirte die Flächen durch Pachtung weiterhin nutzen können.

Eine Reduzierung der Ausgleichsflächen ist nicht möglich.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Hinsichtlich des Einwandes der Lärmbetroffenheit für den Hof und Ferienwohnungen verweist der Vorhabenträger auf die lärmtechnische Untersuchung, welche für die gesamte Strecke auf Grundlage der prognostizierten Verkehrszahlen erstellt wurde. Diese weist aus, dass im Bereich des Hofes des Einwenders keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte vorliegt und deshalb kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Des Weiteren wird auf die Ziffern 2.4, zu 5.0.5 sowie zu 5.0.7 verwiesen.

Die Forderung nach einem zusätzlichen Wildtunnel im Bereich der alten Eisenbahnunterführung wird abgelehnt.

Die Planung hat innerhalb des landschaftspflegerischen Begleitplans Wildvorkommen ausreichend behandelt und dargestellt. Durch eigenen Erhebungen und Datenabfragen der zuständigen Hegerin-

ge werden Konflikte durch das Vorhaben auf die vorkommenden Arten ermittelt. Hierbei wird besonders auf die Zerschneidungswirkung eingegangen, bei ermittelten Konflikten erfolgte die Entwicklung von Maßnahmen zur Minimierung.

Auf dem Festland entfällt zwar mit der Mittelhofbrücke eine Querungsmöglichkeit des Wildes, allerdings erfolgt bei Bau – km 03+757 die Schaffung einer neuen Unterführung, so dass von keiner Zunahme der Zerschneidungswirkung durch entfallen von vorhandenen Querungsmöglichkeiten auszugehen ist.

Bezüglich des Umweges, welche sich durch den Wegfall des Bauwerkes „Mittelhof“ (Bauwerk 02.207) ergibt, wird auf die Ziffer Zu 5.0.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.22 sowie 4.3.7 verwiesen.

Zu 5.3.11 (Einwendung (11.12.2011 / 13.09.2013 / 02.10.2013))

Dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstückes 10/13 (Flur 1, Gemarkung Bannesdorf) sowie vorübergehende Inanspruchnahme desselben

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes und fordert Tauschland als Ausgleich.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme der B 207, der Errichtung des Bauwerkes 08.207 (Überführung der Gemeindestraße von Hinrichsdorf nach Bannesdorf) sowie durch Ausgleichsflächen.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme ist der Ausbau der B 207 in Lage und Höhe entlang des derzeitigen Trassenverlaufes vorgesehen. Die entstehenden Landverluste durch den Ausbau werden so auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Verringerung ist augenscheinlich nicht möglich.

Sämtliche Einwendungen bezüglich des Wirtschaftsweges, welcher westlich parallel zur B 207 (Bauwerksverzeichnis-Nr. 181) verläuft, sind gegenstandslos. Im Rahmen der 2. Planänderung wurde nach Rücksprache des Vorhabenträgers mit der Stadt Fehmarn vereinbart, auf die Neuerrichtung des Weges zu verzichten. Die angrenzenden Flächen müssen nicht über den Wirtschaftsweg erschlossen werden und der dort verlaufende Pilgerweg kann über andere vorhandene Wirtschaftswege und Gemeindestraßen geführt werden. Durch den Wegfall des Weges reduzieren sich die dauerhaft zu beschränkenden sowie die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen erheblich.

Die Mulde am Böschungsfuß bleibt erhalten; siehe 5.0.8.

Zwischen dem jetzt entfallenden Wirtschaftsweg und der B 207 sind aufgrund der in den Kartierungen nachgewiesenen Amphibien und der Nähe zu den vorhandenen Kleingewässern bereits in der 1. Deckblattunterlage Überwinterungsquartiere für Amphibien geplant worden. Diese müssen trotz Entfall des Wirtschaftsweges errichtet werden. Zur Errichtung dieser Quartiere muss ein Streifen von 2,5m parallel neben der Böschung der B 207 erworben werden.

In der ursprünglichen Antragsunterlage zum Planfeststellungsverfahren war das Brückenbauwerk (BW 08.207) im Zuge der Gemeinschaftsstraße Hinrichsdorf – Bannesdorf auf der Südseite des bestehenden Bauwerkes vorgesehen. Die Planung wurde im Rahmen der 1. Planänderung angepasst und das neue Bauwerk auf die Nordseite des bestehenden Bauwerkes verlegt. Hiergegen, wegen des höheren Flächenverbrauches, erhebt der Einwender Widerspruch.

Nördlich des Bestandsbauwerkes liegen eine Schmutzwasserdruckrohrleitung (SW-Druckrohrleitung) und südlich drei Energieleitungen eines Windparks unter der B 207.

Der ursprünglichen Planung nach, hätten die Energieleitungen des Windparks verlegt werden und die SW-Druckrohrleitung in ihrer Lage verbleiben sollen. Eine nochmalige Prüfung, durch den für die Leitung zuständigen Zweckverband, ergab, dass die SW-Druckrohrleitung aufgrund technischer Zwänge nicht an der geplanten Stelle verlegt werden konnte und somit in jedem Fall, d. h. egal auf welcher Seite das Ersatzbauwerk neben dem vorhandenen platziert wird, neu verlegt werden muss.

Die Windparkbetreiber haben bei der Verlegung der Energieleitungen bereits einen Ausbau der B 207 berücksichtigt und müssten jetzt wegen der neuen Lage des BW 08.207 weichen. Hierzu wurde der Sachverhalt noch einmal geprüft und folgende drei Varianten betrachtet.

Bei der *Variante 1* (V1) schwenkt die Gemeindestraße aus Hinrichsdorf kommend kurz vor dem vorhandenen Bauwerk nach Süden. Dort verläuft das Bauwerk mit einem Achsabstand von 15 m parallel zu diesem und bindet östlich der Querung wieder an die vorhandene Gemeindestraße an.

Die *Variante 2* (V2) schwenkt aus Hinrichsdorf kommend früher als die Variante 1 von der bestehenden Gemeindestraße nach Norden. Sie quert dort mit einem Achsabstand von ca. 18 m parallel zum Bestandsbauwerk die B 207 um an ungefähr gleicher Stelle wie die V1 wieder an die vorhandene Gemeindestraße nach Bannesdorf anzubinden.

Die *Variante 3* (V3) nutzt die bestehende Lage des Bauwerkes. Das vorhandene Bauwerk wird zunächst abgebrochen, um dann fast an derselben Stelle das Neue zu errichten. Dabei ändern sich die Brückenrampen im Osten und Westen geringfügig aufgrund der erforderlichen veränderten Höhenlage des Bauwerkes, die durch die Verbreiterung der Straße entsteht.

Im Rahmen der Abwägung wurden verschiedene Kriterien zur Beurteilung herangezogen.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Bei der Realisierung der Variante 3 würde eine ca. einjährige Vollsperrung des Ortsverbindungsweges von Bannesdorf nach Hinrichsdorf (auch als Erschließung der Flurstücke und als Radweg genutzt) erfolgen. Eine Umleitungsmöglichkeit wäre über die K 49 und weiter über Todendorf nach

Hinrichsdorf gegeben. Auch südlich über das BW 07.207 wäre diese Verbindung möglich, sofern die Bauwerke 07.207 und 08.207 nicht gleichzeitig gebaut werden.

Bei der Variante 2 könnte während der Herstellung des neuen Bauwerkes der Verkehr aufrechterhalten werden. Lediglich während der Herstellung der Rampen und des Straßenanschlusses würde es zu einer kurzfristigen Vollsperrung der Straßenverbindung kommen.

Die Variante 1 kann zu Teilen ebenfalls unter Verkehr gebaut werden, muss zur Herstellung der Rampen und des Straßenanschlusses jedoch früher als die Variante 2 gesperrt werden.

Umverlegung der Abwasserdruckleitung (BWV-Nr. 180)

Bei der Realisierung der Variante 1 wären Anpassungen an dieser Leitung im Kreuzungsbereich mit der B 207 und Teilen der Rampen erforderlich.

Bei der Realisierung der Varianten 2 und 3 müsste die Leitung in den Rampenbereichen und der Kreuzung mit der B 207 verlegt werden.

Umverlegung der drei 30 kV-Kabel (BWV-Nr. 234)

Bei der Realisierung der Varianten 2 und 3 wären für diese Kabel nur Sicherungsarbeiten im Bereich der B 207 (aufgrund des Baus der parallel zur B 207 verlaufenden geplanten Entwässerungsleitungen) und ebenso in den Rampenbereichen erforderlich, wobei sich bei Variante 2 kaum Berührungspunkte ergeben.

Bei Realisierung der Variante 1 müssten die Kabel auf einer Länge von ca. 200 m umverlegt werden.

Flächenverbrauch

Bei der Variante 2 wäre der Flächenverbrauch, besonders auf der Westseite, im Verhältnis zu den anderen Varianten, am größten. Die Variante 3 stellt die geringste Flächeninanspruchnahme dar. Allerdings ist die Differenz der Flächenverbräuche zwischen V1 und V2 sehr gering.

Baukosten

Das Bauwerk und die Verlegung des Wirtschaftsweges sind in allen drei Varianten ungefähr gleich groß, daher unterscheiden sich die Kosten für diese Bestandteile der Varianten nicht.

Allerdings unterscheiden sich die Kosten für die Brückenrampen, die je nach Variante in ihrer Lage differieren. Variante 3 erzeugt in Bezug speziell auf den Erdbau der Brückenrampen die geringsten Kosten. Die Varianten 1 und 2 ähneln sich in Bezug auf die Kosten der Brückenrampen.

Bei der Variante 3 müssten die beide Fundamente des bestehenden Brückenbauwerkes komplett entfernt werden, was die Kosten für diese Leistung im Verhältnis zu den anderen Varianten, bei denen das Fundament vermutlich nicht abgebrochen werden muss, erhöht.

Die Kosten für die Leitungsverlegung werden beim Variantenvergleich nicht berücksichtigt, da sie keine Auswirkungen auf die Baukosten des Vorhabenträgers haben. Aufgrund der bestehenden Nutzungsverträge sind die Versorgungsträger folge- und folgekostenpflichtig.

Die Kabel der DB AG sowie die Linienführung im Grund- und Aufriss haben keinen Einfluss auf die Vor- bzw. Nachteile der einzelnen Varianten. Sie werden hier als Abwägungskriterien benannt, aber nicht weiter berücksichtigt.

Die Abwägung ergibt, dass die Variante 2 unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte Vorteile gegenüber den Varianten 1 und 3 aufweist.

Die Verlegung der SW-Druckrohrleitung, die in jeder der Varianten angepasst werden müsste, wird als deutlich einfacher und wirtschaftlicher eingeschätzt als die Verlegung der Energiekabel.

Die Variante 2 stellt zudem, in Bezug auf die Verkehrsführung während der Bauzeit, einen Vorteil gegenüber den anderen Varianten dar. Bei dieser Variante kann der Verkehr unabhängig vom Bau aufrechterhalten werden und es ist zudem eine kurze Anschlusszeit möglich.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Bezüglich der Verkleinerung der Flächen im Windkrafteignungsgebiet wird auf die Grunderwerbsverhandlungen verwiesen. In diesen werden auch die Entschädigungsansprüche geregelt.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Wiederherstellung des Straßenbegleitgrüns entlang der Trasse wird dem Vorhabenträger seitens der Planfeststellungsbehörde die Einbindung der Trasse durch Gehölzpflanzungen auferlegt. Auf die Auflage unter Nr. 2.1.2.6 nebst Begründung wird verwiesen. Auf die vorgesehene Bepflanzung der Nordwestseite der Brückenauffahrt kann nicht verzichtet werden. Die Neubepflanzung an den Dammböschungen des Querungsbauwerkes ist erforderlich zur Wiederherstellung der Verbindungsfunktion für Fledermäuse, zum Ausgleich für den Verlust von Baumreihen sowie zur Einbindung des Überführungsbauwerkes in die Landschaft.

Hinsichtlich der Forderung die falsche Grenzziehung zwischen dem Gemeindegeweg (Flurstück 22/11) und den Flächen des Einwenders im Zuge der Baumaßnahmen zu bereinigen, erwidert der Vorhabenträger, dass nach Abschluss der Baumaßnahme die geänderten Grenzverläufe neu eingemessen und katastermäßig erfasst werden. Eine Änderung der bestehenden Situation ist nicht Aufgabe des Vorhabenträgers. Zuständig hierfür ist der Straßenbaulastträger der Gemeindestraße.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.12 (Einwendung (28.11.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 11/1, 16/6, 3/5 (Flur 3, Gemarkung Mummendorf) und 39/6, 37/12 (Flur 18, Gemarkung Burg) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme derselben (außer 37/12)

Der Einwender fordert Tauschland als vollständigen Ausgleich der Ackerflächen in Hofnähe.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 sowie der Anpassung der Anschlussstelle Burg. Zur Notwendigkeit und Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Diesen Punkten kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten im Vollerwerb geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen; konkrete Zusagen im Rahmen dieses Verfahrens sind nicht möglich. Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsregelungen werden außerhalb dieses Verfahrens geführt.

Bezüglich der Forderung nach Lärmschutz ist festzustellen, dass der Hof Augustenberg im Außenbereich liegt. Für Außenbereiche sind die Grenzwerte für Dorf- und Mischgebiete anzusetzen. Gemäß dem Lärmschutzgutachten liegt der Hof Augustenberg sogar außerhalb der Nachtgrenzwerte für Wohnbereiche.

Des Weiteren wird auf die Ziffern 2.4 und 5.0.5 verwiesen.

Der Einwand bezüglich des Lärmschutzes wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.13 (Einwendung (14.12.2011))

Vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstückes 19/7 (Flur 3, Gemarkung Ostermarkelsdorf)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die vorübergehende Inanspruchnahme seines Landes.

Die Betroffenheit entsteht durch eine baubedingte Umfahrung zur Erstellung der Anschlussstelle Burg für die Dauer von ca. einem Jahr. Zur Notwendigkeit des Ausbaus der Anschlussstelle siehe Ziffer 5.0.1 und 5.0.2.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Zu 5.3.14 (Einwendung (08.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 22/1, 21/6, 11/1 und 8/6 (Flur 4, Gemarkung Mummendorf) sowie vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 22/1, 21/6 und 8/6 (Flur 4, Gemarkung Mummendorf)

Der Einwender fordert Tauschland als vollständigen Ausgleich der Ackerflächen in Hofnähe.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme Straße sowie das Anlegen des Regenrückhaltebeckens 3.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Im Zuge des Ausbaus der B 207 wird auch die Straßenentwässerung geregelt. Das bedeutet, dass das Straßenwasser geschlossen gefasst, in einem Absetzbecken gereinigt und im anschließenden Regenrückhaltebecken gedrosselt in die Vorflut geführt wird. Das Regenrückhaltebecken 3 ist in seiner Größe so bemessen, wie es zur Aufnahme und gedrosselten Ableitung eines 10-jährigen Regenerignisses, das auf den angeschlossenen Flächen niedergeht, erforderlich ist. Eine Reduzierung der Beckengröße ist nicht möglich.

Auch auf das neben dem Rückhaltebecken geplante Absetzbecken kann nicht verzichtet werden. Dieses ist notwendig, um das Straßenwasser zu reinigen, d. h. im Schadensfall werden hier Leichtstoffflüssigkeiten zurückgehalten und zudem erfolgt in diesem Becken die Sedimentation.

Die Lage des Regenrückhaltebeckens wurde aufgrund des vorhandenen Durchlasses bzw. des Vorfluters am Bau-km 12+092 gewählt. Aus der Weiterführung der Entwässerungsleitung würde eine größere Tieflage der Leitung sowie des Regenrückhaltebeckens resultieren. Die Vertiefung soll vermieden werden, da bereits jetzt das Wasser aus dem Regenrückhaltebecken auf Fehmarn in die Vorfluter gepumpt werden muss, aufgrund der Tiefe der Becken. Bei einer tieferen Lage würden eventuell die Pumpen an ihre Leistungsgrenze stoßen.

Ein einzelnes Regenrückhaltebecken hätte ein sehr großes Einzugsgebiet und daraus folgt ein großes Fassungsvermögen und weiter ein großer Flächenbedarf. Aufgrund dieser Tatsachen wurde zwei kleineren Becken (Becken 3 und 4) der Vorzug gegeben.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Zu 5.3.15 (Einwendung (08.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstückes 9/4 (Flur 2, Gemarkung Bannesdorf) sowie eine vorübergehende Inanspruchnahme desselben

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 nördlich des RRB 5. Zur Notwendigkeit und Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Der Einwender weist auf eine kleine Ausbauchung der in Anspruch genommenen Fläche im südlichen Teil des Flurstückes und der damit einhergehenden Verschlechterung der Bewirtschaftung hin. Der Verbandsgraben 3.3.4 solle in seinem derzeitigen geraden Verlauf wieder hergestellt werden und könnte in den Bereich des RRB 5 mit integriert werden.

Im Rahmen der Planänderung wurde die Ausbildung des Eckbereiches optimiert, d. h. die Lage des Durchlasses sowie der Einmündungsbereich angepasst, um die Bewirtschaftung nicht unnötig zu verschlechtern.

Die vom Einwender beanstandete Höhenlage des Durchlasses wurde durch einen Ortstermin vom Vorhabenträger überprüft und wird nicht geändert. Der Durchlass wird im Zuge der Planänderung über die gesamte Straßenbreite erneuert. Ein Rückstau auf die Flächen des Einwenders bzw. eine Verschlechterung der Entwässerungssituation, durch die Erneuerung des Durchlasses und die Neugestaltung der Anschlusssituation zwischen Graben 3.3.4 und Graben 3.3, wird ausgeschlossen.

Bezüglich der Lage des Regenrückhaltebeckens 5 wird auf die Abwägung in Ziffer 5.3.5 verwiesen.

Das Windkrafteignungsgebiet betreffend erklärt der Vorhabenträger, dass mit Auslegung der Planunterlagen der hier vorliegenden Maßnahme die betroffenen Flächen mit einer sogenannten Veränderungssperre gemäß § 9a Bundesfernstraßengesetz (FStrG) versehen wurden. Wesentlich wertsteigernde oder den Straßenbau erschwerende Maßnahmen dürfen dann nicht vorgenommen werden. In dem vorliegenden Fall verhält es sich so, dass es sich bei dem Gebiet für die geplanten Windkraftanlagen um keine verfestigte Planung handelt. Aus diesem Grund wurden diese Flächen auch nicht in die Straßenplanung integriert und können demnach auch nicht gesondert entschädigt werden.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.16 (Einwendung (10.11.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstückes 9/15 (Flur 2, Gemarkung Albertsdorf)

Der Einwander fordert Tauschland als vollständigen Ausgleich der Ackerflächen in Hofnähe.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Ausbau der B 207 im Bereich der Anschlussstelle Avenndorf durch die Verlegung der Gemeindestraße nach Albertsdorf. Zur Notwendigkeit und Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Diesen Punkten kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten im Vollerwerb geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen; konkrete Zusagen im Rahmen dieses Verfahrens sind nicht möglich. Grunderwerbsverhandlungen und Entschädigungsregelungen werden außerhalb dieses Verfahrens geführt.

Hinsichtlich allgemeiner Einwände und Hinweise zur Straßen- und Feldentwässerung siehe Ziffer 5.0.8.

Der Einwander erläutert, dass seit dem Bau des benachbarten Auffangparkplatzes, die südöstlichen Bereiche seiner Fläche vernässen. Er fordert daher, über einen Schacht an der Flurstücksgrenze, den Anschluss seiner Drainage an die Straßenentwässerung.

Der Vorhabenträger hat den Sachverhalt zwischenzeitlich geprüft und keinen Zusammenhang zwischen Auffangparkplatz und Vernässung der Fläche feststellen können. Grundsätzlich werden beinträchtigte Drainagen wiederhergerichtet sowie Drainage- und Straßenwasser getrennt der Vorflut

zugeführt. Dadurch, dass das anfallende Straßenwasser, auch von der Gemeindestraße, in Zukunft geschlossen und gedrosselt an die Vorflut abgegeben wird, ist von einer Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes auszugehen.

Die Bedenken hinsichtlich der Vernässung des angrenzenden Flurstückes werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.17 (Einwendung (07.12.2011))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 7/1, 6 (Flur 1, Gemarkung Presen) und 61/6 (Flur 5, Gemarkung Puttgarden) sowie vorübergehende Inanspruchnahme derselben

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes und für den Verlust von hofnahen und qualitativ hochwertigem Ackerland fordert er mindestens Tauschland.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme Straße im Bereich des Verfahrensendes, den Bau der neuen Anschlussstelle Puttgarden sowie des Regenrückhaltebeckens 6.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Hinsichtlich der Forderung nach Abstimmungen der Planungen des Ausbaus der B 207, der Festen Fehmarnbeltquerung und der Schienenhinterlandanbindung, wird festgestellt, dass die hier vorliegende Planung zum Ausbau der B 207 für sich einen verkehrswirksamen Ausbau darstellt (siehe auch Ziffer 5.0.10). Anschließende Planungen werden nicht unmöglich, haben jedoch die vorliegende zu beachten, können aber bei Erforderlichkeit einen Teil der Planung überdecken.

Das Thema Flächenverbrauch wird vom Einwender mehrfach vorgetragen. Dazu wird folgendes ausgeführt:

Flächenverbrauches durch die Maßnahme im Allgemeinen

Zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme ist der Ausbau der B 207 in Lage und Höhe entlang des derzeitigen Trassenverlaufes vorgesehen. Die entstehenden Landverluste durch den Ausbau werden so auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Verringerung ist augenscheinlich nicht möglich.

Flächenverbrauch durch die Anschlussstelle Puttgarden und Regenrückhaltebecken 6 – Forderung nach Ausbildung eines Kreisverkehrs und Anordnung des RRB 6 innerhalb desselben

Die Umverlegung der Trassenführung der K 49 wurde erforderlich, da das vorhandene Bauwerk für die geplante Vierstreifigkeit der B 207 keine ausreichende lichte Weite vorweist. Das vorhandene

Bauwerk ist durch den schrägen Kreuzungswinkel sehr lang. Bei einem Neubau soll die Länge des Bauwerkes optimiert werden, um Bau- und Unterhaltungskosten zu reduzieren. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Kreuzungswinkel annähernd 90° beträgt. Zur Notwendigkeit des Neubaus der Anschlussstelle Puttgarden siehe Ziffer 5.0.1.

Die Straßenanbindung an dieses Querungsbauwerk ist nach den gültigen Vorschriften und Richtlinien geplant. Hierbei müssen bestimmte Radien für die sichere Führung des Verkehrs eingehalten werden.

Zusätzlich ist geplant, die Anschlussstelle im Bereich der Kreuzung der K 49 mit der B 207 möglichst dicht an Puttgarden zu errichten. Da zwischen der B 207 und der Bahntrasse keine ausreichend große Fläche zum Bau von Parallelrampen als Zu- und Abfahrrampen vorhanden ist, muss die Bundesstraße von der Bahntrasse abgerückt werden. Der Flächenverbrauch wurde so weit wie möglich minimiert (u. a. Einsatz von Stützwänden anstelle Böschungen).

Die Anlage von Kreisverkehren ist an bestimmte Bedingungen geknüpft, die hier nicht gegeben sind. Weiterhin handelt es sich bei der B 207 um einen Straßenzug mit teilplanfreien Knotenpunkten. Bei einem Kreisverkehr handelt es sich um einen plangleichen Knotenpunkt, der nicht in die Streckencharakteristik dieser Bundesstraße passen und somit ein Gefahrenpunkt darstellen würde, da die Kraftfahrer auf dieser Strecke nicht mit einem Kreisverkehr rechnen.

Die Integration des Regenrückhaltebeckens in „tote“ Flächen innerhalb der Zu- und Abfahrrampen ist aufgrund der aufzunehmenden Wassermengen nicht möglich. Hierzu müssten die Rampen mit größeren Radien trassiert werden und das würde ebenfalls einen größeren Eingriff nach sich ziehen. Außerdem resultiert hier die Lage des Regenrückhaltebeckens aus der Lage des Gradiententiefpunktes bei Bau-km 19+376 sowie der Lage des Drohngrabens (Gewässer 3.1) und des Grabens 3.1.12, so dass, um eine funktionsgerechte Straßenentwässerung auf alternativen Flächen gewährleisten zu können, erheblicher Mehraufwand und Mehrkosten notwendig wären.

Flächenverbrauch durch das Verlegen vom Drohngraben

Im Bereich des Regenrückhaltebeckens 6 wird auf einer Länge von ca. 120 m der Drohngraben über die Flächen des Einwenders verlegt.

Vom Vorhabenträger wurde während der Erörterungen zugesagt, zu prüfen, ob eine Begradigung des Grabens möglich ist, um die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der benachbarten Fläche nicht so stark einzuschränken.

Es wurde festgestellt, dass der Graben nicht verlegt bzw. begradigt werden kann und die Flächeninanspruchnahme bereits optimiert wurde. Allerdings stellt der Vorhabenträger in Aussicht, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen eine Begradigung der zu erwerbenden Flächen zu ermöglichen.

Flächenverbrauch durch zusätzliche Mulde am Böschungsfuß im Bereich des Verfahrensendes

Vom Vorhabenträger wurde während der Erörterungen zugesagt, zu prüfen, ob eine Zusammenlegung der Böschungsfußmulde mit Gewässer 3.1.12, im Bereich des Verfahrensendes, möglich ist, um die Flächeninanspruchnahme zu minimieren.

Der Sachverhalt wurde geprüft, mit dem Ergebnis, dass die Böschungsfußmulde nicht mit dem Verbandsgewässer zusammengelegt wird. Aufgrund der Höhenlage der Straße und Gelände und der geplanten Leitungstrassen könnte eine Zusammenlegung nur in den Bereichen vorgenommen werden, in denen die Straße in Dammlage vorliegt. Dieses wäre dann nur in einem kurzen Bereich vor Ausbauende der Fall. Durch notwendig werdende Anpassungsarbeiten an Graben und Grabensohle ist ein Zusammenlegen wirtschaftlich wenig sinnvoll.

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten, werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Bezüglich der Einwendungen und Hinweise zum Thema Entwässerung / Felddrainagen wird auf die Ziffer 5.0.8 verwiesen und diese gelten somit als erledigt.

Zu 5.3.18 (Einwendung (02.09.2013))

Dauerhafte Inanspruchnahme der Flurstücke 6/9, 6/2, 6/6, 9/9, 22/3, 18/7, 6/7, 6/13, 6/17 und 16/6 (Flur 1 und 2, Gemarkung Bannesdorf) sowie vorübergehende Inanspruchnahme der Flurstücke 6/9, 6/6, 9/9, 18/7 und 6/13 (Flur 1 und 2, Gemarkung Bannesdorf)

Der Einwender erhebt Widerspruch gegen die Inanspruchnahme seines Landes.

Die Betroffenheiten entstehen durch den Flächenbedarf der Ausbaumaßnahme Straße sowie den Neubau der Straßenüberführung (BW 08.207) der Gemeindestraße von Bannesdorf nach Hinrichsdorf nördlich des bestehenden Bauwerkes.

Bezüglich der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme sowie der Linienführung siehe Ziffern 5.0.1 und 5.0.2.

Aufgrund der Einwendungen im Anhörungsverfahren und den anschließenden Erörterungen ergaben sich Erkenntnisse, welche eine Änderung der ursprünglichen Planunterlage in Teilen notwendig machte.

Im Zuge dieser Beteiligung zum 1. Planänderungsverfahren wendete der Grundstücksbetroffene erstmalig ein, dass ein Neubau des Bauwerkes (BW 08.207) an der alten Stelle die beste Möglichkeit sei, um den Landverbrauch und Kosten zu minimieren.

In der ursprünglichen Antragsunterlage zum Planfeststellungsverfahren war das Brückenbauwerk (BW 08.207) im Zuge der Gemeinschaftsstraße Hinrichsdorf – Bannesdorf auf der Südseite des bestehenden Bauwerkes vorgesehen.

Nördlich des Bestandsbauwerkes liegen eine Schmutzwasserdruckrohrleitung (SW-Druckrohrleitung) und südlich drei Energieleitungen eines Windparks unter der B 207.

Der ursprünglichen Planung nach, hätten die Energieleitungen des Windparks verlegt werden und die SW-Druckrohrleitung in ihrer Lage verbleiben sollen. Eine nochmalige Prüfung, durch den für die Leitung zuständigen Zweckverband, ergab, dass die SW-Druckrohrleitung aufgrund technischer Zwänge nicht an der geplanten Stelle verlegt werden konnte und somit in jedem Fall, d. h. egal auf welcher Seite das Ersatzbauwerk neben dem vorhandenen platziert wird, neu verlegt werden muss.

Die Windparkbetreiber haben bei der Verlegung der Energieleitungen bereits einen Ausbau der B 207 berücksichtigt und müssten jetzt wegen der neuen Lage des BW 08.207 weichen. Hierzu wurde der Sachverhalt noch einmal geprüft und folgende drei Varianten betrachtet.

Bei der *Variante 1* (V1) schwenkt die Gemeindestraße aus Hinrichsdorf kommend kurz vor dem vorhandenen Bauwerk nach Süden. Dort verläuft das Bauwerk mit einem Achsabstand von 15 m parallel zu diesem und bindet östlich der Querung wieder an die vorhandene Gemeindestraße an.

Die *Variante 2* (V2) schwenkt aus Hinrichsdorf kommend früher als die Variante 1 von der bestehenden Gemeindestraße nach Norden. Sie quert dort mit einem Achsabstand von ca. 18 m parallel zum Bestandsbauwerk die B 207 um an ungefähr gleicher Stelle wie die V1 wieder an die vorhandene Gemeindestraße nach Bannesdorf anzubinden.

Die *Variante 3* (V3) nutzt die bestehende Lage des Bauwerkes. Das vorhandene Bauwerk wird zunächst abgebrochen, um dann fast an derselben Stelle das Neue zu errichten. Dabei ändern sich die Brückenrampen im Osten und Westen geringfügig aufgrund der erforderlichen veränderten Höhenlage des Bauwerkes, die durch die Verbreiterung der Straße entsteht.

Im Rahmen der Abwägung wurden verschiedene Kriterien zur Beurteilung herangezogen.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Bei der Realisierung der Variante 3 würde eine ca. einjährige Vollsperrung des Ortsverbindungsweges von Bannesdorf nach Hinrichsdorf (auch als Erschließung der Flurstücke und als Radweg genutzt) erfolgen. Eine Umleitungsmöglichkeit wäre über die K 49 und weiter über Todendorf nach Hinrichsdorf gegeben. Auch südlich über das BW 07.207 wäre diese Verbindung möglich, sofern die Bauwerke 07.207 und 08.207 nicht gleichzeitig gebaut werden.

Bei der Variante 2 könnte während der Herstellung des neuen Bauwerkes der Verkehr aufrechterhalten werden. Lediglich während der Herstellung der Rampen und des Straßenanschlusses würde es zu einer kurzfristigen Vollsperrung der Straßenverbindung kommen.

Die Variante 1 kann zu Teilen ebenfalls unter Verkehr gebaut werden, muss zur Herstellung der Rampen und des Straßenanschlusses jedoch früher als die Variante 2 gesperrt werden.

Umverlegung der Abwasserdruckleitung (BWV-Nr. 180)

Bei der Realisierung der Variante 1 wären Anpassungen an dieser Leitung im Kreuzungsbereich mit der B 207 und Teilen der Rampen erforderlich.

Bei der Realisierung der Varianten 2 und 3 müsste die Leitung in den Rampenbereichen und der Kreuzung mit der B 207 verlegt werden.

Umverlegung der drei 30 kV-Kabel (BWV-Nr. 234)

Bei der Realisierung der Varianten 2 und 3 wären für diese Kabel nur Sicherungsarbeiten im Bereich der B 207 (aufgrund des Baus der parallel zur B 207 verlaufenden geplanten Entwässerungsleitungen) und ebenso in den Rampenbereichen erforderlich, wobei sich bei Variante 2 kaum Berührungspunkte ergeben.

Bei Realisierung der Variante 1 müssten die Kabel auf einer Länge von ca. 200 m umverlegt werden.

Flächenverbrauch

Bei der Variante 2 wäre der Flächenverbrauch, besonders auf der Westseite, im Verhältnis zu den anderen Varianten, am größten. Die Variante 3 stellt die geringste Flächeninanspruchnahme dar. Allerdings ist die Differenz der Flächenverbräuche zwischen V1 und V2 sehr gering.

Baukosten

Das Bauwerk und die Verlegung des Wirtschaftsweges sind in allen drei Varianten ungefähr gleich groß, daher unterscheiden sich die Kosten für diese Bestandteile der Varianten nicht.

Allerdings unterscheiden sich die Kosten für die Brückenrampen, die je nach Variante in ihrer Lage differieren. Variante 3 erzeugt in Bezug speziell auf den Erdbau der Brückenrampen die geringsten Kosten. Die Varianten 1 und 2 ähneln sich in Bezug auf die Kosten der Brückenrampen.

Bei der Variante 3 müssten die beide Fundamente des bestehenden Brückenbauwerkes komplett entfernt werden, was die Kosten für diese Leistung im Verhältnis zu den anderen Varianten, bei denen das Fundament vermutlich nicht abgebrochen werden muss, erhöht.

Die Kosten für die Leitungsverlegung werden beim Variantenvergleich nicht berücksichtigt, da sie keine Auswirkungen auf die Baukosten des Vorhabenträgers haben. Aufgrund der bestehenden Nutzungsverträge sind die Versorgungsträger folge- und folgekostenpflichtig.

Die Kabel der DB AG sowie die Linienführung im Grund- und Aufriss haben keinen Einfluss auf die Vor- bzw. Nachteile der einzelnen Varianten. Sie werden hier als Abwägungskriterien benannt, aber nicht weiter berücksichtigt.

Die Abwägung ergibt, dass die Variante 2 unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte Vorteile gegenüber den Varianten 1 und 3 aufweist.

Die Verlegung der SW-Druckrohrleitung, die in jeder der Varianten angepasst werden müsste, wird als deutlich einfacher und wirtschaftlicher eingeschätzt als die Verlegung der Energiekabel.

Die Variante 2 stellt zudem, in Bezug auf die Verkehrsführung während der Bauzeit, einen Vorteil gegenüber den anderen Varianten dar. Bei dieser Variante kann der Verkehr unabhängig vom Bau aufrechterhalten werden und es ist zudem eine kurze Anschlusszeit möglich.

Durch das Verlegen des neu geplanten Bauwerkes von der Süd- auf die Nordseite des bestehenden Bauwerkes im Zuge der 1. Planänderung, ist bereits eine Reduzierung des Flächenverbrauches beim Einwender gegeben (ca. 1800 m² dauerhafte Inanspruchnahme weniger; ca. 1600 m² vorübergehende Inanspruchnahme weniger).

Im Rahmen einer weiteren, der 2. Planänderung, verzichtet die Stadt Fehmarn auf die Neuerrichtung des Wirtschaftsweges nach Todendorf (Achse 891). Dadurch wird eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme möglich (nochmals ca. 2500 m² dauerhafte Inanspruchnahme weniger; nochmals ca. 600 m² vorübergehende Inanspruchnahme weniger).

Dieser Abwägung kann die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich folgen. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist demnach unvermeidlich. Einwendungen, welche sich gegen eine Grundstücksinanspruchnahme richten werden zurückgewiesen.

Der geplante Eingriff in das Grundeigentum ist zu entschädigen. Auf die Ziffer 3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Entschädigung ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in gesonderten Entschädigungsverhandlungen zu regeln.

Zu 5.3.19 (Einwendung (10.012.2011))

Einwendung (14.12.2011 / 10.01.2015)

Einwendung (13.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (07.12.2011)

Einwendung (07.12.2011)

Einwendung (10.12.2011 / 12.01.2015)

Einwendung (11.12.2011)

Einwendung (12.11.2011 / 08.01.2015)

Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (09.12.2011)
Einwendung (11.12.2011 / 10.01.2015)
Einwendung (07.12.2011 / 12.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.12.2011 / 06.01.2015)
Einwendung (07.12.2011 / 05.01.2015)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (10.12.2011 / 08.01.2015)
Einwendung (07.12.2011 / 06.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (07.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (10.12.2011)
Einwendung (12.12.2011 / 05.01.2015)
Einwendung (08.12.2011 / 06.01.2015)
Einwendung (09.12.2011)
Einwendung (06.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.12.2011)
Einwendung (11.12.2011 / 07.01.2015)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung – ohne Absender (06.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (12.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (09.01.2015)
Einwendung, Teil 1 (04.01.2015)
Einwendung, Teil 2 (04.01.2015)
Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (08.01.2015)
Einwendung (07.01.2015)
Einwendung (07.01.2015)
Einwendung / Einwendung (05.01.2015)
Einwendung (06.01.2015))

Hinsichtlich der Einwände zur Lärmbelastung, Gebietseinstufung sowie der fehlgeschlagenen Verkehrsprognose wird auf die Ziffer 5.0.5 verwiesen.

Das Alter der Verkehrszahlen betreffend wird auf Punkt 5.0.3 verwiesen.

Zur 2. Planänderung wurde nichts substantiell Neues hervorgebracht. Einwendungen zur Notwendigkeit, zur Eigenständigkeit der Maßnahme, Lärmschutz und Verkehrsprognose wurden bereits umfassend gewürdigt (siehe Ziffer 2.4, sowie Ziffern 5.0.1 – 5.0.10).

Hinsichtlich der Berücksichtigung des Seehundes und der Kegelrobbe im FFH – Gebiet „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ ist nach Rücksprache der Planfeststellungsbehörde mit der zuständigen Fachbehörde (LLUR) eine Betrachtung der genannten Arten in der FFH – Verträglichkeitsprüfung zu dem Gebiet DE 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ nicht erforderlich. Zwar liegen für dieses Gebiet einzelne Nachweise dieser Arten vor, jedoch bestehen keine wissenschaftlichen Belege über Vorkommen sowie über Reproduktionen, so dass keine Aufnahme der Arten in die Erhaltungsziele oder den Standarddatenbogen erfolgt. Somit können Konflikte hinsichtlich der Erhaltungsziele des FFH – Gebietes ausgeschlossen werden.

Die von den Einwendern beschriebene nördliche Ausbauvariante, welche ein erheblicher Eingriff in das FFH – Gebiet 1631-393 „Küstenlandschaft Nordseite der Wagrigen Halbinsel“ sei, bezieht sich auf die Ergebnisse der Untersuchung zu Umweltverträglichkeit. In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000 Gebiete prognostiziert, um die Ausbauseite mit den geringsten Konflikten bestimmen zu können. Aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen bei einem nordseitigen Ausbau erfolgt in diesem Bereich eine südseitige Verbreiterung der B 207, so dass erhebliche Eingriffe in das Gebiet vermieden werden.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.20 (Einwendung (11.12.2011))

Bezüglich des Nichtausbaus der Fehmarnsundbrücke wird auf die Ziffern 5.0.1 sowie 5.0.10 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

**Zu 5.3.21 (Einwendung
(13.12.2011 / 14.01.2015))**

Hinsichtlich des Aussparens der Planung der Anschlussstelle Großenbrode bis zum Vorliegen der Schienenhinterlandanbindung wird auf die Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Bezüglich des Einwandes zu den Auffangparkplätzen wird auf Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Hinsichtlich des Einwandes, dass ein Bauzeitenplan fehlt und die Bauanlaufbeschreibungen für die Umbaumaßnahmen an den Anschlussstellen Avendorf, Amalienhofer Brücke und Todendorf schwer nachzuvollziehen sind, wird nachfolgendes ausgeführt.

Ein grundsätzlicher Bauablauf wird erst zur Baudurchführung in verfeinerter Form erstellt. Detaillierte Planungen, z. B. für die Behelfskreuzungen, erfolgen zur Ausführungsplanung, die Erstellung eines Bauzeitenplans obliegt der bauausführenden Firma. Solche Pläne sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlage. Zum jetzigen Zeitpunkt machbare Aussagen zum Bauablauf und zur Verkehrsführung während der Bauzeit enthält der Erläuterungsbericht zu dieser Planfeststellungsunterlage.

Bezüglich der Verkehrsprognose bzw. des Alters des Verkehrsgutachtens wird auf Ziffer 5.0.3 verwiesen.

Wegen der Modellprognosen für die Fehmarnbeltquerung verweist der Einwender auf veraltete Verkehrsprognosen der Fehmarn Belt Forecast von 2003.

Die Verkehrsprognose für die Feste Fehmarnbeltquerung wurde von der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark in Auftrag gegeben und berücksichtigt die bundesweiten Verkehrsströme. Als vorhersehbare und nachvollziehbare Verkehrsentwicklung sind die Zahlen im Verkehrsgutachten für den Ausbau der B 207 berücksichtigt worden.

Im Weiteren wird auf die Ziffer 5.0.3 verwiesen.

Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“ – Kreuzung B 207 / L 209 wird auf die Ziffer 5.0.3 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Hinsichtlich der gemeinsam abgegebenen Stellungnahme vom 14.01.2015 sowie vom 12.08.2015 mit dem BUND und der AG-29 wird auf die Ziffern 4.2.2 und 5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

**Zu 5.3.22 (Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (15.12.2011))**

Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (10.12.2011)
Einwendung (09.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (08.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (11.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung ((14.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (15.12.2011)

Einwendung (08.12.2011)

Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (10.12.2011 / 11.12.2011)

Einwendung (12.12.2011)

Wegen des Führens getrennter Verfahren zum Ausbau der B 207 und der Schienenhinterlandanbindung wird auf die Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Wegen Nichtausbau der Fehmarnsundbrücke und der Auffangparkplätze siehe Ziffern 5.0.1 sowie 5.0.10.

Den Einwand wegen des unzureichenden Hochwasserschutzes betreffend siehe Ziffern 4.1.12 und 5.0.10.

Hinsichtlich der unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen und Lärmauswirkungen wird auf die Ziffern 5.0.5 und 2.4 verwiesen.

Die Beeinträchtigungen der Wohn und Erholungsqualität werden anhand der Wohn- und Wohnumfeldfunktion ermittelt und im LBP in Kapitel 4.6.1 (Anlage 12.0) dargestellt. Hierbei werden insbesondere Lärmwirkungen und Luftschadstoffbelastungen berücksichtigt.

Bei der Ermittlung werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen der zuvor gebildeten Landschaftsbildräume berücksichtigt und verbal-argumentativ beschrieben und bewertet. Dabei werden Barrierewirkungen und Unterbrechungen von Sichtbeziehungen betrachtet.

Besondere Konflikte in Bereichen der Betroffenheit von Strukturen von besonderer Bedeutung für das Wohnumfeld wurden ermittelt.

Zur Ermittlung der Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholungseignung werden gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau zum einen die Verlärmung der Landschaft anhand der 49 dB(A) tags bewertet, zum anderen werden die Beeinträchtigungen von Strukturen mit besonderer Bedeutung für die landschaftsgebundene Erholung verbal-argumentativ beschrieben und bewertet.

Die Bewertung des Eingriffs in die Schutzgüter nach dem UVPG und die Ermittlung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt auf der Grundlage des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau (Gemeinsamer Erlass des Ministers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft vom 11.08.2004). Auf die Unterlage 12.0 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Rahmen der zum Schutz der menschlichen Gesundheit anzuwendenden Richtlinien und Verordnungen werden jedoch Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen er-

griffen. Somit sind keine Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität durch das Vorhaben zu erwarten.

Bezüglich des Einwandes des Wertverlustes von Grundstücken wird aus den Punkt 5.0.7 dieses Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Betriebserschwernisse wurde den entsprechend Betroffenen, die Möglichkeit gegeben während der Erörterungen in Einzelterminen dezidiert ihre Betroffenheiten darzustellen. Ansonsten wird auf Punkt 5.0.9 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich Ihrer Bezugnahme auf die Einwendung der Gemeinde Großenbrode wird auf die Punkte 4.1.22 und 5.1.4 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

**Zu 5.3.23 (Einwendung (13.12.2011)
Einwendung (10.12.2011 / 11.12.2011))**

Zur Wertminderung des Grundstückes wegen der neuen Zuwegung zum Schöpfwerk siehe auch Ziffer 5.0.7. Dies betrifft nicht nur die Maßnahme Ausbau B 207, sondern auch alle direkt damit im Zusammenhang stehenden bzw. dadurch ausgelöste Maßnahmen.

Zur Notwendigkeit der Zuwegung siehe Ziffer zu 5.1.X (Kirchengemeinde Großenbrode).

Der Weg dient als Zuwegung zum Schöpfwerk und zum Unterführungsbauwerk Nr. 3. Als solcher soll er nur zu Unterhaltungszwecken befahren werden. Weiterhin ist dieser Weg in Zukunft auch als Zuwegung zum sogenannten „Friedhoferwartungsland“ vorgesehen und wird in dieser Funktion öfter befahren als in seiner geplanten Funktion als Unterhaltungsweg.

Eine zu entschädigende Wertminderung entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Der Abwägung des Vorhabenträgers wird gefolgt.

Der Einwand bezüglich Wertminderung wird zurückgewiesen.

**Zu 5.3.24 (Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (14.12.2011)
Einwendung (13.12.2011))**

Bezüglich des Einwandes der Wertminderung, so er sich hier auf den Ausbau der B 207 bezieht, wird hier auf die Ziffer 5.0.7 verwiesen

Der Einwand der Lärmbelästigung durch die Zunahme von Personen- und Güterzügen betrifft nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwander gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Der Einwand des erheblichen Zeitverlustes sowie der Behinderung der Soforthilfe von Rettungswagen im Notfall durch Warten am Bahnübergang betrifft nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwander gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.25 (Einwendung (11.12.2011))

Bezüglich des Einwandes zur Staubbildung vor der Fehmarnsundbrücke (infolge deren Nichtausbau) wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Hinsichtlich der unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Ziffern 5.0.5 und 2.4 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.26 (Einwendung (12.12.2011))

Hinsichtlich des Einwandes der Erhöhung des Unfall- und Behinderungsrisikos durch das Einfädeln von landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen in Richtung Sundbrücke, verweist der Vorhabenträger auf seine, nach anerkannten Regeln der Technik, durchgeführten Planungen. Hiernach sind die Zu- und Abfahrten ausreichend bemessen.

Die Einwendung wird demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.27 (Einwendung (15.12.2011 Einwendung (14.12.2011) Einwendung (14.12.2011))

Die Vorschläge bezüglich der Trassenführung der Schiene können nicht berücksichtigt werden, da sie nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Auf die Ziffer 5.0.10 wird verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.28 (Einwendung (10.12.2011))

Bezüglich des Einwandes fehlender Lärmschutzmaßnahmen nördlich der Abfahrt Großenbrode wird auf die Anlage 11 (Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen) der Planfeststellungsunterlage sowie die Ziffern 2.4 und 5.0.5 dieses Beschlusses verwiesen. Hieraus geht hervor, dass in diesem Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Hinsichtlich des Einwandes des Auftretens von Stauungen im Bereich der Spurzusammenführungen im Bereich der Fehmarnsundbrücke wird auf die Ziffer 5.0.1 (insbesondere auf die durchgeführte Verkehrsflusssimulation zwischen Großenbrode und Avendorf) verwiesen. Wegen der damit befürchteten verbundenen Erhöhung des Lärmpegels und der Verschlechterung der Luftqualität, wird auf die Ziffern 2.4, 5.0.5 und 5.0.6 verwiesen.

Der Einwander weist auf mögliche Belastungen der Ortslage Großenbrode hin, falls im Falle von Sperrungen der B 207, infolge von Unfällen oder Verkehrsstörungen, Umleitungsverkehr durch Großenbrode geleitet werden. Der Vorhabenträger erwidert, dass die B 207 mit Standstreifen ausgebaut werde. Somit kann im Fall einer Baustelle, eines Unfalles oder einer anderen Verkehrsstörung der Verkehr an dieser Stelle auf der B 207 verbeigeführt werden. Das untergeordnete Netz wird nicht belastet.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.29 (Einwendung (09.12.2011))

Einwendung (08.12.2011))

Hinsichtlich der Forderungen eine neue bzw. zusätzliche Querung des Fehmarnsundes, vorzugsweise als Tunnel, zu errichten sowie das Zusammenlegen der Planungen von Straße und Schiene, wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Lärmschutzmaßnahmen an der Schienentrasse bzw. das Herauslegen derselben aus der Ortslage betreffen nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den

Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwender gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Bezüglich des Einwandes der Wertminderung, so er sich hier auf den Ausbau der B 207 bezieht, wird hier auf die Ziffer 5.0.7 verwiesen

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu 5.3.30 (Einwendung (12.12.2011))

Zum Einwand des Einhaltens von Klimaschutzmaßnahmen erwidert der Vorhabenträger, dass bei der luftschadstofftechnischen Berechnung alle gesetzlichen Vorgaben eingehalten wurden. Zusätzlich wird auf die Ziffer 5.0.6 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.31 (Einwendung (12.12.2011))

Der Einwender weist auf mögliche Behinderungen, wie z. B. Behinderung des Rettungs- bzw. Ernteverkehres, des untergeordneten Netzes hin, falls im Falle von Sperrungen der B 207, infolge von Unfällen oder Verkehrsstörungen, Umleitungsverkehre über die Landstraßen geleitet werden. Der Vorhabenträger erwidert, dass die B 207 mit Standstreifen ausgebaut werde. Somit kann im Fall einer Baustelle, eines Unfalles oder einer anderen Verkehrsstörung der Verkehr an dieser Stelle auf der B 207 verbeigeführt werden. Das untergeordnete Netz wird nicht belastet.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.32 (Einwendung (15.12.2011))

Der Einwand, dass der Bau eines 3. Gleises in der jetzigen Trasse, aufgrund dann andauernder Schrankenschließungen sowie des erheblich eingeschränkten Strandzuganges, unmöglich sei, betrifft nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwender gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.33 (Einwendung (11.12.2011))

Die Einwender fordern die Anpflanzung eines Grünstreifens (Bäume und Büsche) entlang der Wohnsiedlung „Am Norderfeld“.

Durch den Ausbau der B 207 ergibt sich kein Erfordernis zusätzlicher Gehölzpflanzungen im genannten Bereich.

Bezüglich des Einwandes der Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Luftverschmutzung wird auf die Ziffern 2.4, 5.0.5 und 5.0.6 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.34 (Einwendung (15.12.2011))

Die vom Einwender geltend gemachten Betroffenheiten durch Erschütterungen, Lärm und Luftverschmutzung aus Schienenverkehr, betreffen nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwender gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.35 (Einwendung (08.12.2011))

Der Einwand des erheblichen Zeitverlustes sowie der Behinderung der Soforthilfe von Rettungswagen im Notfall durch Warten am Bahnübergang betrifft nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG. Der Einwender gebeten, sich diesbezüglich mit der DB AG in Verbindung zu setzen.

Die Wege der Großenbroder Schüler zu den Schulbushaltestellen werden in diesem Bereich durch die Baumaßnahme nicht berührt.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.36 (Einwendung (08.12.2011))

Hinsichtlich der Einwendungen wird auf die Ziffern 5.1.9, 5.3.2, 5.3.11 sowie 5.3.15 verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.37 (Einwendung (12.12.2011))

Bezüglich des Ausbaus der Fehmarnsundbrücke wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen. Der Ausbau der B 207 auf Fehmarn beginnt nördlich von Strukkamp. Somit besteht für den Bereich der Brückenrampe der Fehmarnsundbrücke, in dem auch der Campingplatz liegt, kein Anspruch auf Lärmschutz.

Die Einwendung ist demnach zurückzuweisen.

**Zu 5.3.38 (Einwendung (13.12.2011))
(Einwendung (13.12.2011))
(Einwendung (13.12.2011))**

Bezüglich des Ausbaus der B 207 wird auf die Notwendigkeit, Ziffer 5.0.1, verwiesen.

Der Ausbau der Fehmarnsundbrücke ist derzeit nicht Bestandteil der Planfeststellung. Daher kann es auch nicht zu den in der Einwendung beschriebenen Auswirkungen auf die Sportboothäfen und den Wassersport kommen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

**Zu 5.3.39 (Einwendung (27.10.2011))
Einwendung (27.10.2011)
Einwendung (02.12.2011)
Einwendung (21.11.2011)
Einwendung (27.10.2011)
Einwendung (30.11.2011)
Einwendung (29.11.2011)
Einwendung (12.12.2011)
Einwendung (21.11.2011))**

Bezüglich der Forderungen nach einem Wildschutzzaun auf der Insel Fehmarn zwischen der Fehmarnsundbrücke und Puttgarden wird auf die Auflage 2.1.2.12 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zu 5.3.40 (Einwendung (12.12.2011))

Einwendung (12.12.2011)

Einwendung (12.12.2011))

Hinsichtlich der Forderungen eine neue bzw. zusätzliche Querung des Fehmarnsundes, vorzugsweise als Tunnel, zu errichten, wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Das Herauslegen der Schienentrasse aus der Ortslage betrifft nicht das laufende Planfeststellungsverfahren. Zuständig für die Schienentrasse sowie den Verkehr darauf ist die Deutsche Bahn AG.

Die Planung der Anschlussstelle Großenbrode kann auch ohne eine Entscheidung zur Verlegung der Schienentrasse durchgeführt werden. Auf die Ziffer 5.0.10 wird verwiesen.

Betreffend die Einwände zur Lärmbelastung und das Zupflastern des Ortes Großenbrode mit Schutzwänden, Schutzzäunen und riesigen Umgehungsstraßen wird auf die Ziffern 5.0.2, 5.0.3, 5.0.5 sowie 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Ausbau der B 207 erfolgt entlang der Bestandstrasse. Allein dadurch werden die Beeinträchtigungen für Großenbrode so gering wie möglich gehalten. Zusätzlich erfolgt mit der Ausbaumaßnahme der Schutz der Ortslage vor Lärm durch Anordnung von Lärmschutzwänden. Bislang bestand darauf kein Anspruch und die Verkehrszunahme müsste ohne diesen Schutz hingenommen werden. Die Fledermauszäune basieren auf den Regelungen des Artenschutzes und sind erforderlich.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.41 (Einwendung (14.12.2011))

Bezüglich der Einwendungen zu den Punkten Straßenbegleitgrün, Nichtzusammenlegen der Planungen des Ausbaus der B 207 mit der sogenannten Schienenhinterlandanbindung, Nichtausbau der Auffangparkplätze, Baudurchführung und Bauzeitenplan, Verkehrsprognose, Modellprognose für die Fehmarnbeltquerung sowie zur Leistungsfähigkeit der Behelfskreuzung „Amalienhofer Brücke“ siehe Ziffern 4.3.13 und 5.3.21.

Wegen des Einwandes, dass am westlichen Teilknotenpunkt kein Linksabbiegerstreifen vorgesehen ist, der Verkehr auf der K 49 von Puttgarden in Richtung Süden aber zwingend die Möglichkeit des Linksabbiegens auf die B 207 haben muss, führt der Vorhabenträger nachstehendes aus.

Ein Linksabbiegen von der K 49 auf die B 207 auf die Richtungsfahrbahn Heiligenhafen ist grundsätzlich möglich. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse und der geringen Verkehrsstärke wird lediglich auf eine separate Abbiegespur verzichtet.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Ortsteiles Marienleuchte während der Bauarbeiten, erwidert der Vorhabenträger, dass dies uneingeschränkt möglich sei.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.42 (Einwendung (14.12.2011)

Einwendung (24.10.2011)

Einwendung (03.11.2011))

In Bezug auf die Forderung des Ausbaus der Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Zu den Forderungen, die Durchführung der Bauarbeiten zeitlich einem Stauvermeidungskonzept unterzuordnen, vor Ausbau der Anschlussstelle Burg mit LSA die K 43 auszubauen , die Westumgehung Burg herzustellen sowie einen Radweg an der L 217 und der K 43 herzustellen, wird nachfolgendes ausgeführt.

Ein grundsätzlicher Bauablauf wird erst zur Baudurchführung in verfeinerter Form erstellt. Detaillierte Planungen, z. B. für die Behelfskreuzungen, erfolgen zur Ausführungsplanung, die Erstellung eines Bauzeitenplans obliegt der bauausführenden Firma. Solche Pläne sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlage. Zum jetzigen Zeitpunkt machbare Aussagen zum Bauablauf und zur Verkehrsführung während der Bauzeit enthält der Erläuterungsbericht zu dieser Planfeststellungsunterlage.

Der Ausbau der K 43 ist bereits in Planung, allerdings nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Zeitliche Abstimmungen werden rechtzeitig stattfinden. Im Zuge dieser Planung ist ein parallel geführter Radweg vorgesehen.

Die Ortsumgehung Burg (K 43 / L 209 Burgstaaken) liegt in der Zuständigkeit der Stadt Fehmarn.

Ein Radweg an der L 217 ist nicht Bestandteil der Planungen und ist im Plan des landesweiten Radverkehrsnetzes Schleswig-Holstein nicht vorgesehen.

Hinsichtlich des Einwandes, dass bei Schließung des Fernzugbahnhofes Puttgarden die straßentechnischen Anbindung eines Fernzughaltes an der Bahntrasse zu berücksichtigen ist, liegt in der Zuständigkeit der DB AG und ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.43 (Einwendung (10.11.2011))

Bezüglich der Ablehnung des Ausbaues der B 207 wird auf die Ziffer 5.0.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.44 (Einwendung (10.11.2011))

Einwendung (10.11.2011)

Hinsichtlich der Einwendungen wegen Lärmbelästigung und Notwendigkeit der Straßenbaumaßnahme wird auf die Ziffern 5.0.1, 5.0.5 sowie 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Eingriffe in die Umwelt wird ausgeführt, dass die Eingriffe in den Naturhaushalt im Landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt und bewertet und durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes wurden soweit möglich vermieden oder vermindert. Betroffene Tier- und Pflanzenarten wurden hierzu auf der Grundlage faunistischer und vegetationskundlicher Erhebungen ermittelt. Auf die Unterlage 12 des festgestellten Plans sowie die Ziffer 2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.45 (Einwendung (11.12.2011))

Hinsichtlich der Anregung des Einsatzes von Fledermauskästen wird nachfolgendes ausgeführt.

Fledermauskästen dienen ausschließlich dem Ersatz von bedeutenden Quartieren wie Winter- und Wochenstubenquartieren. Für die vom Einwender genannten Schlafplätze, sogenannte Tagesverstecke, ist nur in Sonderfällen ein Ausgleich erforderlich. Tagesverstecke in Baumspalten sind nicht an spezielle Strukturen gebunden und daher weit verbreitet, so dass der Verlust einzelner Tagesverstecke die Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht einschränkt. In der vorliegenden Planung befinden sich ausreichend Tagesverstecke, so dass ein Ausweichen der Tiere möglich ist. Daher besteht keine Notwendigkeit für die Schaffung von Ersatzquartieren (vgl. Anlage 12.0 des festgestellten Plans).

Dementsprechend kann diese Anregungen keine Berücksichtigung finden.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 4.3.17 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.3.46 (Einwendung (14.12.2011))

Bezüglich der Einwendungen der vorübergehenden Inanspruchnahme des gepachteten Landes (Ostermarkelsdorf, Flur 3, Flurstück 19/7) wird auf die Ziffern 4.3.9 und zu 5.3.13 verwiesen.

Grundsätzlich ist der Vorhabenträger bemüht, den Landwirten im Vollerwerb geeignetes Tauschland zur Verfügung zu stellen; konkrete Zusagen im Rahmen dieses Verfahren sind nicht möglich.

Die Sperreinrichtungen für den Kammmolch in Form von Zäunen dienen dem besonderen Artenschutz nach § 44 (1) Nr. 1 BNatSchG. Durch die Anlage dieser Sperreinrichtungen wird der Eintritt des Tötungsverbotese vermieden. Auf die Nebenbestimmungen Nr. 12 und 13 in Ziffer 2.3.7 dieses Beschlusses nebst Begründung wird verwiesen.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.47 (Einwendung (07.12.2011))

Bezüglich der Notwendigkeit dieser Maßnahme sowie die Forderung des Ausbaus der Fehmarnsundquerung wird auf die Ziffern 5.0.1 und 5.0.10 verwiesen.

Hinsichtlich des zunehmenden Bedarfes an Auffangparkplätzen wird auf die Ziffer 5.0.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Wegen der Einwendungen zur Leistungsfähigkeit der baubedingten Umfahrung der Anschlussstelle Burg wird auf Ziffer 5.0.3 verwiesen. Die Bauarbeiten der Anschlussstelle Burg finden nicht zeitgleich mit den Bauarbeiten an den Anschlussstellen Avendorf bzw. Puttgarden statt. Diese werden im vorab durchgeführt. Nach Fertigstellung der Anschlussstellen Avendorf und Puttgarden werden Verkehrlenkungen vorgenommen, um die Zielverkehre nach Burg und Landkirchen im Vorwege abzuleiten.

Der Forderung nach einer Behelfsbrücke statt der Umfahrung wird abgelehnt. Die Leistungsfähigkeit der Umfahrung ist nachgewiesen (siehe oben). Der Bau von Behelfsbrücken über die B 207 sowie die Bahntrasse im Bereich der Anschlussstelle Burg ist sehr aufwendig und kostenintensiv.

Neben den Bauwerken müssten Dämme für die L 209, zwischen den Bauwerken sowie für die Zu- und Abfahrtsrampen von der B 207 errichtet werden. Der Bau und Rückbau dieser Rampen würde ebenfalls zu Sperrzeiten im Bereich der L 209, der B 207 und der Zu- und Abfahrten führen. Aufgrund der Probleme beim Bau, der dennoch erforderlichen Sperrzeiten und der deutlichen Mehrkosten wird auf die Möglichkeit einer Umfahrung über Behelfsbrücken verzichtet.

Seitens des Einwenders wurde bemängelt, dass die Verkehrszahlen der Verkehrsflusssimulation der bauzeitlichen Umfahrung der Anschlussstelle Burg zu niedrig seien. Im Rahmen der Erörterungen wurde mit dem Vorhabenträger vereinbart, dass der Einwender eigene genauere und voraussichtlich höhere Zahlen zu den Verkehrsstärken übermitteln kann, damit diese in die Simulation der Verkehrsströme der bauzeitlichen Umfahrung integriert werden können. Die übermittelten Zahlen wurden durch ein vom Vorhabenträger beauftragtes Fachbüro ausgewertet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich auch die etwas höheren Verkehrszahlen über die bauzeitliche Umfahrung problemlos abwickeln lassen.

Der Einwender gibt zu bedenken, dass beide Trassen der bauzeitlichen Umfahrung zeitweilig hoch belastet seien. Bei höherem Verkehrsaufkommen und in besonderen Situationen (Unfälle, Langsamfahrer) gebe es sowohl auf der B 207 als auch auf der L 209 Verkehrsstaus. Besondere Behinderungen sind zu erwarten, wenn sich einzelne Fahrzeuge ein Abbiegen erzwingen, was technisch nicht ausgeschlossen werden kann. Die geplante lastabhängige Ampelsteuerung sei nicht ausreichend. Der Einwender befürchtet eine Bevorzugung der Nutzer der L 209.

Durch entsprechende Beschilderung und Markierungen auf der Fahrbahn werden die Fahrzeugführer auf das Verbot des Abbiegens hingewiesen.

Regelwidriges Fahrverhalten oder Ausnahmesituationen wie Unfälle können in einer Simulation nicht betrachtet werden.

Im Weiteren wird auf bereits ausgeführte verwiesen. Die nachgewiesenen geringen Einschränkungen durch die bauzeitliche Umfahrung sind temporär (ca. 9 Monate) sowie baulich notwendig und somit hinzunehmen.

Wegen der, in der Stellungnahme zur 2. Planänderung vom Einwender geltend gemachten Unzulässigkeit des Vorliegens zweier Planfeststellungsverfahren für denselben Bereich und unzulässiger Abschnittsbildung, wird auf die Ziffer 5.0.10 verwiesen.

Einwendungen sind, soweit auf Einwendungen zu dem laufenden Planfeststellungsverfahren für die Errichtung eines kombinierten Eisenbahn-Straßentunnels durch die Ostsee (Feste Fehmarnbelt-Querung) verwiesen wird, ohne diese als Anlage der Einwendung erneut beizufügen, bereits unsubstantiiert.

Nach Rechtsprechung des BVerwG ist eine Bezugnahme in Einwendungsschreiben auf Äußerungen in anderen Verfahren grds. nur ausreichend, wenn die in Bezug genommenen Unterlagen als Anlagen der Anhörungsbehörde eingereicht werden. So hat das BVerwG auszugsweise ausgeführt: „Durch den Hinweis auf Stellungnahmen, die in einem anderen Verfahren oder in einem Vorstadium des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden sind, wird das darin enthaltene Vorbringen noch nicht Inhalt des Einwendungsschreibens, solange diese Stellungnahmen nicht mit dem Einwendungsschreiben eingereicht oder innerhalb der Einwendungsfrist nachgereicht werden

[...] Nur durch diese Formenstrenge kann vermieden werden, dass entgegen der gesetzgeberischen Beschleunigungsabsicht für die Feststellung des Inhalts der Einwendungen zunächst andere Akten - möglicherweise von anderen Behörden - beigezogen werden müssen“ (vgl. BVerwG NVwZ-RR 1998, 290, 291; bestätigt durch BVerwG NVwZ-RR 2012, 261 Rn 7).

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.48 (Einwendung (15.11.2011))

Bezüglich der Aufrechterhaltung der Bus- und Schulbusverbindungen während der Bauarbeiten an der Anschlussstelle Avendorf sowie der Anschlussstelle Burg wird auf die Ziffern 2.1.2.9 bis 2.1.2.11 sowie 4.1.31 verwiesen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und vor Beginn der Bauarbeiten stimmt sich der Vorhabenträger mit den Busunternehmen sowie den betroffenen Gemeinden ab.

Hinsichtlich der Forderung nach einer Errichtung einer Behelfsbrücke für Radfahrer während der Bauarbeiten an der Amalienhofer Brücke (BW 06.207), entgegnet der Vorhabenträger, dass Radfahrer und Fußgänger auf einem, von der Fahrbahn durch Markierung getrennten und asphaltierten Streifen, auf der bauzeitlichen Umfahrung, mitgeführt werden. Sie queren dann die B 207 im Zuge der Grünphasen der Lichtsignalanlage.

Gegen die im Bereich der Zu- und Abfahrtsrampen der Anschlussstelle Burg auf der L 209 geplanten Lichtsignalanlagen wird eingewendet, dass diese im Widerspruch zum Zwecke der, von der Stadt Fehmarn geplanten, Verkehrskreiseln stehen.

Die Lichtsignalanlagen sind geplant, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzungspunkte zu erhöhen. Kreisverkehre sind in diesem Bereich aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Zudem sollten die Zuflussströme eines Kreisverkehrs in allen Armen ungefähr gleich sein, was hier aber nicht der Fall ist.

Der Einwender fordert die Verhandlungen mit der DB AG erneut aufzunehmen, da es nicht sein könne, dass deren kostenneutrale Ansicht zur Amalienhofer Brücke und dem späteren zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau der Bahnstrecke dazu führt, dass ein zwangsweise notwendiger Neubau des Brückenabschnittes in wenigen Jahren zu einer erneuten Baustelle mit weiteren Einschränkungen für die Menschen vor Ort führt.

Der Vorhabenträger erwidert, dass die DB AG im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens beteiligt wurde. Diese bekräftigt, dass der Lichtraum des Bauwerkes der L 209 über die DB-Strecke für einen zweigleisigen, elektrifizierten Betrieb ausreicht und ein Neubau nicht notwendig ist.

Die Forderung nach einer Sanierung des Radweges zwischen Landkirchen und der Amalienhofer Brücke (BW 06.207) wird zurückgewiesen. Der Radweg wird innerhalb der Verfahrensgrenzen erneuert. Weitere Unterhaltungsmaßnahmen können nicht durch die planfestzustellende Maßnahme begründet werden.

Der Einwander fordert bei Erhöhung des Verkehrsaufkommens infolge der Baumaßnahmen in der gesamten Ortsdurchfahrt Landkirchen (L 217) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Dieser Forderung kann seitens des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde nicht nachgekommen werden, da verkehrsrechtliche Anordnungen in der Ortsdurchfahrt der zuständigen Verkehrsbehörde obliegen und außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.49 (Einwendung (14.11.2011))

Dem Einwand mit dem Hinweis die Zu- und Abfahrten nach Puttgarden so dicht wie möglich an den Tunnelzugang zu planen kann nicht entsprochen werden. Eine eventuelle Fehmarnbeltquerung ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Die neu zu erstellende Anschlussstelle Puttgarden ersetzt die lediglich die bisherige Querung der B 207 mit der K 49, d. h. für die Zufahrt zum Hotel ändert sich in der vorliegenden Planung im Prinzip nichts.

Die Einwendung ist demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.50 (Rechtanwälte Thien, Rauert, Hagedorn – Einwendung (14.12.2011))

Hinsichtlich eines fehlenden Lärmschutzkonzeptes wird auf die Ziffern 2.4 und 5.0.5 verwiesen. Bereiche außerhalb der Verfahrensgrenzen des vierstreifigen Ausbaus werden nicht nach dem Bundesimmissionsschutzgesetzes betrachtet, da hier keine wesentlichen Änderungen an der Straße vorgenommen werden.

Die lärmtechnische Untersuchung wurde nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und Regelungen erstellt. Im vorliegenden Fall wurde in die Berechnung ein Fahrbahnbelag mit $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ eingestellt. Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (Urteil vom 23.11.2001 – 4 A 46/99 – DVBl 2002, 565) kann sich die lärm mindernde Wirkung des verwendeten Straßenbelags auf ausreichende Erfahrungswerte stützen; eine dauerhafte lärm mindernde Wirkung des Belages ist gewährleistet.

Zum Einwand, die Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose betreffend, wird auf die Ziffer 5.0.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Für die Verkehrsprognose wurde die aktuelle Methodik verwendet. Für den Ausbau der B 207 wurde eine projektbezogene Verkehrsuntersuchung erstellt, die unter anderem die bundesweite Verflechtungsprognose sowie die Verkehrszählungen aus 2005, 2008 und 2010 beinhaltet, darüber hinaus aber regionale Bezüge aufweist, die eine Vorhersage für die Planfeststellung sicher ermöglichen. Zusätzlich wurde für das Verkehrsgutachten die vorhersehbare Verkehrsentwicklung einbezogen. Damit sind auch solche Planungen berücksichtigt worden, die im Prognosezeitraum realisiert werden (z. B. Feste Fehmarnbeltquerung).

Der Prognosezeitraum ist ausreichend, solange dieser nicht vor der Fertigstellung des Vorhabens abläuft. Das ist hier nicht der Fall.

Bezüglich des Einwandes des fehlenden Immissionsschutzkonzeptes, Kumulation von Immissionen sowie die Wahl der Messstation Bornhöved zur Ermittlung der Vorbelastung wird auf die Ziffer 5.0.6 verwiesen.

Eine beanstandete Grundstücksinanspruchnahme ist anhand der ausgelegten Planunterlagen nicht auszumachen und wird auch vom Vorhabenträger verneint.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.51 (Einwendung (20.11.2011))

Bezüglich der Forderung nach einer zusätzlichen Fehmarnsundquerung siehe Ziffern 5.0.1 sowie 5.0.10.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.52 (Einwendung (15.12.2011))

Hinsichtlich der Forderung nach einer Fehmarnsundquerung mittels Tunnel siehe Ziffern 5.0.1 sowie 5.0.10.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

**Zu 5.3.53 (Einwendung (12.01.2015)
Einwendung / Einwendung (05.01.2015))**

Der in der Unterlage 11.2, Blatt 5, dargestellte Verlauf der Grenzwertisophone von 49 dB(A) nachts, stellt den Verlauf ohne aktiven Lärmschutz dar. Mit dem geplanten aktiven Lärmschutz wird der Wert von 49 dB(A) unterschritten (siehe Anlage 11.2, Seite 6). Abgesehen von dieser Tatsache würde auch die Überschreitung dieses Wertes keine Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen, da für Sondergebiete wie Wochenendhaus-, Ferienhaus- und Campingplatzgebiete gemäß VLärmSchR 97 die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gelten.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.54 (Einwendung (16.01.2015))

Der in der Unterlage 11.2, Blatt 5, dargestellte Verlauf der Grenzwertisophone von 49 dB(A) nachts, stellt den Verlauf ohne aktiven Lärmschutz dar. Das Haus der Einwender befindet sich außerhalb dieses Bereiches, d. h. der Wert wird bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen unterschritten (siehe auch Anlage 11.6, Blatt 1). Abgesehen von dieser Tatsache würde auch die Überschreitung dieses Wertes keine Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen auslösen, da für Sondergebiete wie Wochenendhaus-, Ferienhaus- und Campingplatzgebiete gemäß VLärmSchR 97 die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gelten.

Die Einwendungen sind demnach zurückzuweisen.

Zu 5.3.55 (Einwendung (14.12.2011) – präkludiert)

Mit Schreiben vom 14.12.2011 (Eingang bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde am 20.12.2011) erhob der Betroffene Einwendungen gegen den Plan.

Die Einwendungsfrist für die Maßnahme endete am 15.12.2011. Da es sich hierbei gemäß § 17a Nr. 7 Bundesfernstraßengesetz um eine Ausschlussfrist handelt, können nach diesem Datum keine Einwendungen mehr erhoben werden. Darauf wurde in der Bekanntmachung vom 08.09.2011 ausdrücklich hingewiesen.

Die Einwendung vom 14.12.2011 gilt als präkludiert.

Diese materielle Präklusion ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 38/95).

Unabhängig davon, dass die Einwendung verspätet eingegangen ist, musste sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Inhalt der Einwendung auseinandersetzen, da sich ihre Berücksichtigung aufdrängte bzw. bereits von anderen Einwendern vorgebracht wurde.

Zu 5.3.56 (Einwendung (11.12.2011) – präkludiert)

Mit Schreiben vom 11.12.2011 (Eingang bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde am 19.12.2011) erhob der Betroffene Einwendungen gegen den Plan.

Die Einwendungsfrist für die Maßnahme endete am 15.12.2011. Da es sich hierbei gemäß § 17a Nr. 7 Bundesfernstraßengesetz um eine Ausschlussfrist handelt, können nach diesem Datum keine Einwendungen mehr erhoben werden. Darauf wurde in der Bekanntmachung vom 08.09.2011 ausdrücklich hingewiesen.

Die Einwendung vom 11.12.2011 gilt als präkludiert.

Diese materielle Präklusion ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 38/95).

Unabhängig davon, dass die Einwendung verspätet eingegangen ist, musste sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Inhalt der Einwendung auseinandersetzen, da sich ihre Berücksichtigung aufdrängte bzw. bereits von anderen Einwendern vorgebracht wurde.

Zu 5.3.57 (Einwendung (14.12.2011) – präkludiert)

Mit Schreiben vom 14.12.2011 (Eingang bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde am 27.12.2011) erhob der Betroffene Einwendungen gegen den Plan.

Die Einwendungsfrist für die Maßnahme endete am 15.12.2011. Da es sich hierbei gemäß § 17a Nr. 7 Bundesfernstraßengesetz um eine Ausschlussfrist handelt, können nach diesem Datum keine Einwendungen mehr erhoben werden. Darauf wurde in der Bekanntmachung vom 08.09.2011 ausdrücklich hingewiesen.

Die Einwendung vom 14.12.2011 gilt als präkludiert.

Diese materielle Präklusion ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 38/95).

Unabhängig davon, dass die Einwendung verspätet eingegangen ist, musste sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Inhalt der Einwendung auseinandersetzen, da sich ihre Berücksichtigung aufdrängte bzw. bereits von anderen Einwendern vorgebracht wurde.

8. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann gemäß § 74 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Neufassung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 3 Gesetzes zur Änd. des BundesministerG und des G über die Rechtsverhältnisse der Parlamentarischen Staatssekretäre vom 17.07.2015 (BGBl. I S. 1322, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses Klage erhoben werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die Klage ist beim Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Str. 13, 24837 Schleswig, einzulegen. Sie ist gegen den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, - Planfeststellungsbehörde -, Mercatorstraße 9, 24106 Kiel, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Abschrift erhalten können.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann ein verspätetes Vorbringen zurückweisen (§ 17 e Abs. 5 FStrG).

Der Kläger muss sich hierbei durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

**Landesbetrieb Straßenbau und
Verkehr Schleswig-Holstein
- Planfeststellungsbehörde -**

408 - 553.32 - B 207 - 176

Kiel, den 31.08.2015

Bearbeiter: Thiel

gez. Thiel

*Die Übereinstimmung dieser Beschlussausfertigung
mit der Urschrift beglaubigt:*

Kiel, den 14.09.2015

*Wilkins
(Regierungsbauamtfrau)*