LANDESBETRIEB
STRASSENBAU UND VERKEHR
SCHLESWIG-HOLSTEIN
PLANFESTSTELLUNGSBEHÖRDE

Verschlüsselt

P L A N F E S T S T E L L U N G S B E S C H L U S S

für den Neubau der

A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg

Abschnitt von der

Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431

(von Bau-km 10+449 bis Bau-km 14+440)

auf dem Gebiet der Gemeinden

Kollmar, Borsfleth, Neuendorf b. Elmshorn,

Engelbrechtsche Wildnis, Blomesche Wildnis,

Krempdorf, Hohenfelde, Krempe, Süderau,

Neuenbrook, Wewelsfleth

- Kreis Steinburg -

sowie auf dem Gebiet der Gemeinde Raa-Besenbeck

- Kreis Pinneberg -

Stadt Glückstadt - Kreis Steinburg -

Stadt Elmshorn - Kreis Pinneberg -

404 - 553.32 – A 20 – 02/12

Kiel, den 30.12.2014

Inhaltsübersicht

1.	**Festgestellte Straßenbaumaßnahme**	Seite	1
2.	**Maßgaben (Auflagen und Planänderungen)**	Seite	3
2.1.2	Auflagen	Seite	5
2.1.2.1	Auflagen allgemeiner Art	Seite	5
2.1.2.2	Auflagen baubedingter Emissionen	Seite	7
2.1.2.3	Entwässerungstechnische Auflagen	Seite	8
2.1.2.4	Tunnelsicherheit	Seite	10
2.2	Wasserhaushalt	Seite	10
2.2.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	Seite	10
2.2.2	Wasserrechtliche Genehmigung	Seite	14
2.2.3	Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke	Seite	15
2.2.4	Genehmigung nach § 58 Landeswassergesetz (bauliche Veränderungen im Überschwemmungsgebiet Stör in Wewelsfleth und Borsfleth)	Seite	16
2.2.5	Benutzung von Deichen	Seite	16
2.3	Landschaftspflege	Seite	17
2.3.1	Genehmigung des Eingriffs in die Natur	Seite	17
2.3.2	Befreiung gemäß 67 Abs. 2 BNatSchG von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG	Seite	18
2.3.3	Zulässigkeit gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG (Artenschutz)	Seite	18
2.3.4	Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (Natura 2000)	Seite	18
2.3.5	Nebenbestimmungen	Seite	18
2.4	Immissionsschutz	Seite	24
2.4.1	Lärmschutzmaßnahmen aufgrund Neubau von öffentlichen Straßen (A 20, Nebenstraßen)	Seite	24
2.4.2	Auflagen zum Schutz gegen baubedingte Lärmbelastung und Erschütterung	Seite	24
2.5	Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung	Seite	25
2.5.1	Nebenbestimmungen	Seite	25
2.6	Widmung, Einziehung, Umstufung	Seite	27
3.	**Entschädigungsforderungen**	Seite	28
4.	**Erledigung von Stellungnahmen und Einwendungen**	Seite	29
4.1	Träger öffentlicher Belange	Seite	30
4.1.1	Innenministerium, Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen (02.06.2009)	Seite	30
4.1.2	Innenministerium – Amt für Katastrophenschutz - Kampfmittelräumdienst (13.05.2009)	Seite	30
4.1.3	Innenministerium, Abteilung 5 - Landesplanung (27.08.2009)	Seite	30

4.1.4	Ministerium für Landschaft, Umwelt und ländliche Räume (17.06.2009, 11.02.2013, 23.10.2014)	Seite	30
4.1.5	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landespolizeiamt, Dezernat 13 (04.06.2009, 19.01.2013)	Seite	34
4.1.6	Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg (11.06.2009, 11.02.2013)	Seite	35
4.1.7	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (25.06.2009)	Seite	37
4.1.8	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (10.06.2009, 13.02.2013)	Seite	37
4.1.9	Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (12.05.2009)	Seite	37
4.1.10	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein - LKN (31.07.2009, 25.02.2013, 19.12.2014)	Seite	37
4.1.11	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (11.05.2009)	Seite	38
4.1.12	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Außenstelle Itzehoe	Seite	38
4.1.13	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (18.06.2009, 15.03.2013, 10.10.2014)	Seite	39
4.1.14	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr -	Seite	40
4.1.17	Kreis Steinburg Der Landrat (09.07.2009, 13.07.2009, 01.07.2011, 18.03.2013, 15.03.2013)	Seite	41
4.1.18	Kreis Pinneberg (27.02.2013)	Seite	51
4.1.19	Amt Haseldorf für die Gemeinden Haseldorf und Hetlingen (09.06.2009)	Seite	51
4.1.20	Wasserverband Krempermarsch (28.07.2009, 12.02.2013)	Seite	52
4.1.21	Deich- und Hauptsielverband Kremper Marsch (09.07.2009, 11.03.2013, 05.11.2014)	Seite	52
4.1.22	Sielverband Kollmar (06.07.2009, 11.03.2013, 06.11.2014)	Seite	53
4.1.23	Sielverband Neuenbrook (02.07.2009, 18.02.2013)	Seite	64
4.1.24	Stadtentwässerung Glückstadt (03.07.2009)	Seite	65
4.1.25	Autokraft GmbH (06.07.2009)	Seite	65
4.1.26	Deutsche Post Real Estate Germany GmbH (05.08.2009)	Seite	66
4.1.27	E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Lehrte (30.06.2009)	Seite	66
4.1.28	Schleswig-Holstein Netz AG ehem. E.On Hanse Netzcenter Dägeling (30.06.2009, 13.02.2013)	Seite	66
4.1.29	Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (24.07.2009)	Seite	66
4.1.30	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG (07.07.2009)	Seite	66
4.1.31	Polizeidirektion Itzehoe	Seite	66
4.1.32	Transpower Stromübertragungs GmbH (30.06.2009)	Seite	66
4.1.33	Vattenfall Europe Business Service GmbH (02.07.2009)	Seite	66
4.1.34	Zweckverband ÖPNV Steinburg (19.08.2009)	Seite	66

4.1.35	Deutsche Telekom Technik GmbH ehem. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (21.07.2009, 14.02.2013)	Seite	67
4.2	Private Einwendungen	Seite	67
5.	**Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen**	Seite	78
5.1	Träger öffentlicher Belange	Seite	79
5.2	anerkannte Naturschutzvereine	Seite	83
5.3	Private Einwendungen	Seite	85
6.	**Plankorrekturen durch Blaueintragungen und Deckblätter (Hinweis)**	Seite	107
7.	**Zustellung / Auslegung**	Seite	108

Begründung:

Zu 1.	**(Festgestellte Straßenbaumaßnahme)**	Seite	109
Zu 2.	**(Maßgaben (Auflagen und Planänderungen))**	Seite	176
Zu 3.	**(Entschädigungsansprüche)**	Seite	184
Zu 5.	**(Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen)**	Seite	185
Zu 5.00	(Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen)	Seite	186
Zu 5.01	(Verfahrensfragen)	Seite	186
Zu 5.02	(Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens)	Seite	200
Zu 5.03	(Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten)	Seite	206
Zu 5.04	(Abschnittsbildung)	Seite	209
Zu 5.05	(Tunnelbau und Tunnelsicherheit)	Seite	212
Zu 5.06	(Auswirkungen während der Bauzeit)	Seite	244
Zu 5.07	(Verkehrsprognose)	Seite	275
Zu 5.08	(Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen)	Seite	292
Zu 5.09	(Wertminderung durch unmittelbare Beeinträchtigungen - Flächeninanspruchnahmen)	Seite	313
Zu 5.010	(wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes)	Seite	318
Zu 5.011	(Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg)	Seite	332
Zu 5.012	(Agrarstrukturelles Gutachten)	Seite	333
Zu 5.013	(Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)	Seite	334
Zu 5.014	(jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune)	Seite	334
Zu 5.015	Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)	Seite	335
Zu 5.016	(Mehrwege – Umwege)	Seite	335
Zu 5.017	(mittelbare Beeinträchtigungen)	Seite	336

Zu 5.018	(Artenschutz)	Seite	340
Zu 5.019	(Gebietsschutz)	Seite	369
Zu 5.020	(Arbeitshilfen und Leitfäden)	Seite	391
Zu 5.021	(Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleit-planes)	Seite	393
Zu 5.022	(Bau-, anlage und betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG)	Seite	400
Zu 5.023	(Klimaschutz -Klimawandel)	Seite	410
Zu 5.024	(Biodiversitätskonvention – Biologische Vielfalt)	Seite	410
Zu 5.025	(Präklusion)	Seite	411
Zu 5.1	(Träger öffentlicher Belange)	Seite	412
Zu 5.2	(anerkannte Naturschutzvereine)	Seite	425
Zu 5.3	(private Einwendungen)	Seite	437
8.	**Rechtsbehelfsbelehrung**	Seite	488

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 31.05.2013 (BGBl. I S. 1388) i.V. mit §§ 139 ff Landesverwaltungsgesetz (LVwG) in der Fassung vom 2. Juni 1992 (GVOBl. Schl.-H. S. 243, ber. 534), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21.06.2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 254), 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 Art. 68 der Verordnung vom 04.04.2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 143), werden hiermit die Pläne

auf dem Gebiet der

Gemeinden Kollmar,
Borsfleth, Neuenbrook, Wewelsfleth
- Kreis Steinburg -

durchzuführende Straßenbaumaßnahme

1.1 Neubau der Bundesautobahn (A 20) als Bestandteil der Nord-West-Umfahrung Hamburg zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein und der Bundesstraße 431 unter der Elbe von Bau-km 10+449,335 bis Bau–km 14+440,408, einschließlich des Tunnelbauwerkes mit einer Tunnelröhre je Richtungsfahrbahn, der Trogbauwerke und der Betriebsgebäude von Bau-km 10+449,335 bis Bau-km 12+687,000 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr.1 und 2, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.2 Verlegung des Fließgewässers Landweg-Wettern (Verbandsgewässer 2.1) von Bau-km 12+095 bis Bau-km 12+266 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 7 und 8, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.3 Neubau einer hochwassersicheren Verwallung um den Trogbereich der A20 von Bau-km 12+150 bis Bau-km 12+800 mit einer Kronenhöhe von 3,50 m NN (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 10, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.4 Neubau einer Betriebsstraße für den Tunnel auf ca. 1379 m von Bau-km 12+225 bis Bau-km 12+891 beidseitig des nördlichen Trogbauwerkes (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 11, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.5 Herstellung eines ca. 312 m langen Wirtschaftsweges parallel zur westlichen Trogumwallung von Bau-km 12+596 bis Bau-km 12+901 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 14a, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.6 Herstellung eines ca. 1.245 m langen Wirtschaftsweges von der Gemeindestraße „Deichreihe“ zur Betriebsstraße von Bau-km 12+891 bis Bau-km 13+594 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 15, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.7 Querung der Langenhalsener Wettern (Verbandsgewässer 1.0) und dem Wirtschaftsweg (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) in Bau- km 13+526 der A 20 (BW 10.05) (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 23, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.8 Herstellung eines ca. 410 m langen Wirtschaftsweges von Bau-km 14+030 bis Bau-km 14+440,408 (Verfahrensgrenze) (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 27, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.9 Verlegung des Fließgewässers Kleine Wettern (Verbandsgewässer 4.0) auf ca. 405 m Länge von Bau-km 14+032 bis Bau-km 14+417 (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 28 und 29, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.10 Anordnung eines Regenrückhaltebeckens westlich der A 20 von Bau-km 12+606 bis Bau-km 12+678 (RRB EA 4) (vgl. Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 12, Anlage 10.2 zum festgestellten Plan)

1.11 Anordnung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes im Nahbereich der A 20 in den Gemarkungen Kollmar sowie trassenfern in den Gemarkungen Borsfleth, Wewelsfleth und Neuenbrook

1.12 und Wiederherstellung von Wege- und Straßenanschlüssen, Zufahrten und Entwässerungseinrichtungen sowie weitere aus den Planunterlagen (Anlagen 1 – 14) ersichtliche Baumaßnahmen

festgestellt.

Die festgestellte Straßenbaumaßnahme ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Neufassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833), dem vordringlichen Bedarf zugeordnet.

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.

Nebenbestimmungen zu 1:

1. Die beantragte Teilstrecke der A 20, Streckenabschnitt 8 der Nord-West-Umfahrung Hamburg, darf erst realisiert werden, wenn für den südwestlichen anschließenden Abschnitt auf niedersächsischem Gebiet, sowie den in nordöstlicher Richtung anschließenden Planungsabschnitt 7 (A 20 – Abschnitt B 431 bis A 23), jeweils ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss vorliegt, gegen dessen Vollziehbarkeit innerhalb der gesetzlichen Frist gem. § 17e Abs. 3 FStrG, kein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer ggf. erhobenen Anfechtungsklage gestellt oder ein entsprechender Antrag im gerichtlichen Verfahren zurückgewiesen wurde.

2. Der Baustellenverkehr des Elbtunnels im Zuge der A 20 ist unter Vermeidung unzumutbarer, insbesondere gesundheitlicher Beeinträchtigungen abzuwickeln.
   Der Abtransport der aus dem Tunnelbau anfallenden Bodenmassen ausschließlich über das klassifizierte Straßennetz, wie in Anlage 11.5 beschrieben, wird untersagt.

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.
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 Blaueintragungen der festgestellten Pläne zu entnehmen.

2.1.1.1 Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

a) Ausweisung bzw. Anpassungen von Ausgleichs-, Rekultivierungs-, Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie weitere Anpassungen von Maßnahmen des landschaftspflegerichen Begleitplanes (Anlage 12.0)

b) Ergänzungen zur Umweltbaubegleitung (Anlage 12.0)

c) Anpassungen von Wildschutzzäunen

d) Ausweisungen von artenschutzrechtlichen Schutz- bzw. Vermeidungsmaßnahmen für Fischotter, Fledermäuse, Brut- und Rastvögel (Anlage 12.0)

e) Ergänzung einer Kollisionsschutzeinrichtung für Fledermäuse (BWV-Nr. 49) im Bereich des Bauwerks BW 10.05 über die Langenhalsener Wettern

2.1.1.2 Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen

a) Ergänzung und Aktualisierung der FFH-VP im Bereich des FFH-Gebietes DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322

b) Ergänzung zum Vorkommen der Finte und Berücksichtigung kumulativer Vorhaben (Elbvertiefung) im Rahmen der FFH-VP für das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“

c) Ergänzungen und Aktualisierung der FFH Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ sowie DE 2323-401 „Unterelbe bis Wedel“

2.1.1.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

a) Ergänzungen und Aktualisierungen des Artenschutzfachbeitrages

2.1.1.4 Grunderwerb

a) Änderung von Eigentumsverhältnissen

b) Erläuterungen zu vorübergehenden Inanspruchnahmen und dinglichen Sicherungen im Bereich des Tunnelbauwerks

2.1.1.5 Entwässerung

a) Anpassung von Einleitungsstellen, Einzugsgebiet und Einleitungsmengen

b) Ergänzende wassertechnische Untersuchungen zum Entwässerungssystem des Autobahndammes und zu den anfallenden Qualmwassermengen

c) Änderung/Anpassung der parallelen Gräben

d) Aussagen zur Prozesswasserleitung

e) Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Pumpenanlage des Hauptschöpfwerks Bielenberg als Ersatz für den Entfall des geplanten Speicherbeckens zur Abflussspeicherung über 72 h Hochwasserfall

2.1.1.6 Lärmschutz

a) Überarbeitung und Aktualisierung der lärmtechnischen Berechnung
b) Überarbeitung und Aktualisierung der Luftschadstoffuntersuchung

2.1.1.7 baubedingte Auswirkungen

a) Anpassung und Ausweisung von Baustellenflächen
b) Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung für den baustellenbedingten Lärm
c) Schalltechnische Untersuchung des Baustellenverkehrs im Zuge des klassifizierten Straßennetzes
d) Änderung der Baustelleneinrichtungsfläche

2.1.1.8 weitere Anpassungen

a) Aktualisierung der Verkehrsprognose
b) Ergänzende grundbautechnische Untersuchungen zum Speicherbecken
c) Standsicherheitsnachweise für die Grabenböschungen und die verlegten Verbandsgewässer Kleine Wettern und Landweg Wettern
d) Sicherheitsdokumentation und Risikoanalyse

2.1.2 Auflagen

2.1.2.1. Auflagen allgemeiner Art

1. Werden bei den Bauarbeiten Munitionsreste gefunden, ist die örtliche Polizei zu benachrichtigen.
2. Werden im Rahmen der Bauarbeiten Funde oder verdächtige Bodenverfärbungen entdeckt, ist die Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu sichern. Verantwortlich sind der Grundstückseigentümer und die Bauaufsicht.
3. Der Vorhabenträger wird sich frühmöglich, spätestens jedoch 6 Wochen vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Technik GmbH, Techn. Niederlassung Nord in Heide bezüglich der Bauwerksverzeichnisnummer 41 (Fernmeldekabel) in Verbindung setzen. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird der Telekom ein Planfeststellungsbeschluss zugesandt.

4. Mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) hat der Vorhabenträger sich in Notfallsituationen bei erforderlichen Baumaßnahmen im Bereich des Deiches abzustimmen. Die Deichsicherheit ist dabei vorrangig zu betrachten.
5. Der Vorhabenträger hat vor Beginn sowie nach Beendigung der Baumaßnahme eine Vermessung des Deiches, zur Beweissicherung von Setzungen, vorzunehmen und dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein jeweils die Ergebnisse vorzulegen.
6. Überdies sind dem LKN nach Fertigstellung der Baumaßnahme Bestandspläne in 2-facher Ausfertigung schriftlich und digital zu übergeben.
7. Der Vorhabenträger hat sich an die vorliegenden vertraglichen Verpflichtungen bezüglich der vorübergehenden Inanspruchnahmen der Flurstücke 28/7, 36/8 und 34/4 der Flur 3, Gemarkung Kollmar, zu halten. Zusätzliche Inanspruchnahmen sind mit dem Eigentümer einvernehmlich zu vereinbaren.
8. Der Vorhabenträger hat vor Baubeginn einen Ansprechpartner auf der Baustelle zu benennen, um bei evtl. Problemen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Tunnel- und Straßenbaustelle erreichbar zu sein.
9. Sollte bei den Arbeiten an der Trinkwasserleitung (Bauwerksverzeichnis-Nr.42) ein Leitungsschutz erforderlich werden, sind grundsätzlich die technischen Gas- und Wasser-Kreuzungsrichtlinien sowie das Regelwerk des DVGW zu beachten.
10. Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor und während der Bauphase bezüglich der einsatztaktischen Belange Abstimmungen mit zuständigen Einsatz- und Rettungskräften zu treffen.
11. Der Vorhabenträger hat sich bei Änderung der Maßnahme, die mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Folge haben, mit der Oberen Verkehrsbehörde sowie dem Landespolizeiamt, Dezernat 13, abzustimmen.
12. Sollte es aufgrund von Detailplanungen während der Ausführungsplanung zu zusätzlichen Anlagen kommen, die einer strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung bedürfen, sind die entsprechenden Unterlagen und Ausführungen dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg zur Genehmigung vorzulegen.
13. Bezüglich der Fernmeldeleitungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg ist eine Verwaltungsvereinbarung zu schließen, die gewährleistet, dass die Funktionssicherheit nicht gestört wird.
14. Vor Baubeginn ist bezüglich der betroffenen Bundeswasserstraße eine Kreuzungsvereinbarung mit dem WSA Hamburg zu schließen.

2.1.2.2. Auflagen baubedingter Emissionen / Beweissicherung

1. Beweissicherungsverfahren

Eigentümern von Gebäuden auf privateigenen Grundstücken steht für Schäden an den ihnen gehörenden Gebäuden und/ oder Anlagen, die infolge des Baues der geplanten A 20 eintreten, dem Grunde nach eine Entschädigung zu, die einer privatrechtlichen Regelung bedürfen.

Der Vorhabenträger hat zur Beweissicherung vor Beginn der Erdbauarbeiten bzw. Bauphasen sowie nach Fertigstellung der Maßnahme eine Zustandsfeststellung an Gebäuden oder Anlagen beiderseits der Trasse der A 20 in einem Abstand von jeweils 300 m durchzuführen, damit eine mögliche baubedingte Beschädigung an diesen Gebäuden und/ oder Anlagen nachweislich erkennbar wird.

Darüber hinaus wird der Vorhabenträger dazu verpflichtet, während der Baudurchführung die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen, insbesondere für die unterfahrenen Tunnelhäuser zum Zeitpunkt der Unterfahrung mit der Tunnelbohrmaschine des Schildvortriebes beider Röhren. Dabei sind die Anhaltswerte der Erschütterungseinwirkungen nach DIN 4150 Teil 2 zu beurteilen und einzuhalten. Es ist darauf zu achten, dass alle bei den Bauarbeiten entstehenden Geräusche und Erschütterungen das nach dem Stand der Technik unvermeidbare Maß nicht überschreiten und die Nachbarschaft nicht mehr als unvermeidbar belästigt wird. Diesbezüglich wird ergänzend auf Punkt 3 verwiesen.

Sollte es entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planfeststellungsunterlage, zu Umleitungen führen, hat der Vorhabenträger ebenfalls vor Baubeginn Beweissicherungsverfahren einzuleiten.

Auch für die im Plangebiet befindlichen Baudenkmale, ist bei Bedarf ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die Notwendigkeit der Durchführung weiterer Beweissicherungsverfahren ist abhängig vom Bauverfahren, dem Baugrund sowie der Bausubstanz der Gebäude, Straßen und Wege. Deren Durchführung liegt im Ermessen des Vorhabenträgers.

Zur Beweissicherung ist eine gemeinsame Vorbesichtigung des Auftragnehmers, des Trägers der Straßenbaulast und des Vorhabenträgers, sofern es unterschiedliche Instanzen sind, durchzuführen und ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger zu beauftragen, der den Ist – Zustand der bestehenden Anlagen und Gebäude dokumentiert. Die Beweissicherung hat fotografisch und durch Beschreibung zu erfolgen und ist unter Beteiligung der Betroffenen zur Niederschrift zu dokumentieren. Mit der Beweissicherung ist so rechtzeitig zu beginnen, dass sie noch vor Baubeginn abgeschlossen werden kann.

Soweit Schäden an Gebäuden oder Anlagen, Straßen und Wegen nachweislich durch Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Realisierung des planfestzustellenden Bauvor-

habens entstehen, bilden die Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens die Grundlage für gesonderte Entschädigungsregelungen, außerhalb des öffentlich rechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Die Entschädigung umfasst auch die Kosten für das Beweissicherungsverfahren. Entschädigungspflichtig ist der Vorhabenträger.

2. Es dürfen nur Baumaschinen zum Einsatz kommen, die mindestens den Anforderungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) entsprechen.
3. Die zu den Gewässerabschnitten der in der Unterhaltungslast des Sielverbandes Kollmar gelegenen Verbandsanlagen, wie beispielsweise Gewässer, Rohrleitungen, Kontrollschächte und Pumpwerk und sich im Bereich der im Zuge der hier planfestzustellenden Maßnahme herzustellenden Bauwerke befinden, sind geeignete Beweissicherungsmaßnahmen vorzunehmen.

2.1.2.3. Entwässerungstechnische Auflagen

1. Nach Ausbau der Überfahrten der Verbandsgewässer hat der Vorhabenträger die Gewässerböschungen wieder ordnungsgemäß herzustellen und anzusäen.
2. Die Prozesswasserleitung ist in einem Abstand von 5 m zur obersten Gewässerböschung der Vorflut 2.0 zu verlegen. Außerdem sind die Ver- und Entsorgungsleitung des Tunnels und des Betriebsgebäudes in einer Tiefe von mindestens 1,5 m unter Gewässersohle zu verlegen.
3. Die geplanten Grundwassermessstellen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme weiter betrieben und die Ergebnisse dem zuständigen Sielverband übermittelt.
4. Baumaterialien, die in die Gewässer gelangen sind sofort und vollständig wieder zu entfernen. Unkontrollierte Einspülungen von Sand in die Gewässer aus dem Baustellenbereich sind ebenfalls zu unterbinden, z.B. durch einen nachgewiesenen Sandfang. Zur Vermeidung von Schäden an den Pumpwerken der Sielverbände ist im Bereich des Brückenbauwerkes (BW Nr. 10.05) durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass schwimmfähige Baumaterialien und Schalungsteile im Gewässer nicht bis zu dem Schöpfwerk gelangen können.
5. Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn der Wasserbehörde des Kreises Steinburg und den Sielverband Kollmar einen Ansprechpartner auf der Baustelle zu benennen.
6. Sollte während der Bauphase eine stationäre Tankanlage zum Betanken der Baufahrzeuge im Baubetrieb vorgesehen werden, sind die Anforderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffe und über Fachbetriebe (VawS) zu beachten.

7. Nacharbeiten im Bereich betroffener Verbandsgewässern, wie Böschungsveränderungen, sind zu Lasten der Baumaßnahmen wiederherzustellen. Übergänge der neu herzustellenden Durchlässe sind so zu errichten, dass es zu keinen Ausspülungen im Uferbereich kommt. Durchlässe an den überhöhten Dammkörpern sind während der Setzungsphase regelmäßig zu überprüfen und ggf. an die Gewässersohle anzupassen.
8. Es darf kein Wasser aus dem Baustellenbereich in die Gewässer geleitet werden, dass aufgrund seiner chemischen Zusammensetzung oder der Belastung mit Trübstoffen nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerökologie hat.
9. Der Vorhabenträger hat die Ausführungsplanung inklusive Detailplänen der wassertechnischen Unterlagen mit dem Sielverband Kollmar abzustimmen. Insbesondere gehören hierzu die Einmündungsbereiche von Gräben in umverlegte Gewässer.
10. Vor Verfüllung der verlegten Landweg-Wettern (Bauwerksverzeichnis-Nr.8) ist ein neues Gewässerbett anzulegen. Die Abnahme hat unter Beteiligung des Sielverbandes Kollmar stattzufinden.
11. Im Zuge der Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger den Graben Typ A südlich der A 20 mit dem Nachbarabschnitt zu verbinden und infolgedessen den Durchlass DN 1000 beim Abschnitt B 431 bis A 23 (Bauanfang) bei Bau-km 7+572 zu entfernen.
12. Der Vorhabenträger hat sich rechtzeitig vor der bauzeitlichen Verlegung der Landweg Wettern (Gewässer 2.1) mit dem Sielverband Kollmar abzustimmen.
13. Die Pfeiler des Bauwerkes 10.05 sind in der Ausführungsplanung so herzustellen, dass die Unterhaltung des Sielverbandes Kollmar möglich bleibt. Die technische Ausgestaltung der Böschungssicherung und die detaillierte Ausgestaltung ist einvernehmlich mit dem Verband in der Ausführungsplanung vorzunehmen.
14. Um die Gebrauchstauglichkeit des geplanten Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr. 27) nicht zu beeinträchtigen, sind bei der Verfüllung des Restgrabens des bestehenden Verbandsgewässers 4.0 (Kleine Wettern) setzungsminimierende Maßnahmen vorzusehen.
15. Im Zuge der Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger die Bauwerks-, Grabensohl- und Rohrleitungshöhen und die Ausbildung des Durchlasses für die Zufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr.30) mit dem Sielverband Kollmar abzustimmen.
16. Vor Erstellung des Brückenbauwerks Nr.10.06 über die Kehrweg-Wettern ist eine Sohlräumung des Gewässerbettes vorzunehmen.
17. Sollten während der Baudurchführung besondere Ansprüche hinsichtlich der Wasserstände in den Verbandsgwässern notwendig werden, ist dies mit dem Sielverband Kollmar mindestens eine Woche vorher abzustimmen. Dies begründet sich daher, weil der Einfluss auf die Wasserstände an den Verbandsgewässern ausschließlich über das Schöpfwerk Bielenberg gewährleistet wird.
18. Bei baubedingten Wasserhaltungsmaßnahmen ist der Sauerstoffgehalt 2x-täglich zu kontrollieren.

19. Um die Regelgewässerunterhaltung zwischen Anfang Juli und Mitte November zu gewährleisten hat der Vorhabenträger sich mit dem Sielverband Kollmar abzustimmen und den Baufortschritt mitzuteilen.
20. Der Vorhabenträger hat zur Gewährleistung der Abflusssicherung im 72 Stunden Hochwasserfall mit dem Sielverband Kollmar eine Kostenreglung zu treffen, die eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schöpfwerksanlage am Hauptschöpfwerk Bielenberg zur Folge hat.
21. Der Vorhabenträger hat die Anschlüsse der Rigolenentwässerung an den offenen Graben im Bereich der Einmündungsbereiche in die Vorflut aus 5 m Kunststoffrohren vorzusehen. Dies ist in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

2.1.2.4. Tunnelsicherheit

1. Die Verkehrsfreigabe des Elbtunnels im Zuge der A 20 darf nur erfolgen, wenn gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen ist, dass die zur Erreichung des Sicherheitsniveaus erforderlichen Maßnahmen, Verkürzung der Ereignisdetektion sowie die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, erfolgt sind.
2. Der Vorhabenträger hat der Planfeststellungsbehörde vor Inbetriebnahme des Elbtunnels mitzuteilen, ob sich abweichende Erkenntnisse vom Planfeststellungsbeschluss zur Erforderlichkeit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage (ABBA) ergeben haben. Der Vorhabenträger hat generell vor Inbetriebnahme den Stand der Technik erneut zu überprüfen und ggf. dem Stand der Technik entsprechend eine automatische Brandbekämpfungsanlage im Elbtunnel im Zuge der A 20 zu Lasten des Baulastträgers nachzurüsten.
3. Vor Inbetriebnahme des Straßentunnels im Zuge der A 20 ist eine separate Risikoanalyse, die eine Freisetzung von Gefahrgütern beinhaltet, zur Kategorisierung gemäß ADR zu erstellen. Die Ergebnisse der Analyse sind der zuständigen Verkehrsbehörde zur Bewertung der Zulässigkeit von Gefahrgütern rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe vorzulegen.

2.2 Wasserhaushalt

2.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Steinburg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8, 10 und 11 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724), zur Benutzung von Gewässern gemäß § 9 WHG erteilt.

2.2.1.1 Einleitung in die Gewässer 2. Ordnung

Die Einleitungsstellen liegen bei:

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur-stück	Einlei-tungs-menge	Bau-km von .... bis	Koordinaten	Bemerkungen
Landweg Wettern (2.1)	Kollmar	35	103/1	7,6 l/s davon 4,2 l/s „Qualm-wasser“	12+643	R 35330167 H 5957207	Einleitstelle E 11 (Bauwerks-dränage des Troges und Rigole der Be-triebsstraße über Ablaufgraben vom Regenrückhaltebe-cken EA 4)
Langen-halsener Wettern (1.0)	Kollmar	3	62/8	63,4 l/s	13+538	R 3530733 H 5957927	Einleitstelle E 12 (neben Stra-ßenwasser wird auch Wasser des Graben Typ C, der Geländedrainagen, eingeleitet)
Graben Typ C (weitere Vorflut zur Langen-halsener Wettern)	Kollmar	3	42/1	5,1 l/s	13+499	R 3530730 H 5957890	Einleitstelle E 12.1
Langen-halsener Wettern (1.0)	Kollmar	3	62/8	44,2 l/s	13+550	R 3530741 H 5957940	Einleitstelle E 13
Graben Typ A (weitere Vorflut zur Langen-halsener Wettern)	Kollmar	3	6/9	0,8 l/s	13+875	R 3530816 H 5958257	Einleitstelle E 13.1
Graben Typ A (weitere Vorflut zur Langen-halsener Wettern)	Kollmar	3	6/9	0,8 l/s	14+030	R 3530847 H 5958409	Einleitstelle E 13.2
Graben Typ A (weitere Vorflut zur Langen-	Kollmar	3	109/1	0,9 l/s	14+230	R 3530904 H 5958599	Einleitstelle E 13.3

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur-stück	Einlei-tungs-menge	Bau-km von .... bis	Koordinaten	Bemerkungen
halsener Wettern)							
Graben Typ A (weitere Vorflut zur Langen-halsener Wettern)	Kollmar	3	110/1	0,5 l/s	14+430	R 3530972 H 5958785	Einleitstelle E 13.4
Langen-halsener Wettern (1.0)	Kollmar	3	62/8	2,9 l/s	13+516	R 3530654 H 5957929	Einleitstelle E 14
Landweg Wettern (2.1)	Kollmar	35	9/4	3,9 l/s	12+207	R 3530135 H 5956747	Einleitstelle E 15 (Trogumwal-lung)
Kehrweg Wettern (5.0)	Kollmar	3	42/4	0,9 l/s	13+566	R 3531236 H 5957828	Einleitstelle E 16 (Wirt-schaftsweg)
Kehrweg Wettern (5.0)	Kollmar	3	42/4	0,1 l/s	13+560	R 3531243 H 5957819	Einleitstelle E 17 (Wirt-schaftsweg)

Die Lage der Einleitungsstellen E 1 - 17 sind 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 inklusive der Anlage 5 für die Eintragung in das Wasserbuch zu.

Nebenbestimmungen:

1. Die Grundwassermessstellen sind auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme weiter zu betreiben, um insbesondere die Qualmwassermengen zu erfassen. Das Ergebnis ist dem Sielverband Kollmar zu übermitteln.
2. Nach Fertigstellung der Trogsohle sind die Qualmwassermengen zu ermitteln. Hinsichtlich der Ermittlungsgrundlagen hat zu Baubeginn des Troges eine Abstimmung mit dem Sielverband zu erfolgen.
3. Sollten die abgeschätzten 15 m³/h der Qualmwassermenge überschritten werden, ist der hydraulische Nachweis des Vorfluters 2.1 neu zu erbringen.

2.2.1.2 bauzeitliche Entnahme und Einleitung in die Elbe

Gewässer, Ziffer	Gemarkung	Flur	Flur-stück	Entnahme/ Einleitungs-menge	Bau-km von .... bis	Bemerkungen
Elbe	Kollmar	38	1/8	~83 l/s / ~100 l/s	ca. 11+420	Temporäre bauzeitliche Prozesswasser- und Entwässerungsleitung

Nebenbestimmungen:

1. Vor der Wiedereinleitung in die Elbe ist das Prozesswasser mittels einer Abwasserbehandlungsanlage so zu behandeln, dass die in der folgenden Tabelle angegeben Einleitbedingungen der vom LLUR übergebenen Maximalwerte der Parameter eingehalten werden:

Parameter	Einheit	Vorgaben
Wassertemperatur	°C	≤ 40
pH-Wert		6-9
Leitfähigkeit	mS/m	≤ 1338
Chlorid	mg/l	≤ 3933
Abfilterbare Stoffe	mg/l	≤ 390
Abs.-Koeff. bei 436 nm	1/m	≤ 2
Abs.-Koeff. bei 254 nm	1/m	≤ 25
TIC (Gesamter anorganischer Kohlenstoff)	mg/l	≤ 37
TOC (Gesamter organischer Kohlenstoff)	mg/l	≤ 28
DOC (Gelöster organischer Kohlenstoff)	mg/l	≤ 11
Ammonium-N	mg/l	≤ 10
Nitrit-N	mg/l	≤ 6
Nitrat-N	mg/l	≤ 8
Ges. Stickstoff	mg/l	≤ 10
ortho-Phosphat-Phosphor	mg/l	≤ 1
Ges. Phosphor	mg/l	≤ 10
Silikat-Si	mg/l	≤ 559
Schwefel, gesamt	mg/l	≤ 2000
Natrium	mg/l	≤ 679
Kalium	mg/l	≤ 160
Calcium	mg/l	≤ 238
Magnesium	mg/l	≤ 92
Nickel	µg/l	≤ 13

Cadmium	µg/l	≤ 42
Quecksilber	µg/l	≤ 17
Blei	µg/l	≤ 38
Eisen	mg/l	≤ 11
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB)	mg/l	≤ 25
Biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB5)	mg/l	≤ 8

2. Bei den einzelnen Parametern handelt es sich um Richtwerte, die vor erstmaliger Entnahme weiter verfeinert und angeglichen werden müssen. Dabei sind sowohl alle im Bauprozess auftretenden Stoffe als auch der Tideeinfluss zu berücksichtigen.
3. Bei notwendiger Ergänzung der Parameterliste hat eine Abstimmung und Festlegung der Einleitbedingungen der zu ergänzenden Stoffe mit der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg zu erfolgen.

2.2.1.3 bauzeitliche Entnahme, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Steinburg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724), für das bauzeitliche Entnehmen von Grundwasser, das eine Benutzung von Gewässern gemäß § 9 Abs.1 WHG darstellt, erteilt.

Nebenbestimmungen:

1. Vor Wiedereinleitung in die Elbe ist das Bauwasser im Zwischenspeicherbecken (Ziffer 2.2.2) zu speichern und zu behandeln. Dabei sind die Einleitbedingungen unter Ziffer 2.2.1.2 einzuhalten.
2. Nach der Fertigstellung der auftriebssicheren Unterwasserbetonsohle ist das durch die dann wasserdichte Baugrube eingeschlossene Wasser zu lenzen und sachgerecht zu entsorgen.
3. Die Brunnenanlage ist nach Abschluss der Baudurchführung zurückzubauen.

2.2.2 Wasserrechtliche Genehmigung

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Steinburg als Wasserbehörde gemäß § 35 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19.01.2012 (GVOBl. Schl.-H. S.

89, 94), in Verbindung mit §§ 19 und 36 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724), die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der nachstehend aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlage erteilt.

Bezeichnung	Station	Nr.*)	Speichervolumen
Regenrückhaltebecken EA 4	Bau-km ~12+650 links	12	721 m³
Zwischenspeicherbecken des Entnahme- und Einleitwassers	Baustelleneinrichtungsfläche Nord		50.000 m³

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Nebenbestimmungen:

1. Das Zwischenspeicherbecken ist nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zurückzubauen.

2.2.3 Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Steinburg als Wasserbehörde die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau bzw. zur Verlängerung von Durchlässen / Verlegung einer Gewässerteilstrecke gemäß §§ 67 bis 71 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724), und § 56 des Wassergesetzes des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19.01.2012 (GVOBl. Schl.-H. S. 89, 94), unbeschadet der Rechte Dritter erteilt.

Verbandsgewässer Nr. 2.1 „Landweg Wettern“ des Sielverbandes Kollmar:

Nr.*)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
8	ca. 12+095 - 12+266	Wiederherstellung des Gewässers 2.1 nach Durchführung des Straßen- und Tunnelbaus und bauzeitlicher Verlegung auf einer Länge von ca. 142 m sowie Neuherstellung von ca. 85 m Länge in Bau-km 12+140-12+217 in nordwestlicher Richtung

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Nr. 4.0 „Kleine Wettern“ des Sielverbandes Kollmar:

Nr.*)	Bau-km	Genehmigungsgegenstand
29	ca. 14+032 – 14+417	Verlegung des Gewässers 4.0 auf ca. 405 m Länge in westlicher Richtung

*) laufende Nummer des Bauwerksverzeichnisses

Verbandsgewässer Nr. 5.1 „Deichreiher Wettern“ des Sielverbandes Kollmar:

Betroffene Flurstücke	Genehmigungsgegenstand
14/4 und 13/3 der Flur 34 (Gemarkung Kollmar)	Temporäre, bauzeitliche Verrohrung (DN 1.000) des Gewässers 5.1 auf ca. 20 m als Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche von der Deichreihe

2.2.4 Genehmigung nach § 58 Landeswassergesetz (bauliche Veränderungen im Überschwemmungsgebiet Stör in Wewelsfleth und Borsfleth)

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit gemäß § 58 Landeswassergesetz (LWG) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 07.10.2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 387), in Verbindung mit § 78 des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.11.2014 (BGBl. I S. 1724), die Genehmigung zum Verschließen von Gräben und Grüppen sowie zur Herstellung von flachen Blänken und Senken erteilt.

2.2.5 Benutzung von Deichen

Dem Straßenbaulastträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein gemäß § 70 Abs. 3 Landeswassergesetz (LWG) in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 07.10.2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 387), die Genehmigung zur Benutzung des Steindeichs bei Glückstadt zum Bau des Elbtunnels im Zuge der A 20 erteilt. Die Genehmigung beinhaltet neben der Untertunnelung durch die A 20 auch die bauzeitliche Verlegung der Prozesswasserleitung unter dem Deich.

Nebenbestimmungen:

1. Die Bauarbeiten sind im Einvernehmen mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Herzog-Adolf-Straße 1, 25813 Husum, durchzuführen.
2. Jegliche Bautätigkeiten im Deichbereich nebst Zubehör sowie das Lagern von Material, Geräten und sonstigen Gegenständen sind in der Zeit vom 30. September bis 15. April nicht zulässig.
3. Der tangierte Landesschutzdeich ist für die Zustandserfassung vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme zu vermessen. Die Messergebnisse sind dem LKN vorzulegen.
4. In Einvernehmen mit dem LKN ist nach Beendigung der Bauarbeiten die Linienführung der Tunneltrasse dauerhaft durch Markierungssteine zu vermarken.
5. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem LKN Bestandspläne in 2-facher Ausfertigung vorzulegen. Die Positionsangaben der relevanten Bauwerke sind nach dem Gauß-Krüger-System anzugeben, dies hat in schriftlicher und digitaler Form zu erfolgen.
6. Durch die Errichtung, die Unterhaltung und den Betrieb der Anlage dürfen die Unterhaltungsarbeiten am Landesschutzdeich nicht beeinträchtigt und die Deichsicherheit nicht gefährdet werden. Dies beinhaltet auch die geplante Verstärkung des Landesschutzdeiches. Es sind entsprechende Abstimmungen in der Bauphase aller Beteiligten vorzunehmen.
7. Der Tunnelvortrieb hat zur Sicherung des Deiches während einer Sturmflut nicht zu erfolgen.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Genehmigung des Eingriffs in die Natur

Dem Vorhabenträger werden hiermit gemäß § 17 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154),) m.W.v. 15.08.2013, i. V. m. § 11 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVOBl. Schl.-H. S. 301), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 13.07.2011 (GVOBl. Schl.-H. S. 225), die zur Durchführung der nach § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen sowie der Ausgleich und Ersatz im Einvernehmen mit der obersten Naturschutzbehörde (Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein mit Schreiben vom 24.11.2014 (Az.: V533/5521-A20-5.0) i. V.m der Mail vom 22.12.14 genehmigt.

2.3.2 Befreiung gemäß 67 Abs. 2 BNatSchG von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG

Hiermit wird dem Vorhabenträger für das Landschaftsschutzgebiet „Kollmarer Marsch“ eine Befreiung von den Verboten der Kreisverordnung zum Schutze von Landschaftsteilen in den Gemeinden Kollmar und Neuendorf b. E. und der Stadt Glückstadt vom 10.07.1980 erteilt.

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

Das Vorhaben ist gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG zulässig. Es sind keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich, da unter Berücksichtigung von Minimierungsmaßnahmen, artenschutzrechtlicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) keine Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Auf Ziffer 2.3.5 wird verwiesen.

2.3.4 Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (Natura 2000)

Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar.

Die vorgelegten Prüfungen auf Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der Natura 2000 Gebiete gemäß § 34 BNatSchG sind für folgende Gebiete durchgeführt worden:

- FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322
- FFH-Gebiet DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar
- SPA DE- 2323-401 Unterelbe bis Wedel

Die vorgelegten Prüfungen zur Verträglichkeit des Vorhabens im Sinne des § 34 BNatSchG haben zum Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine erheblichen vorhabens- und kumulationsbedingten Beeinträchtigungen ausgelöst werden.

Die oberste Naturschutzbehörde (MELUR) hat mit Schreiben vom 24.11.2014 (Az.: V533/5521-A20-5.0) sein Benehmen zur Verträglichkeit des Vorhabens gemäß § 34 Abs.1 BNatSchG i.V.m. § 25 Abs.1 LNatSchG hergestellt.

Die Realisierung des Vorhabens ist im Sinne des § 34 BNatSchG zulässig.

2.3.5 Nebenbestimmungen

1. Die mit dem landschaftspflegerischen Begleitplan verbindlich festgestellten **Kompensationsmaßnahmen** sind spätestens mit dem Baubeginn des Vorhabens zu beginnen und entsprechend ihrer landschaftsökologischen Zielsetzung (siehe Anlagen 12.0 bis 12.3 des festgestellten Planes) spätestens in der folgenden Vegetationsperiode nach Verkehrsfreigabe

fertig zu stellen und ihrer Zielfunktion zuzuführen. Die CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) sowie artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen unterliegen jeweils eigens definierten Anforderungen an den Zeitpunkt der Durchführung und Wirksamkeit. Die Planfeststellungsbehörde ist vom Baubeginn, von der Verkehrsfreigabe und der 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 Schleswig-Holstein (MELUR) aufzustellen und im Anschluss der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Dies umfasst auch die Konkretisierung der Querschnitte und die Gestaltung der neu anzulegenden Fließgewässer- und Grabenabschnitte.

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 Vermeidungs- sowie Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen sind **Funktionskontrollen** durchzuführen. Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger durchgeführten Herstellungs- und Funktionskontrollen ist für die in den Maßnahmenblättern der Anlage 12.0 und in den Maßnahmenplänen der Anlage 12.2.3 dargestellten Ziele eine Kontrolle der Vermeidungs- sowie 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 den Nebenbestimmungen Nummer 5 und 6 aufgeführten Anforderungen.

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 Berichts zu erfolgen bzw. früher, wenn er von einem solchen Sachverhalt Kenntnis erhält, z.B. im Rahmen des Monitorings nach Nr. 6.

5. Für die planfestgestellten CEF-Maßnahmen E40, E41 und E42 inklusive der zugehörigen Teilmaßnahmen ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen, dass diese Flächen zum Zeitpunkt der Baufeldfreimachung die Funktionalität als Lebensraum für die Arten Kiebitz und Feldlerche 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.

6. Für die CEF-Maßnahmenflächen (Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook).wird ein Monitoring im 2., 5. und 10. Jahr nach Herstellung der Maßnahme angeordnet. Jeweils spätestens 3 Monate nach Ablauf des 2., 5. und 10. Jahres sind die Monitoring-Berichte dem MELUR und der Planfeststellungsbehörde in digitaler und analoger Form zu übermitteln. Im Rahmen des Monitorings sind insbesondere folgende Datenkomplexe zu erfassen und in geeigneter Weise zu dokumentieren:

- Entwicklung der Bestandsdichte der Wiesenvögel
- Strukturelle Entwicklung der Brutvogellebensräume für Wiesenvögel
- Wirkung der Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen für die Schaffung angestrebter Brutvogellebensräume
- Aufzeigen eventueller Defizite

Die Festlegung der genauen Anforderungen und Inhalte des Monitorings (wie Art und Maß der Erfassung und der Dokumentation), der Berichte und des Verfahrens der Rückkopplung der Monitoring-Ergebnisse haben in Abstimmung mit dem MELUR zu erfolgen und sind im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert festzulegen.
Sofern bei einer oder mehrerer CEF-Maßnahme(n) im Rahmen des Monitorings und der Berichtspflicht Nachsteuerungen erforderlich werden, sind Anpassungen der Bewirtschaftung und/oder Pflege der Fläche(n) im Hinblick auf die Maßnahmenziele in vorheriger Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und dem MELUR erforderlich. Ungeachtet dessen gilt Nebenbestimmung Nr. 4.

7. Für die 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 Unte-

ren Naturschutzbehörde des Kreises Steinburg ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner für die Umweltbaubegleitung zu benennen.

Die Umweltbaubegleitung umfasst insbesondere:

- die abschließende Festlegung der vom Eingriff frei zu haltenden Bereiche (Ausweisung der Bautabuflächen) 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.8)
- die Kontrolle der Durchführung und der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen. Für die Umsetzungskontrolle (Funktionskontrolle) der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) 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 FFH-Gebiete DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ und DE 2323-392 „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ und des Vogelschutzgebietes DE 2323-401 „Unterelbe bis Wedel“
- die Mitwirkung bei der Klärung und Beseitigung unvorhergesehener Beeinträchtgungen und Umweltschäden
- Sicherstellung, dass Umweltschäden im Sinne des § 19 BNatSchG vermieden werden
- die Mitwirkung bei der Abnahme der Bauleistungen mit umweltrelevanten Wirkungen, die Bestandteil der Unterlage 12.0 -12.2.3 sind und ggf. der Mängelbeseitigung
- Eine bodenschutzfachliche Baubegleitung insbesondere für die bodenschutzfachliche Rekultivierungsmaßnahme (MB R54)

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 Begleitplanes
- Eventuelle Unterbrechungen, deren Anlass und Beendigung
- Besondere Vorkommnisse
- Fotodokumentation der Maßnahmen

Der Obersten Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde ist ab Baubeginn mindestens pro Quartal 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 Plangenehmigung mit dem MELUR abzustimmen.

8. Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG bezüglich der **Brutvögel** der Offenlandarten zu verhindern, hat die Baufeldräumung in der Zeit vom 15. August bis 15. März eines Jahres zu erfolgen. Zur Vermeidung von Brutvogelansiedlungen auf sämtlichen bereits hergestellten Arbeitsbereichen, auf denen eine Brut möglich ist, sind Vergrämungsmaßnahmen durchzuführen, sofern kein kontinuierlicher Baubetrieb, der eine Ansiedlung von Brutvögeln verhindert, gewährleistet werden kann. Geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Brutversuchen sind nach derzeitigem Kenntnisstand z.B. das Anbringen von Flatterband oder reflektierenden Scheiben vor Beginn der Brutperiode oder tägliches Schleppen oder Harken der betroffenen Flächen jeweils ab Beginn der Brutperiode. Die anzuwendenden Maßnahmen sind vor Beginn der Baustelleneinrichtung auf den aktuellen Kenntnisstand zu prüfen und vorher mit dem LLUR abzustimmen.
Die Rodung von Gehölzen ist vom 01. Oktober bis 28. Februar im Jahr der Baustellenersteinrichtung durchzuführen.

9. Zum Schutz der Brutvögel hat die Herstellung der temporären Schutzzäune bzw. der Verwallung (MB S47) vor Beginn der Baufeldräumung und die Entfernung der Schutzmaßnahme nach Beendigung der bauzeitlichen Beeinträchtigung zu erfolgen. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind die Herstellung und die Entfernung der Maßnahme jeweils ab 15. August eines Jahres durchzuführen und bis 15. März eines Jahres abzuschließen.

10. Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen auf den Schlammpeitzger als Erhaltungsziels des FFH-Gebietes DE 2222-32 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 222-322“ ist für die Anlage des Tunnel-

portals bzw. der Startgrube ein **erschütterungsarme**s **Verfahren** zu wählen, welches zum Ausschreibungszeitpunkt dem aktuellen Stand der Technik entspricht **(Schadensbegrenzungsmaßnahme gemäß §34 BNatSchG)**.

11. Zum Schutz des Schlammpeitzgers sind vorkommende Individuen bei den zu verlegenden Grabenabschnitten (Landweg Wettern und Kleine Wettern; MB S44 und G5) schonend und nach den zum Ausführungszeitpunkt besten anerkannten Methoden für diese Art vor Beginn der Verlegungsarbeiten abzufischen und als Habitat geeignete und vom Vorhaben nicht betroffene Gewässerabschnitte wieder einzubringen. Die vorherigen Kontrolluntersuchungen sowie notwendige Umsetzungen des Schlampeitzgers sind durch einen in diesem Fachgebiet anerkannten Experten durchzuführen und im Rahmen der Berichtspflicht der Umweltbaubegleitung zu dokumentieren.

12. Zur Durchführung der Kontrolle gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG und für die Weitergabe der benötigten Angaben über die **Kompensationsmaßnahmen** an die Untere Naturschutzbehörde (Kreis Steinburg) gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. § 7 Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung vom 23. Mai 2008, Änderung des Gesetzes der §§1,8 und Anlage 1 vom 06.03.2011 (ÖkokontoVO), sind die Vermeidungsmaßnahmen, die einer Herstellung bedürfen, sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in das Kompensationsflächen - Informationssystem Straßenbau Schleswig-Holstein des Vorhabenträgers **(KIS-SH)** einzupflegen.

13. 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.

14. Die vom Vorhabenträger durchzuführenden **Maßnahmen zur Kompensation** von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind **dauerhaft zu erhalten** und in ihrer Funktion zu sichern.

2.4 Immissionsschutz

2.4.1. Lärmschutzmaßnahmen aufgrund Neubau von öffentlichen Straßen (A 20, Nebenstraßen)

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Gebäuden eingehalten.
Die Herstellung von Lärmschutzanlagen sowie der Anspruch auf passiven Schallschutzmaßnahmen ist dem Straßenbaulastträger demnach nicht aufzuerlegen.
Die schalltechnische Untersuchung weist ferner keine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes am Tag an den Immissionsorten von Außenwohnbereichen als Anspruchsvoraussetzungen aus.
Entschädigungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen oder für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches werden durch die festgestellte Maßnahme nicht ausgelöst.

2.4.2. Auflagen zum Schutz gegen baubedingte Lärmbelastung und Erschütterung

2.4.2.1. Zulässige Schallimmissionswerte

1. Es sind die Bestimmungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen) für die Erdbaumaßnahmen der Auflast Nord / BE-Einrichtung und der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) für die stationären Anlagen am maßgeblichen Immissionsort einzuhalten.
2. Die Schutzbedürftigkeit in Gebieten, für die keine Festsetzungen bestehen, ist bei Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand von der zuständigen Überwachungsbehörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Außenstelle Itzehoe) zu beurteilen.
3. Über künftige Ausnahmeregelungen entscheidet im Einzelfall die zuständige Überwachungsbehörde.
4. Sollten Schutzmaßnahmen, zur Erreichung der jeweiligen Richtwerte am maßgeblichen Emissionsort, im Zuge der Baudurchführung notwendig werden, sind vom Auftragnehmer die dafür notwendigen Genehmigungen von den zuständigen Genehmigungsbehörden einzuholen.

2.4.2.2. Schalltechnische Überprüfung

Der Vorhabenträger hat die in der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung prognostizierten Erschütterungswirkungen, auf die Gebäude in der Straße Steindeich in Kollmar, im Wirkungsbereich des Tunnelvortriebs, sowie weiterer Gebäude im Nahbereich anderer erschütterungsintensiver Geräte, die abhängig vom Bauverfahren sind, messtechnisch zu überwachen.

Für die Durchführung der Überwachungsmessung sind die DIN 45669 i.V.m. DIN 4150-2 zu berücksichtigen. Messzeitraum, Messpunkte und Messstrategie sind in Absprache mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Außenstelle Itzehoe, festzulegen. Der Messbericht ist der Behörde nach Abschluss der Untersuchungen unaufgefordert vorzulegen. Die abschließende Bewertung der Immissionssituation erfolgt durch das LLUR Itzehoe. Der Messbericht und die Bewertung des LLUR sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Weitere Auflagen zum Schutz der Nachbarschaft oder die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen bleiben ausdrücklich vorbehalten. Die Kosten für die Messungen trägt der Vorhabenträger. Mit der Messung dürfen nur bekanntgegebene Stellen nach § 26 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) beauftragt werden.

2.5 Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung

Die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung für den Neubau der festen Elbquerung sowie für die Errichtung und den Betrieb eines bauzeitlichen Ein- / Auslaufbauwerkes im Zuge der Bundesautobahn A 20 auf dem Gebiet der Gemeinde Kollmar gemäß § 31 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 125 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), wird hiermit im Einvernehmen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, erteilt.

2.5.1 Nebenbestimmungen

	- zur technischen Ausbildung des Tunnelbauwerkes
1.	Die Oberkante der Tunnelkonstruktion muss in den Zwangspunkten mindestens NHN – 35,00 m oder tiefer betragen. Der Abstand der Zwangspunkte für die Tunneltiefe von NHN - 35,00 m beträgt 560,00 m. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Abstand von 360 m südlich zur niedersächsischen Seite und 200 m nördlich zur schleswig-holsteinischen Seite, von der Bezugsachse der Richtfeuerlinie (RFL) Krautsand aus gemessen, eingehalten wird.
2.	Im übrigen Bereich der Wasserstraße ist eine Bodenüberdeckung von mind. 5,00 m einzuhalten. Der Nachweis ist vom Vorhabenträger für die Planungsphase zeichnerisch zu führen.
	- zur Durchführung der Baumaßnahme
3.	Dem WSA Hamburg ist vor Baubeginn die mit der Bauausführung beauftragte Firma und deren verantwortlicher Bauleiter unter Angabe der Erreichbarkeit schriftlich zu benennen. Einzelheiten für die Baudurchführung sind im Vorwege abzusprechen. Ein Wechsel der Person ist dem WSA Hamburg mitzuteilen.
4.	Der beauftragten Firma sind die Auflagen und Bedingungen dieses Beschlusses für die Durchführung der Baumaßnahme in schriftlicher Form auszuhändigen.

5.	Beginn und Beendigung der Baumaßnahme sind folgenden Stellen zu melden: Außenbezirk Wedel (ABz) Deichstraße 7-9 22880 Wedel Telefon: 04103-9314-120 Fax: 04103-9314-130 Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg Moorweidenstraße 14 20148 Hamburg Telefon: 040-44110-0 Fax: 040-44110-365
6.	Besonderheiten während der Maßnahme sind dem Außenbezirk Wedel mitzuteilen.
	- zur Duldung der Grundbeanspruchungen
7.	Ein Lastabtrag im Bereich des Tunnelbauwerkes infolge des durchgehenden Schiffsverkehrs (Notankerung, Haveriefall) muss ständig geduldet werden.
8.	WSV-eigene Unterhaltungsmaßnahmen, wie z. B. Baggermaßnahmen und Uferarbeiten sind im Bereich des Tunnelbauwerkes ständig zu dulden. Unterhaltungsmaßnahmen zur Erhaltung der Schiffbarkeit der Bundeswasserstraße Elbe dürfen durch die Herstellung des Tunnelbauwerkes nicht beeinträchtigt werden.
	- zum Betrieb des Tunnelbauwerkes
9.	Vor Beginn und nach Ende der Baumaßnahme ist eine Zustandsfeststellung der Gewässersohle und der angrenzenden Ufer durchzuführen. Im Rahmen der Zustandsfeststellung hat der Vorhabenträger flächenhaft eine Peilung vorzunehmen. Zur Auswertung sind mindestens 3 Querprofile zu erstellen. Schifffahrtsrelevante Trassen sind zu kennzeichnen (Richtfeuerlinie/Fahrrinnentrasse). Je nach Bauzustand ist die planerische bzw. eingemessene Oberkante der Tunnelkonstruktion planerisch darzustellen. Die Ergebnisse der Zustandsfeststellung sind dem WSA Hamburg unaufgefordert spätestens 4 Wochen vor Beginn und nach Fertigstellung vorzulegen. Die Kosten der Zustandsfeststellung trägt der Vorhabenträger.
10.	Nach einem Jahr ist eine Kontrollpeilung der Gewässersohle analog zu Auflage 9.) durch den Vorhabenträger durchzuführen. Die Ergebnisse der Peilung sind dem WSA Hamburg unaufgefordert vorzulegen. Die Kosten hierfür trägt der Vorhabenträger.
11.	Spätestens 3 Monate nach Beendigung der Baumaßnahmen sind dem WSA Hamburg Baubestandspläne und Einmessungsunterlagen vorzulegen. Das Tunnelbauwerk ist durch einen amtlich anerkannten Vermessungsingenieur einzumessen. Dem WSA Hamburg ist ein Lageplan im Maßstab 1:1000 und ein Höhenplan unter Angabe der eingemessenen Oberkante der Tunnelkonstruktion zu übersenden. Die Außenkanten des Tunnelbauwerkes sind mit Koordinaten im Gauß-Krüger-System zu versehen. Die Pläne sind digital (dgn und pdf- Format) als auch in Papierform dem WSA Hamburg kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Nach Fertigstellung des Tunnelbauwerks wird die eingemessene Kreuzungstrasse mit den Außenabmessungen in die Seekarte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie aufgenommen.

	- zum bauzeitlichen Ein-/ Auslaufbauwerk
12.	Nach Nutzungsende ist das Bauwerk rückstandslos zurückzubauen, sowie der ursprüngliche Zustand der Ufer wiederherzustellen.

2.6 Widmung, Einziehung, Umstufung

2.6.1 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 neue Teilstrecke der A 20 von der Landesgrenze Niedersachsen / Schleswig-Holstein bis B 431 von Bau-km 10+449,335 bis Bau-km 14+440,408 auf einer Länge von ca. 4000 m als Bundesautobahn in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland; sie wird Bestandteil der A 20 (lfd. Nr.1 des BWV der Anlage 10.2)

2. die Herstellung einer Betriebsstraße beidseitig des nördlichen Trogbauwerks von Bau-km 12+225 bis Bau-km 12+891 auf einer Gesamtlänge von ca. 1380 m (lfd. Nr. 11 des BWV der Anlage 10.2) als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland

3. die Herstellung eines Wirtschaftsweges westlich der A 20 von Bau-km 12+596 bis Bau-km 12+901 auf einer Länge von ca. 312 m, parallel zur Trogumwallung, als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (lfd. Nr. 14a des BWV der Anlage 10.2)

4. die Herstellung eines Wirtschaftsweges von Bau-km 12+891 bis Bau-km 13+594 auf einer Länge von ca. 1245 m, mit Anschluss an die Betriebsstraße einerseits und an die Gemeindestraße „Deichreihe“ andererseits, als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Gemeinde Kollmar (lfd. Nr. 15 des BWV der Anlage 10.2)

5. die Herstellung eines Wirtschaftsweg westlich der A 20 von Bau-km 14+030 bis Bau-km 14+440,408 (Verfahrensgrenze) auf einer Länge von ca. 410 m als sonstige öffentliche Straße in der Baulast der Gemeinde Kollmar (lfd. Nr. 27 des BWV der Anlage 10.2)

2.6.2 Hinweis: Umstufungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2.6.3 Hinweis: Das Straßenverzeichnis ist entsprechend den Angaben in Anlage 10.2 – Bauwerksverzeichnis und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen nach § 1 Abs. 5 FStrG bzw. § 3 Abs. 2 StrWG zu ändern.

Wird eine öffentliche Straße, verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, gilt der neue Straßenteil durch Verkehrsübergabe gem. § 2 Abs. 6 a FStrG als gewidmet bzw. wird eine öffentliche Straße, verbreitert, begradigt, durch Verkehrsanlagen ergänzt oder unwesentlich verlegt, gelten die neu hinzukommenden Straßenteile mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr gem. § 6 Abs. 5 StrWG als gewidmet.

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 Itzehoe, Breitenburger Straße 37, 25524 Itzehoe) 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“).

Das Vorhaben nimmt Flächen in Anspruch, die im Bereich mehrerer Jagdgenossenschaften liegen. In gemeinschaftlichen Jagdbezirken steht das Jagdausübungsrecht den Jagdgenossenschaften zu (§ 8 Abs. 5 BJagdG). Dieses Jagdausübungsrecht wird eigentumsrechtlich geschützt. Das Jagdausübungsrecht der Genossenschaft ist gleichsam ein „Stück abgespaltenes Eigentum“ der einzelnen Jagdgenossen, das erst in der Hand der Genossenschaft als Trägerin zu einem Recht erstarkt. Soweit die Trasse des Planvorhabens einen gemeinschaftlichen Jagdbezirk durchschneidet/anschneidet, stellt dies einen unmittelbaren Eingriff in das Jagdausübungsrecht im enteignungsrechtlichen Sinne dar (OLG Jena, Urt. v. 21.02.2007 – BI U 594/06).
Es ist in der Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 15.02.1996 – III ZR 143/94, NJW 1996, 1897, 1898; BGH, Urt. v. 20.01.2000 - III ZR 110/99, NJW 2000, 1720, m.w.N) anerkannt, dass eine Jagdgenossenschaft in zweierlei Hinsicht in ihrem Jagdausübungsrecht betroffen sein kann. Zum einen wird der Jagdgenossenschaft die Jagdnutzung auf den Trassenflächen

genommen, d.h. der Jagdbezirk wird verkleinert. Zum anderen kann in der hoheitlichen Inanspruchnahme der Trassenflächen ein Eingriff in das auf den restlichen Jagdbezirk beschränkte Jagdausübungsrecht liegen. Denn durch den Bau einer Bundesfernstraße kann es zu erheblichen Beeinträchtigungen der Jagd kommen - etwa durch Beschränkung der Schussrichtung, Einschränkung der Treib- und Drückjagden, von Ansitz, Pirsch und Such-Jagd; durch Änderungen des Wildbestandes, insbesondere durch Abwanderung von Schalenwild, Einschränkung des Wildwechsels, Beeinträchtigung des Jagdschutzes, Unterhaltung umfangreicher Wildzäune etc. Es handelt sich hierbei um nachteilige tatsächliche Einwirkungen, die das Jagdausübungsrecht in den Grenzen der geschützten Rechtsposition beeinträchtigen. Die dadurch bedingten Nachteile sind grundsätzlich in einem Enteignungsverfahren auszugleichen.
Soweit ein Jagdbezirk einer Genossenschaft von der Trasse „durchschnitten“ / „angeschnitten“ wird, sind die nachteiligen Auswirkungen für die Jagdausübung in dem verbleibenden Jagdbezirk unmittelbare Folge der Enteignung bzw. Abtretung der Teilfläche. Nach der Rechtsprechung des BGH ist daher auch eine Wertminderung des Jagdausübungsrechts für die verbliebenen Flächen nach den Enteignungsgrundsätzen zu entschädigen. Aus diesem Grund sind diese Entschädigungsansprüche ebenso wie bei der Anschneidung / Durchschneidung eines Eigenjagdbezirks im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Straßenbaulastträger geltend zu machen.
Zur Wahrung des Grundsatzes der Vermeidung von Doppelentschädigungen sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass dem einzelnen Jagdgenossen kein Anspruch auf Entschädigung des Jagdausübungsrechts zu steht. Der Ausgleich erfolgt gegenüber der Jagdgenossenschaft. Die Aufteilung der Entschädigung auf die einzelnen Jagdgenossen ist von den betroffenen Jagdgenossenschaften so dann intern zu regeln.

Ferner stehen Eigentümern von Gebäuden auf privateigenen Grundstücken für Schäden an den ihnen gehörenden Gebäuden und / oder Anlagen, die infolge des Baues der geplanten A 20 eintreten, dem Grunde nach eine Entschädigung zu, die einer privatrechtlichen Regelung bedürfen. Auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 (Beweissicherung) 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 07.03.2011, 04., 27., 29.04.2011, 21.09.2011, 24.09.2013, 12.11.2013 und 03.12.2013 Gesch.Z.: LS 403 - 553.32 - A 20 - 139) 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 Innenministerium, Abteilung Landesplanung und Vermessungswesen (02.06.2009)

Das Innenministerium bestätigt, dass der Neubau der Bundesautobahn A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg den Erfordernissen der Raumplanung entspricht. Sie ist als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten.

4.1.2 Innenministerium – Amt für Katastrophenschutz - Kampfmittelräumdienst (13.05.2009)

Für die vorgesehenen Arbeiten bestehen keine Bedenken.
Es wird auf Ziffer 2.1.2.1 Nr.1 verwiesen.

4.1.3 Innenministerium, Abteilung 5 - Landesplanung (27.08.2009)

Das Ministerium hat keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. Es wiord darauf hingewiesen, dass die betroffenen Gemeinden des Kreises Steinburg im Rahmen des Anhörverfahrens beteiligt wurden.

4.1.4 Ministerium für Landschaft, Umwelt und ländliche Räume (17.06.2009, 11.02.2013, 23.10.2014)

Oberste Naturschutzbehörde

Bezüglich der Maßgabe des MELUR, dass die Hinweise zur Baustelleneinrichtung und zur Bauzeit im gesamten Planabschnitt zu beachten sind, wird auf die Anpassungen im Zuge der Planänderungen verwiesen (MB V1; Anlage 12.0). Aus artenschutzrechtlichen Gründen findet die Baufeldräumung betreffend der Brutvögel (Offenlandbereiche) nunmehr von Mitte August bis Mitte März eines Jahres statt. Nach der vorzeitigen Baufeldräumung ist eine Ansiedlungen auszuschließen. Dies wird entweder durch einen kontinuierlichen Baubetrieb oder –sofern dies nicht gewährleistet werden kann, durch das Anbringen von Flatterband oder reflektierenden Scheiben, vor Beginn der Brutperiode oder tägliches Schleppen oder Harken der betroffenen Flächen, jeweils ab Beginn der Brutperiode, vermieden.

Hinsichtlich der Maßgaben und Hinweise aus den Stellungnahmen der obersten Naturschutzbehörde bezüglich Erfolgskontrolle, der Möglichkeit der Nachsteuerung und des Monitorings wird auf Ziffer 2.3.5 verwiesen
Bezüglich der Einwendungen zu Stickstoffeinträgen in das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ wurde vom Vorhabenträger eine Unterlage zu den Auswirkungen von Stickstoffemissionen auf die Lebensraumtypen des FFH-Gebietes Schleswig-Holsteinisches Elbeästuar vorgelegt (KifL, Mai 2010). Im Zuge der Untersuchung konnten negative Auswirkungen infolge von vorhabenbedingten Stickstoffeintrags über den Luftpfad auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 2323-392 „Schleswig-holsteinisches Elbästuar und angrenzende Flächen“ mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Es wird auf Ziffer 2.3.4 nebst Begründung verwiesen.

In der Erwiderung zur Stellungnahme vom 11.02.13 zur 1. Planänderung wird bezüglich der fischottergerecheten Querung der Langenhalsener Wettern vom Vorhabenträger begründet, warum das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ 2004) hier nicht zur Anwendung kommt. Hierzu wird ausgeführt, dass sich die berechnete Durchlassweite von 72 m auf die im MAQ genannten Anforderungen für Wildbrücken und Wildunterführungen im Bereich von Gewässerlebensräumen und Feuchtgebieten bezieht (Kap. 4.2.1.1 des MAQ). Diese Lebensräume werden als naturnahe Gewässerbiotope mit Ufersäumen, Röhrichten, Rieden und Mooren charakterisiert. Die Langenhalsener Wettern stellt keinen solchen Lebensraum dar. Entsprechende Wildvorkommen sind nicht vorhanden. Hinsichtlich der Zäunung des Weges an der Langenhalsener Wettern zum Schutz des Fischotters wird vom Vorhabenträger ausgeführt, dass eine solche aufgrund der gelegentlichen geringen Verkehre und i.d.R. geringen Geschwindigkeiten auf dem Weg, welcher lediglich der Erschließung einzelner südlich der Langenhalsener Wettern und westlich der Autobahn gelegenen landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie als Zufahrt zum Tunnelbauwerk für Rettungsfahrzeuge und regelmäßige Kontroll- und Unterhaltungsmaßnahmen dient, nicht erforderlich ist. Der Punkt ist unter Bezugnahme des Schreibens vom MELUR vom 06.09.13 als erledigt anzusehen.

Bezüglich der Maßgabe zur Bauzeitenregelung (hier: Gehölzbrüterarten) wird darauf hingewiesen, dass der Zeitraum für die Rodung von Gehölzen ausdrücklich weiter eingeschränkt ist, nämlich auf den Zeitraum von 01. Oktober bis 28. Februar (vgl. MB V1). Bezüglich der Einwendung zu den Ersatzmaßnahmen „Wewels- und Borsfleth“ wird auf das Gutachten „Avifaunisstische Untersuchungen auf den Kompensationsflächen der geplanten A20 (GFN 2012, Materialband 1) verwiesen. Im Gutachten wurde fachlich das Aufwertungspotenzial der Flächen für die Zielarten Kiebitz und Feldlerche unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen hergeleitet. Eine Aufwertung der Flächen für die Zielarten ist nach der gutachterlichen Einschätzung möglich. Insbesondere aufgrund der vorhanden

Strukturen außerhalb der eigentlichen Kompensationsflächen wird bei den Flächen Wewelsfleth und Borsfleth das Aufwertungspotenzial im Vergleich zu den Flächen im Kremper Moor als relativ gering eingestuft – mit nur jeweils einem Revier auf den Flächen Wewelsfleth und Borsfleth. In der Summe der Flächen wird der ermittelte Kompensationsbedarf für die Zielarten Kiebitz und Feldlerche sowie die übrigen betroffenen Vogelarten insgesamt über diese Maßnahmen gedeckt. Der Punkt ist unter Bezugnahme des Schreibens vom MELUR vom 06.09.13 als erledigt anzusehen. Hinsichtlich des Hinweises des MELUR, eine Vegetationsanreicherung bei den Ersatzmaßnahmen Borsfleth, Wewelsfleth, Kremper Moor / Neuenbrook durch eine Mähgut-übertragung, aus den benachbarten, bereits extensiv genutzten Grünlandflächen durchzuführen, sagt der Vorhabenträger zu, dies entsprechend in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Hinsichtlich des Hinweises zu MB E42.7 (Anlage 12.0) wird auf das Schreiben vom 06.09.2013 verwiesen, in dem der Vertreter des MELUR erklärt, dass er mit den Erwiderungen zur Stellungnahme vom 11.02.13 einverstanden ist, so dass dieser Punkt als erledigt anzusehen sind. Die weiteren Hinweise der obersten Naturschutzbehörde beziehen sich insbesondere auf redaktionelle Fehler und können aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insoweit als erledigt erklärt werden.
Gemäß der Stellungnahme vom 23.10.14 zur Umweltbaubegleitung ist ein konkretisiertes Konzept aufzustellen. Hierzu wird auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses verwiesen. Die in dem Schreiben vom 24.11.14 gegebenen Anmerkungen zu den in den Beschluss aufzunehmenden Nebenbestimmungen wurden beachtet und dem MELUR wie gefordert zur Kenntnis gegeben. Die übrigen Ergänzungen (Quellenangaben) im LBP und in der FFH-Verträglichkeitsprüfungfür das Gebiet DE 2222-321 Wetternssystem in der Kollmarer Marsch unter der Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ wurden in die entsprechenden Unterlagen einbezogen und vorher dem MELUR zur Kenntnis gegeben. Die Stellungnahme ist als erledigt anzusehen.

<u>Oberste Bodenschutzbehörde</u>
Seitens der obersten Bodenschutzbehörde ergeht die Maßgabe für die Maßnahme R54, dass zur Durchführung der Maßnahme eine bodenschutzkundliche/bodenschutzfachliche Baubegleitung erforderlich ist. Diesbezüglich wird auf Ziffer 2.3.5 verwiesen.
Der Vorhabenträger hat bestätigt, dass nicht geplant ist Bodenlager über einen längeren Zeitraum hinaus vorzuhalten, sodass eine gesonderte immissionsschutzrechtliche Genehmigung im Zuge des Beschlusses ausgeschlossen werden kann. Die anfallenden Bodenmassen aus der Baumaßnahme werden generell abtransportiert. Da die Tunnelbohrmaschine 7 Tage und 24 Stunden am Tag läuft und sonntags keine Baustellenverkehre fahren, müssen die an diesen Tagen anfallenden Bodenmassen auf der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert werden. Darüber hinaus werden ca. 24.000 m³ Oberboden auf der Lagerfläche Fielhöhe zwischengelagert. Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung Än-

derungen diesbezüglich ergeben, sind die entsprechenden Genehmigungen rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.

Oberste Wasserbehörde

Hinsichtlich der naturnahen Gewässergestaltung erklärt der Vorhabenträger, dass es sich bei der wassertechnischen Unterlage um Regelquerschnitte handelt und dass diese im landschaftspflegerischen Begleitplan unter umweltrelevanten Aspekten optimiert wurden.
Gleiches gilt für die Gestaltung der Bermen.
Das Bauwerk 10.05 wird im Hinblick auf die Gewährleistung einer barrierefreien Durchgängigkeit für wandernde Tierarten (Fischotter) ausgelegt. Die Gestaltung richtet sich nach den aktuellen Richtlinien. Die Oberste Wasserbehörde hat darauf hingewiesen, dass die Bermenbreite in der AVZ nicht korrekt dargestellt wurde. Der Vorhabenträger hat die Änderungen sowohl in dem Maßnahmenblatt V21 als auch in der AVZ korrigiert und ein Deckblatt vorgelegt.
Der Vorhabenträger sagt zu, einen mind. 30 cm starken Sohlaufbau mit gewässertypischen Substrat im Bereich des Brückenbauwerkes vorzusehen.
Der Verzicht von Düngemitteln und PSM im Bereich der Ersatzmaßnahme „Extensivierung von landwirtschaftlichen Flächen an der Stör“ wird zugesagt.

Oberste Küstenschutzbehörde

Hinsichtlich der ausgewiesenen dinglichen Sicherung und vorübergehenden Inanspruchnahme im Bereich des Deiches erklärt der Vorhabenträger, dass auf schleswig-holsteinischer Seite die Problematik des Aufschwimmens der Tunnelröhren in der Betriebsphase nicht gegeben ist. Lediglich während der Bauphase, in einem Zeitfenster von wenigen Tagen, für die Zeit des Unterfahrens der Tunnelbohrmaschine, ist eine Auflast zwingend erforderlich. Aus diesem Grund sind Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein zwingend erforderlich. Insofern wird auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2.1 Nr. 4 verwiesen.
Die statischen Berechnungen haben ergeben, dass eine Deicherhöhung um 3 m zur Deichverstärkung des Landesschutzdeiches problemlos sein wird.
Der LKN wurde seitens der Anhörungsbehörde rechtmäßig am Verfahren beteiligt und hat in diesem Verfahren ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben.

Es wird auf die Ziffern 2.2.5 – Genehmigung zur Benutzung von Deichen inklusive der Nebenbestimmungen und 4.1.10 – Stellungnahme des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein - dieses Beschlusses verwiesen.

Technischer Umweltschutz, Klimaschutz

Wie auch unter der materiell rechtlichen Würdigung näher ausgeführt, wurde ein Elbtunnel im Zuge der Bundesautobahn A 20 nach § 17 FStrG beantragt. Auch wenn, wie der Vorhabenträger mit seiner Erwiderung zur Stellungnahme detailliert beschrieben hat, die geplante Elbquerung grundsätzlich, aufgrund der Geometrie und Gradiente, als Eisenbahntunnel geeignet ist, ist diese Möglichkeit nicht Bestandteil der beantragten Planung. Ferner handelt es sich bei den zukunftsorientierten Ausführungen des Ministeriums um keine verfestigte Planung, so dass diese auch nicht zu berücksichtigten war. Mit Schreiben vom 08.02.2011 erklärt das Ministerium, im Zusammenhang mit der Absage zur Teilnahme am Erörterungstermin, und den Rückäußerungen des Vorhabenträgers, die Einwendungen für erledigt.

Oberste Immissionsschutzbehörde

Es bestehen keine Bedenken.

Oberste Landwirtschaftsbehörde

Hinsichtlich der Behördenbezeichnung im Erläuterungsbericht – Anlage 1 der Planfeststellungsunterlage – hat der Vorhabenträger im Zuge der 2. Planänderung eine entsprechende Korrektur vorgenommen. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen wurde mit dem Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) abgestimmt.

Im Übrigen wird auf das Schreiben vom 06.09.13 verwiesen, in dem der Vertreter des MELUR erklärt, dass er mit den Erwiderungen des Vorhabenträgers zur Stellungnahme vom 11.02.13 einverstanden ist. Somit sind die vorgetragenen Punkte insgesamt als erledigt anzusehen.

4.1.5 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landespolizeiamt, Dezernat 13 (04.06.2009, 19.01.2013)

Es bestehen auch in Abstimmung mit den örtlichen Polizeidienststellen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Maßnahmen.

Wie auch unter Ziffer Zu 5.05 Nr. 25 näher beschrieben, wird zwar nach RABT von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgegangen, die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt allerdings allein im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörde. Dieser bleibt es auch vorbehalten die Geschwindigkeit im Bedarfsfall auch weiter herabzusenken.

Die für den Betrieb des Tunnels geplanten Sicherheitseinrichtungen werden aus polizeilicher Sicht begrüßt.

Hinsichtlich der Abstimmungen mit den Einsatz- und Rettungsgeräten wird auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 10 verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.1.1 verwiesen.

4.1.6 Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg (11.06.2009, 11.02.2013)

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen die Baumaßnahme.

Hinsichtlich der Auflagen zur technischen Ausbildung des Tunnelbauwerkes wird auf Ziffer 2.5 verwiesen. Die Vorgaben sind bei der Planung der Planfeststellungsantragsunterlage bereits umgesetzt worden.

Hinsichtlich eventuell notwendiger Anlagen an der Bundeswasserstraße, die im Zuge der Ausführungsplanung erst zum Tragen kommen, wird auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 12 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt die vom Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg aufgeführten Auflagen im Bauvertrag aufzunehmen.

Bezüglich der nur temporär zu nutzenden Anlagen wird auf Ziffer 2.5.1 Nr. 12 verwiesen.

Bezüglich der Empfehlung der Kennzeichnung der Tunneltrasse von der Uferseite her mit Landmarken wird vom Vorhabenträger zugesagt. Detaillierte Regelungen werden einvernehmlich mit der WSA Hamburg im Bauvertrag, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, abgestimmt.

Bezüglich der Auflagen zur Durchführung der Baumaßnahmen wird auf Ziffer 2.5.1 Nr. 3-6 verwiesen.

Hinsichtlich der Duldung der Grundbeanspruchung wird auf Ziffer 2.5.1 Nr. 7-8 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Auflagen zum Betrieb des Tunnelbauwerkes wird auf Ziffer 2.5.1 Nr. 9-11 verwiesen.

Bezüglich der notwendigen Kreuzungsvereinbarung wird auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 14 verwiesen. Gegenstand sind die Flurstücke 1 / 4 der Flur 1, Gemarkung Assel, Gemeinde Drochtersen und das Flurstück 1/8 der Flur 38, Gemarkung Kollmar, Gemeinde Kollmar.

Hinsichtlich der Baulärmbetrachtung zu baubedingten Lärmemissionen und Erschütterungen wird auf Ziffer 2.4.2 verwiesen. Der genaue Bauablauf ist abhängig von der Bautechnologie der Baufirma und dem zum Zeitpunkt des Baubeginns vorliegendem Stand der Technik.

Die Funktionssicherheit der Fernmeldeleitungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg wird durch die Planung sichergestellt. Bezüglich der geplanten Fernmeldeleitungen sind bereits Abstimmungsgespräche geführt worden, der Vorhabenträger sagt einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung zu. Von Beeinträchtigungen wird jedoch nicht ausgegangen (vgl. Ziffer 2.1.2.1 Nr. 13).

Hinsichtlich der Bedenken zu den Kompensationsmaßnahmen Asseler Sande ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht im Verfahrensbereiches des hier planfestzustellenden Abschnittes der A 20 liegen.

Kompensationsmaßnahme Borsfleth/Wewelsfleth:
Bezüglich des Hinweises, dass Maßnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben des Bundes zur Unterhaltung der Bundeswasserstraße und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der Bundeswasserstraße durch die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes (hier: die Maßnahmen Borsfleth/ Wewelsfleth) nicht beeinträchtigt werden dürfen, wird vom Vorhabenträger angeführt, dass diese geplanten Maßnahmen der erforderlichen Unterhaltung der Bundeswasserstraße Stör sowie etwaiger Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen.

Hinsichtlich des Bodenmassenmanagements sagt der Vorhabenträger zu, dass die Bodenmassen nicht in der Bundeswasserstraße der Elbe untergebracht (d.h. „verklappt“) werden.

Darüber hinaus wird auf die Strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen unter Ziffer 2.5 nebst Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahme wird auf Grund der vorstehenden Ausführungen für erledigt erklärt.

4.1.7 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (25.06.2009)

Die zur Eintragung in das Denkmalbuch vorgesehene wikingerzeitliche Siedlungsstelle LA 4 liegt außerhalb des Bereiches, in dem Maßnahmen vorgesehen sind. Eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung ist aus diesem Grunde nicht notwendig.

Mit Datum vom 18./21.06.2007 hat der LBV-Schleswig-Holstein mit dem Archäologischen Landesamt eine Vereinbarung zur Übernahme der Hauptuntersuchungskosten BAB A 20, Bauabschnitt Glückstadt bis A 23, für archäologische Funde geschlossen. Bereits im Jahr 2012 sind die Untersuchungen abgeschlossen und abgerechnet worden. Die Forderungen von 2009 konnten somit bereits erledigt werden.

Die Stellungnahme wird auf Grund der vorstehenden Ausführungen für erledigt erklärt.

4.1.8 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (10.06.2009, 13.02.2013)

Gegen die Baumaßnahme bestehen keine Bedenken.

4.1.9 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (12.05.2009)

Es wird auf die Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde des Kreises Steinburg verwiesen.

4.1.10 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein - LKN (31.07.2009, 25.02.2013, 19.12.2014)

Bezüglich der allgemeinen sowie der speziellen Auflagen für den Bereich des Steindeiches wird auf Ziffer 2.2.5 nebst Nebenbestimmung zur Genehmigung für die Benutzung des Steindeiches nach § 70 LWG verwiesen. Die fehlenden Unterlagen zur Erstellung der Prozesswasserleitung hat der Vorhabenträger im Zuge der ersten Planänderung nachgereicht.
Entgegen der Ursprungsplanung ist nunmehr vorgesehen die Verlegung der Leitung im Horizontal-Directional-Drilling-Verfahren (HDD) durchzuführen. Entsprechende Ausführungen finden sich in Anlage 13.4 der Planfeststellungsunterlage.

Hinsichtlich der ausgewiesenen dinglichen Sicherung und vorübergehenden Inanspruchnahme im Bereich des Deiches erklärt der Vorhabenträger, dass auf schleswig-holsteinischer Seite die Problematik des Aufschwimmens der Tunnelröhren in der Betriebsphase nicht gegeben ist. Lediglich während der Bauphase, in einem Zeitfenster von wenigen Tagen, für die Zeit des Unterfahrens der Tunnelbohrmaschine, ist eine Auflast zwingend erforderlich. Aus diesem Grund sind Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger und dem LKN zwingend erforderlich.

Die statischen Berechnungen haben ergeben, dass eine Deicherhöhung um 3 m zur Deichverstärkung des Landesschutzdeiches problemlos sein wird.

Die Permanente (300 m) und temporäre (75 m) Aufschüttung liegen außerhalb der 50 m - Bauverbotszone des betroffenen Deiches, sodass die Standsicherheit des Landesschutzdeiches gewährleistet ist.

Hinsichtlich der Bedenken zur Deichsicherheit für den Fall, dass sich bei einer Sturmflut der Bohrer unmittelbar unter dem Deich befindet, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin der Träger öffentlicher Belange im Februar/März 2011 erklärt, dass ein Tunnelvortrieb während der Sturmflut aus bautechnischen Gründen nicht erfolgt.

Der offensichtliche Schreibfehler über die Höhenungenauigkeit des hydraulischen Gutachtens zur Festlegung der Höhe der Trogumwallung sind ausgeräumt worden. Alle weiteren Bedenken zu den Betrachtungen der Katastrophenszenarien sind mit Übersendung des hydraulischen Gutachtens der TU Hamburg Harburg an den LKN am 11.02.2011 als erledigt anzusehen.

Es wird des Weiteren auf die Ausführungen des Ministeriums für Energiewende, Landwirtshaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein als Oberste Küstenschutzbehörde unter Ziffer 4.1.4 verwiesen.

Die Stellungnahme wird auf Grund der vorstehenden Ausführungen für erledigt erklärt.

4.1.11 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (11.05.2009)

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

Bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkungen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.1.2.1 Nr. 11 verwiesen.

4.1.12 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Außenstelle Itzehoe (10.06.2009)

Das Landesamt gibt zu bedenken, dass nicht das vom Bund empfohlene Modell nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS-02, geänderte Fassung 2005) für die Betrachtung der Immissionsüberschreitungen verwendet wurde.
Im Zuge der Vorplanung (Machbarkeitsstudie) wurden für verschiedene Tunnelvarianten nach dem MLuS-02 Ausbreitungsberechnungen durchgeführt. Alle Tunnelvarianten wur-

den als unkritisch beurteilt. Für die hier planfestzustellende Vorzugsvariante sind daraufhin detailliertere Untersuchungen im Zuge der Planfeststellung vorgenommen worden. Um die statistische Verteilung der Windrichtungen und –Geschwindigkeiten, atmosphärische Stabilität, Berücksichtigung mehrere Quellen sowie die flächige Darstellung der Gesamtbelastung darzustellen, wurde, wie auch auf niedersächsischer Seite, das Programm HIWAY 2+ gewählt.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger seine Planung und Untersuchungen dem aktuellen Stand der Technik angepasst. Mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 09/2013 sind die Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 – eingeführt worden. Daraufhin ist der Bericht zur Luftschadstoffuntersuchung am Nordportal geändert worden (siehe Materialband der Planfeststellungsunterlagen). In der Prognose 2025 sind keine Maßnahmen zur Verminderung der Immissionen notwendig, da die Grenzwerte der 39. BImSchV für Luftschadstoffe entlang der geplanten Neubaustrecke eingehalten werden.

4.1.13 Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (18.06.2009, 15.03.2013, 10.10.2014)

In der Stellungnahme vom 18.06.2009 des LLUR wird auf das Thema Boden eingegangen.

Den Hinweisen zur Kenntlichmachung von Zitaten aus der Broschüre „Die Böden Schleswig-Holsteins“ ist der Vorhabenträger gefolgt und hat die Unterlagen entsprechend angepasst. Hinsichtlich der Hinweise zu den vorhabenbedingten Wirkfaktoren bzw. Auswirkungen ist darauf hinzuweisen, dass generell im Rahmen des LBP das Schutzgut Boden im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und der damit einhergehenden erforderlichen Tiefe behandelt wird. Im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung relevant ist die Differenzierung zwischen temporären und dauerhaften Auswirkungen. Hinsichtlich der Stellungnahme zu einem regionalen Bewertungsansatzes, der Auswirkungen von Verdichtungen der Bodenschichten und der Bodenfunktionen ergeht der Hinweis der Planfeststellungsbehörde, dass die Bewertung des Schutzgutes Boden im Rahmen der Eingriffsermittlung entsprechend der Vorgaben des "Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung und -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben" (LBV SH 2004) korrekt ermittelt wurde, so dass eine Anpassung der Unterlagen nicht erforderlich ist.

Hinsichtlich der zu berücksichtigenden Rechtvorschriften wird auf Anlage 12.0 verwiesen.

Änderungsvorschläge bezüglich der Altlasten wurden durch den Vorhabenträger berücksichtigt, so dass der Punkt als erledigt anzusehen ist.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Oberboden wird ergeht zunächst der Hinweis, dass der nährstoffreiche Oberboden aus Gründen des Bodenschutzes nach Bundesbodenschutzgesetz zu schonen und vor der Straßenbaumaßnahme, soweit technisch möglich, abzuschieben ist.

Die zu überschüttenden Flächen der der Straßendämme und Trogumwallungen, der an den Startschacht anschließenden bauzeitlichen und dauerhaften Geländeaufhöhung über der Tunnelvortriebsstrecke sowie der Baustelleneinrichtungsfläche wird der Oberboden nicht abgetragen und anderweitig verwendet.
Der Oberboden weist aufgrund der kontinuierlichen Nutzung und der Entwässerung eine deutlich größere Festigkeit auf als der darunter anstehende frische unbearbeitete Klei im Einwirkungsbereich der Grundwassers. Die beschriebenen zu überschüttenden Flächen müssen aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Untergrundes tief gegründet werden mit z.B. geotextilummantelten Sandsäulen oder vermörtelten Stopfsäulen. Im Bereich des Startschachtes ist zudem auf einer Länge von ca. 190 m eine Bodenverbesserung der Kleischichten durchzuführen. Um die Arbeiten mit schweren Maschinen auf ausreichend tragfähiger Arbeitsfläche durchführen zu können und ein Geotextil nicht aufgebracht werden kann, da dieses die Herstellung der Tiefgründungen stark behindert bzw. unmöglich macht, ist der vorhandene Oberboden nicht abzuschieben. Nach Aufbau eines 0,5 m dicken Sandpolsters ist eine ausreichende Befahrbarkeit gegeben. Um den Oberbodenverlust so gering wie möglich zu halten, ist aus technischen Gründen nur der Bereich wo Sandsäulen zu errichten sind, der Oberboden zu überschütten. (vgl. Kurzbericht von den Grundbauingenieuren Steinfeld und Partner GbR vom 17.01.2012, Materialband). Des Weiteren wird auf Ziffer 5.06 Nr. 4.2 verwiesen.
In den Schreiben vom 15.03.2013 und 10.10.2014 wurden seitens des LLUR keine Hinweise und Bedenken vorgetragen.

4.1.14 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Kompetenzzentrum für Baumanagement Kiel vormals Wehrbereichsverwaltung – Nord, Außenstelle Kiel (01.07.2009)

Die Belange der Bundeswehr werden durch die Maßnahme nicht berührt**.**

4.1.15 Polizeidirektion Itzehoe (18.02.2013)

Die Polizeidirektion verweist auf das Landespolizeiamt - Dezernat 13 (Ziffer 4.1.5 dieses Beschlusses).

4.1.16 Polizeidirektion Bad Segeberg (14.01.2013)

Die Polizeidirektion verweist auf das Landespolizeiamt - Dezernat 13 (Ziffer 4.1.5 dieses Beschlusses).
Auf die Übersendung von Unterlagen für Projekte von Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein wird zukünftig verzichtet.

4.1.17 Kreis Steinburg
Der Landrat (09.07.2009, 13.07.2009, 01.07.2011, 18.03.2013, 15.03.2013)
Ordnungsamt

Die vom Kreis geforderte Mindestfahrbahnbreite der Zufahrt für die Einsatzfahrzeuge von 6,00 m Breite ist bei der geplanten Betriebsstraße (BWV-Nr. 11) mit angrenzendem Wirtschaftsweg (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) berücksichtigt worden.

Die Flächen für die Feuerwehr gem. DIN 14090 sind im Zuge der 1. Planänderung angepasst worden. Sie können der Anlage 7 der Planfeststellungsunterlagen entnommen werden. Die Anforderungen werden eingehalten.

Die Unterhaltung der klassifizierten zur BAB nachgeordneten Straßen, die als Zufahrt der Einsatzfahrzeuge dienen, obliegt dem Straßenbaulastträger. Auf § 3 FStrG und § 10 StrWG wird verwiesen. Dazu gehört auch entsprechend der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers diese in einem dem regelmäßigem Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Erreichbarkeit der Bereitstellungsflächen untereinander wird durch die um den Tunnelmund umlaufende Betriebsstraße gewährleistet. Darüber hinaus werden die passiven Schutzeinrichtungen am Mittelstreifen der Bundesautobahn, auf Höhe der Bereitstellungsflächen, als Notöffnung ausgebildet, sodass der Mittelstreifen als Überfahrt im Einsatzfall benutzt werden kann.

Eine ausreichend große Fläche von ca. 3000 m² als Behandlungsplatz sind im Zuge der 1. Planänderung angepasst worden. Sie liegt am Betriebsgebäude, oberhalb des Tunnelportals und ist über die Betriebsstraße zu erreichen.

Die betriebstechnische Ausstattung richtet sich nach der RABT, Abschnitt 6.2.3. Die Anforderungen gewährleisten u.a. einen zuverlässigen Funkbetrieb im Tunnel. Im Zuge der Bauausführungen sind die technischen Anforderungen der RABT für den Elbtunnel, dem Stand der Technik entsprechend, einvernehmlich mit den Einsatzdiensten, umzusetzen.

Bezüglich der Forderung des Kreises, befahrbare Querschläge zwischen den Tunnelröhren anzuordnen, wird auf das Protokoll A-40 und A-57 des Arbeitskreises Tunnelsicherheit Elbquerung A 20 verwiesen, indem man sich mit den örtlichen Feuerwehren auf zwei befahrbare Querschläge festgelegt hat. Diese befinden sich auf schleswig-holsteinischer Seite bei ca. Bau-km 11+430 und auf niedersächsischer Seite bei ca. Bau-km 8+820 (vgl. Anlage 7, Bl.11). Generell entsprechen die Querschläge den Richtzeichnungen der BAST und der DIN 14090.

Kreisbauamt – Regionalentwicklung
Bezüglich der Forderung der Nutzung der Glasfaserkabel im Zuge des Autobahnbaus wird darauf hingewiesen, dass dieser Punkt nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, da es sich um privatrechtliche Verträge handelt.

Hinsichtlich der Anpassung des Regionalplans liegt die Verantwortung bei der Landesplanungsbehörde – Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein.

Hinsichtlich der Forderungen zu den Rettungszufahrten, Bereitstellungsräumen und betriebstechnische Ausstattung des Tunnels wird auf die identischen Äußerungen des Ordnungsamtes verwiesen.

Straßenbau (25.11.2014)
Bezüglich der betriebtechnsichen Aussttattung des Tunnels und des möglichen Abtransport der Bodenmassen über die Elbe erklärt der Kreis seine Stellungnahme aufgrund der Ausführungen des Vorhabenträger in seinen Erwiderungen für erledigt.

Untere Denkmalschutzbehörde
Der Vorhabenträger hat im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Anlage 12.0, alle im Planungsabschnitt der A 20, Landesgrenze bis B 431, liegenden Kultur- und Sachgüterberücksichtigt. Der Leuchtturm Steindeich wurde erst am 31.08.2010 als besonderes Kulturdenkmal gem. § 5 Abs. 2 DSchG in das Denkmalbuch des Landes Schleswig-Holstein eingetragen, sodass der Vorhabenträger im Zuge der Planänderung seine Unterlagen entsprechend angepasst hat. Mit Stellungnahme vom 18.03.2013 bestätigt die Untere Denkmalschutzbehörde, dass keine Betroffenheiten erkennbar sind. Auf eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung kann daher verzichtet werden.
Die südlich der Trasse gelegene Baumreihe bleibt zur abschirmenden Wirkung der Gemeinde Kollmar erhalten. Die Reduzierung der Höhe der Dammlage der Trasse auf das technisch notwendige Maß und die Untertunnelung der Elbe und der deichnahen Siedlungsbereiche, minimieren die Auswirkungen auf die Umgebungsbereiche der Baudenkmale im Trassenbereich. Zudem werden an der Trassenböschung lockere Gehölzinseln beidseitig angepflanzt sie in das Landschaftsbild einzubinden.
Bezüglich der Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken der Oberen Denkmalschutzbehörde wird auf Ziffer 4.1.7 dieses Beschlusses verwiesen.

Untere Naturschutzbehörde (13.07.2009, 18.03.2013, 25.11.2014)
In der Stellungnahme vom 13.07.2009 werden von der UNB die Ausweichlebensräume bzw. die Möglichkeit des Ausweichens für Rastvögel thematisiert. Hierzu ist festzustellen, dass die Ausweichlebensräume anhand vorhandener Unterlagen begutachtet wurden (vgl.

Faunagutachten, Materialband sowie Anlage 12.0). Hier ist auch beschrieben, dass der gesamte Raum der Elbmarschen von Bedeutung für Gast- und Rastvögel ist, da das Rastgeschehen grundsätzlich durch eine hohe Dynamik und Plastizität der Raumnutzung gekennzeichnet ist und die vorkommenden Arten in intensiv genutzten Landschaften keine ausgeprägte Bindung an einzelne Flächen bzw. besondere oder seltene Habitatstrukturen haben. Somit kommt der Gutachter im faunistischen Fachbeitrag zu dem Schluss, dass das Ausweichen der Gast- und Rastvögel auf andere Flächen im Landschaftsraum der Elbmarschen möglich ist.

Im Rahmen der weiteren Planungen hat sich der Umstand ergeben, dass das Speicherbecken entfällt, so dass sich dieser Einwand aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erledigt hat. Hinsichtlich der Baustraße ist anzumerken, dass der durch die Baustraße verursachte Eingriff in Natur und Landschaft über die Beeinträchtigungen durch die Trasse einschließlich der Nebenanlagen erfasst wird. Hinsichtlich der Hinweise zu den Kompensationsmaßnahmen Bors- und Wewelsfleth sowie Maßnahme A33 wird darauf hingewiesen, dass die Hinweise der UNB in den Planungen im Zuge der Unterlagenüberarbeitung berücksichtigt wurden. Im Übrigen wird auf die Niederschrift vom 27.04.2011 über die Erörterungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange in der Niederlassung Itzehoe (LBV SH) verwiesen, in der der Vertreter der Unteren Naturschutzbehörde Kreis Steinburg seine Stellungnahme für erledigt erklärt, sofern zu den übrigen Anregungen und Bedenken entsprechend der Erwiderung zu der Stellungnahme vom13.07.2009 verfahren wird.

In der Stellungnahme vom 18.03.2013 im Zuge der 1.Planänderung wird von der unteren Naturschutzbehörde die Verbringung der Erdmassen thematisiert. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1 verwiesen.

Hinsichtlich des von der UNB angeführten Vertrages über das FFH-Gebiet „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ zwischen dem Land Schleswig Holstein und dem Sielverband Kollmar wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf verwiesen, dass diese Vereinbarung in der VP entsprechend im Rahmen der Überarbeitung der Unterlagen in der FFH-VP Für das o.g. Gebiet berücksichtigt wurde. Dieser Vertrag regelt sehr detailliert die gesamte Bewirtschaftung des Gebietes und sieht u.a. vor, dass breite Gewässer jeweils nur einseitig geräumt werden, schmalere Gräben nach Möglichkeit im zwei- oder fünfjährigen Rhythmus.

Hinsichtlich der Prozesswassereinleitung und –entnahme im Zusammenhang mit den etwaigen Auswirkungen auf das Natura 2000 Regime wird auf Ziffer 2.3.4 nebst Begründung sowie auf den Materialband verwiesen. Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen wird auf die Unterlage 12.0, Ziffer 2.3.3 sowie auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.5 verwiesen.

Die in der Stellungnahme vom 18.03.2013 angeführten Bedenken und Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde des Kreises Steinburg zu den CEF-Maßnahmen konnten im Rahmen des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange ausgeräumt werden.

Demnach ist u.a. eine Beweidung der Maßnahmenflächen Borsfleth und Wewelsfleth (CEF) mit Pferden während der Brutzeit grundsätzlich auszuschließen. Auf Anlage 12.0 wird verwiesen.
Bezüglich der Maßnahmenfläche Kremper Moor / Neuenbrook hält auch der Vorhabenträger ein Gesamtkonzept für die Pflege dieser Flächen für sinnvoll. Abschließende Zusagen hierüber konnten im Rahmen der Erörterung zur 1. Planänderung seitens des Vorhabenträgers aber noch nicht gegeben werden. Der Vorhabenträger hat aber im Rahmen der Erörterung zur 1. Planauslegung zugesagt, dass im Rahmen der Konkretisierung der Maßnahmen von Seiten des Vorhabenträgers eine Abstimmung der Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen mit den Trägern der benachbarten Kompensationsflächen (wie Stiftung Naturschutz und WSA Hamburg) erfolgen wird.
Hinsichtlich der Notwendigkeit der Maßnahme E42.7 führt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung aus, dass der Gehölzstreifen der Abschirmung eines durch die Gemeinde Neuenbrook geplanten Wanderweges dient. Die Störungen der Zielarten durch Fußgänger und Radfahrer, insbesondere wenn Hunde mitgeführt werden, sind weitreichender als die Kulissenwirkung des Gehölzes. Aus diesem Grund kann auf die Entwicklung des Gehölzstreifens nicht verzichtet werden. Die Breite und Länge des Gehölzes wurden gegenüber der mit 1. Auslegung dargelegten Planung jedoch reduziert. Die Kulissenwirkung des Gehölzes/ das Abstandsverhalten der Offenlandvögel wurde bei der Ermittlung des Aufwertungspotenzials der Fläche entsprechend berücksichtigt (vgl. „Avifaunistische Untersuchungen auf den Kompensationsflächen der geplanten A 20“ im Materialband). Zudem wird daruf hingewiesen, dass im Rahmen einer regelmäßigen Unterhaltungspflege die Höhe des Gehölzstreifens durch Schnittmaßnahmen auf 2,50 m zu beschränken ist, um die Kulissenwirkung des Gehölzes auf die Offenlandvögel zu beschränken.

Gemäß der Niederschrift vom 12. November 2013 über die Erörterungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange am 23.09., 25. und 26.09.2013 im LBV-SH, Niederlassung Itzehoe teilt der Vertreter der UNB Steinburg die Punkte der Stellungnahme vom 18.03.2013 für erledigt.
In der Stellungnahme vom 25.11.2014 werden von der UNB des Kreises Steinburg zur 2. Planänderung keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

Untere Wasserbehörde
(13.07.2009, 18.03.2013, 25.11.2014)
Hinsichtlich der Forderung der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg am Ablaufgraben (Bauwerksverzeichnis-Nr. 13) eine 8 m breite Endverrohrung (Bauwerksverzeichnis-Nr. 13a) vorzusehen, um eine durchgängige Gewässerunterhaltung der Landweg Wettern (Verbandsgewässer 2.1) sicherzustellen, hat der Vorhabenträger entsprochen. Auf das

Deckblatt zur Anlage 7 Bl. 12 wird verwiesen. Die Endverrohrung erfolgt mit einer Rohrleitung DN 400.

Zur Unterhaltung der Langenhalsener Wettern am Wirtschaftsweg (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) und Forderung diesen um 5 m zu verschwenken, um einen Unterhaltungsstreifen zu gewährleisten, erläutert der Vorhabenträger dass die Planung zwischen Wirtschaftsweg und der Böschungsoberkante keine Höhenunterschiede aufweist, sodass die Böschung für die Unterhaltung mitbenutzt werden kann.

Bei den Maßnahmenblättern G5, G23 und G37 sind im Hinblick auf die Unterhaltungspflicht vorgetragenen Bedenken im Rahmen der Deckblattüberarbeitung geändert worden.
Hinsichtlich des 5m Streifens zwischen Deichreiher Wettern und Baustelleneinrichtungsfläche zur Unterhaltung ergeht der Hinweis, dass ein solcher Streifen in der Planung Berücksichtigung findet. Damit wird einerseits ein ausreichender Schutz des Gewässers gewährleistet und andererseits die erforderliche Gewässerunterhaltung ermöglicht. Die Standsicherheit der Böschung wird durch entsprechende Maßnahmen, z. B. durch Begrünung gewährleistet. Die Details hierzu werden im Bauvertrag festgeschrieben.
Es wird auf die entsprechenden Deckblätter (Anlage 12.2.3, Blatt 12a; MB S30, Anlage 12.0) verwiesen.

Hinsichtlich der naturnahmen Gestaltung des trassennahen Regenrückhaltebeckens (MB G14) hat der Vorhabenträger das Maßnahmenblatt in einem Deckblatt dahingehend konkretisiert, dass die wasserwirtschaftlichen Funktionen und die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten nicht eingeschränkt werden dürfen.

Hinsichtlich der im Plan 13b (Anlage 12.2.3) dargestellten Baumstandorte der Maßnahme A43 führt der Vorhabenträger aus, dass es sich um eine schematische Darstellung handele. Der Vorhabenträger sagt zu, die genaue Lage und Anordnung der Baumstandorte im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung festzulegen und einen 5m breiten Unterhaltungsstreifen entlang der Verbandsgewässer von Baumpflanzungen freizuhalten.

Aufgrund des Wegfalls der Maßnahme E42.3 (Ersatzmaßnahme Kremper Moor / Neuenbrook) erübrigen sich die Hinweise zu dieser Maßnahme.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Böschungssicherung unterhalb des Brückenbauwerkes ist darauf hinzuweisen, dass eine Bepflanzung dort nicht vorgesehen ist. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass die genaue Art der Böschungsbefestigung bzw. der Anlage der beidseitig vorgesehenen Bermen zur Gewährleistung der Durchwanderbarkeit für z.B. den Fischotter, im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung bestimmt wird.

Denkbar sei eine Ausführung als Steinschüttung aus Wasserbausteinen, auf der eine Mulde mit einer Füllung aus Kiessand und einzelnen größeren Natursteinen hergestellt wird. Die Durchgängigkeit für die Wirbellosen- und Fischfauna wird über die Anlage einer naturnahen Gewässersohle mit gewässertypischem Sohlensubstrat gewährleistet.

Hinsichtlich des Ausbaus der Überfahrten der Verbandsgewässer wird auf die Ziffer 2.1.2.3 Nr. 1 dieses Beschlusses verwiesen.

Prozesswasser

Bezüglich des Verlaufs der Prozesswasserleitung und der Tieflage der Ver- und Entsorgungsleitungen des Tunnels und des Betriebsgebäudes im Bezug zum Vorfluter 2.0 wird auf die Ziffer 2.1.2.3 Nr. 2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Kennzeichnung der Kreuzungsstelle mit Hinweisschildern dient dem Schutz der Leitung und erfolgt demzufolge auch durch das Versorgungsunternehmen. Die Bestandspläne der neuen Ver- und Entsorgungsleitungen sind nach Fertigstellung vom Versorgungsträger eigenverantwortlich zu beschaffen.

Um die Schadstoffbelastung der Elbe durch den Bauprozess abschätzen und mögliche Einleitwerte simulieren zu können, hat der Vorhabenträger vom LLUR eine Parameterliste abgefordert und mit den durch den Bauprozess entstehenden Stoffen abgeglichen (siehe Anlage 13.4, Ziffer 3.2 der Planfeststellungsunterlage). Diese Richtwerte werden nach dem Vergabeverfahren noch entsprechend justiert.

Bezüglich der Aktualisierung der relevanten Parameter vor Entnahme von Prozesswasser aus der Elbe wird auf die Nebenbestimmungen zur Ziffer 2.2.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Parameterliste enthält alle Stoffe, die zum einen durch den Bauprozess gelöst oder eingebracht werden und zum anderen die Stoffe, die regelmäßig in der Elbe vorkommen oder überwacht werden. Da man davon ausgehen kann, dass der Schadstoff Chrom nicht von Belang sein wird, ist er auch nicht Bestandteil der Liste.

Schutzmaßnahmen

Der Hinweis bei einigen Schutzmaßnahmen (Unterlage 12.0), dass bei einer dauerhaften Absenkung des Wasserstandes über Sohlschwellen, Wehre oder Pumpstationen das ursprüngliche Wasserniveau gehalten werden soll, wurde in den Maßnahmenblättern (S6, S22, S30, S36, S44 und S49) entfernt. Ein solcher Eingriff ist nicht vorgesehen. Es wurden vom Vorhabenträger entsprechende Deckblätter angefertigt. Es wird auf Anlage 12.0 verwiesen.

Grundwasser

Bei den ursprünglich ausgelegten Planfeststellungsunterlagen hat die untere Wasserbehörde bemängelt, dass keine prüfbaren Gutachten zu den Auswirkungen des geplanten Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse im Planungsraum vorgelegt wurden. Die Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR haben mit Datum vom 25.07.2007 ein Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse erstellt sowie mit Datum vom 24.06.2006 eine Numerische Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe. Dieses Gutachten diente als Grundlage der Beurteilung der Auswirkung des Bauvorhabens, die jedoch selbst nicht ausgelegen haben. Nach Erörterung hat der Vorhabenträger der Wasserbehörde diese Gutachten zur Verfügung gestellt. Die offenen Fragen sind damit ausgeräumt worden.

Die Wasserbehörde befürchtet, dass es zu einem dauerhaften Aufstieg von Grundwasser an den Tiefgründungen des Autobahndammes und des Brückenbauwerkes der Langenhalsener Wettern kommen könnte, da der in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Kurzbericht keine Aussagen trifft, inwieweit die Gründungen entsprechende Auswirkungen hervorrufen.

Die in großen Mächtigkeiten anstehenden organischen Weichschichten aus Klei und Torf im Bereich der Baumaßnahme sind extrem setzungsempfindlich, so dass umfangreiche Maßnahmen zur Setzungsvorwegnahme bzw. zur Vermeidung späterer Setzungen erforderlich sind. Entsprechend den Empfehlungen des Hydrogeologischen Gutachtens (siehe oben) ist daher im Bereich der freien Streckenführung die Gründung des Autobahndamms auf einem „aufgeständerten Gründungspolster“ und die Widerlager des Brückenbauwerkes mit Pfahlgründungen vorgesehen. Weil die Unterkante der Grundwasserdeckschicht aus Klei und Torf überwiegend bis mindestens zur Höhenkote NN -2 m hinabreicht, steht das Grundwasser überwiegend gespannt an. In Abhängigkeit von der Höhenlage der Geländeoberfläche und dem Elbe-Tideeinfluss auf die Grundwasserdruckhöhe liegen örtliche bzw. zeitweise artesisch gespannte Grundwasserverhältnisse vor. Sofern bei den Gründungen der Einbau von Sandsäulen zur Ausführung kommt, ist unter Berücksichtigung des gespannt anstehenden Grundwassers, welches innerhalb der pleistozänen Sande liegt, eine Abdichtung der Säulen im unteren Bereich z.B. mit einer Bentonit-Zement-Suspension (Bentonitplombe) vorgesehen. Ein dauerhafter Aufstieg von Grundwasser bzw. eine Verbindung des Grundwassers mit dem Oberflächenwasser wird dadurch verhindert.

Bezüglich der bauzeitlichen Entnahme des Grundwassers wird auf die wasserrechtliche Erlaubnis unter Ziffer 2.2.1.3 verwiesen.

Qualmwasser

Beim sog. Qualmwasser handelt es sich um gespanntes Grundwasser, welches in Sandschichten geführt wird die unter den bindigen Bodenschichten liegen. Dieses Grundwasser

steigt während eines Hochwassers durch den hydrostatischen Druck auf. Der Anfall von Qualmwasser wird im Bereich der Trogstrecke Nord bei Hochwasserereignissen erwartet. Diese Mengen werden in den neu zu errichtenden Entwässerungsgräben gefasst, zwischengespeichert und in die Elbe abgeführt.
Die Untere Wasserbehörde bemängelt, dass kein Gutachten zur Ermittlung der Mengen vorliegt, sowie keine Beurteilung der Auswirkungen in chemischer wie physikalischer Hinsicht.
Mit dem Kurzbericht der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 17.01.2012 hat der Vorhabenträger unter Zugrundelegung weiterer Baugrundaufschlüsse und der Errichtung weiterer Grundwassermessstellen mit 15 m³/h bei Hochwasserereignissen abgeschätzt. Das Grundwassermonitoring läuft bereits seit September 2005 und wird auch über die Bauzeit hinaus weitergeführt. Durch die geplante Baumaßnahme werden keine gesteigerten Beeinflussungen der Umgebung durch aufsteigendes stark eisenhaltiges Qualmwasser angenommen.
Um die Qualmwassermengen zu erfassen wird empfohlen im Bereich des Rechtecktunnels eine Dränleitung auf der Tunneldecke beidseitig neben der Schlitzwand zu verlegen. Im Trogbereich ist entsprechend auf der Oberkante der Schlitzwand neben den Trogwänden zu verfahren. Sofern die abgeschätzten 15 m³/h überschritten werden, wird der hydraulische Nachweis des Vorfluters 2.1. neu erbracht (vgl. Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1).
Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zugesagt, die geplanten Grundwassermessstellen nach Fertigstellung der Baumaßnahme weiter zu betreiben und die Ergebnisse dem zuständigen Sielverband zu übermitteln (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 3 sowie die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses).
Bezüglich der Bestimmung der Qualmwassermenge wird ferner auf die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Speicherbecken
Die Wasserbehörde hat bei der ursprünglich ausgelegten Planunterlage die Planung der Abflusssicherung für den Hochwasserfall, insbesondere das Speicherbecken im Bereich der Flächen „Fielhöhe“, bemängelt: zum einen werde von falschen Höhenangaben ausgegangen, so dass die Überlaufschwelle entsprechend niedriger anzusetzen ist und zum anderen sollte das ermittelte Speichervolumen auch tatsächlich vorgehalten werden, sowie die Füllung und Entleerung ungehindert möglich bleiben.
Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger das bisher vorgesehene Speicherbecken zur Abflussspeicherung über 72 h im Hochwasserfall in Abstimmung mit dem Sielverband Kollmar aus der Planung entfernt. Als Ausgleich wird stattdessen die Leistungsfähigkeit der der vorhandenen Pumpenanlage am Hauptschöpfwerk Bielenberg erhöht. Es wird diesbezüglich auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 21 verwiesen. Einzelheiten zur Kostenregelung werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geklärt.

Die Bedenken zum Speicherbecken erübrigen sich daher.
Aufgrund des Wegfalls des Speicherbeckens erübrigen sich auch die Hinweise zum MB G32, da diese Maßnahme ebenfalls entfällt.

Um das Entwässerungsverhalten der A 20 beurteilen zu können, insbesondere im Übergangsbereich zu den Vorflutern, fordert die Wasserbehörde die Höhenangaben in den neu zu errichtenden Gräben zu ergänzen. Nach Erörterung der Planänderung besteht Einvernehmen darüber, dass die Höhenangaben der Anlage 13.6 der Planfeststellungsunterlage den Anforderungen entsprechen.

Dass die Wasserentnahme an der Langenhalsener Wettern nur in der FFH-VP Wetternsystem in der Kollmarer Marsch enthalten ist und nicht in Anlage 13 – Wassertechnische Untersuchung – begründet sich darin, dass die Entnahme Bestandteil des Folgeabschnitts der A 20, von der B 431 bis zur A 23, ist.

Hinsichtlich der Bedenken zum Verbleib des Bodenmaterials wird darauf hingewiesen, dass entsprechende Angaben im Rahmen der Überarbeitung der Unterlagen einbezogen wurden (Anlage 12.0). Die Information der Bodenschutzbehörde wurde im Rahmen der Erörterungen 1. Planauslegung durch den Vorhabenträger zugesichert.

Hinsichtlich der Ausgleichsfläche an der Kehrweg-Wettern (vgl. Anlage 12.2.3, Bl.13a, Maßnahme A39) erläutert der Vorhabenträger, dass ein 5 m breiter Unterhaltungsstreifen an den Gewässern eingehalten wird, um die beidseitige Grabenräumung zu ermöglichen.

Maßnahme V21-Irritationsschutzwände
Zur Maßnahme V21 wird in der Erwiderung vorhabenträgerseits klargestellt, dass die Maßnahme die ordnungsgemäße Unterhaltung nicht beeinträchtigt. Vom Vertreter der UWB werden diese Punkte gemäß Niederschrift vom 12. November 2013 durch die Erwiderung des Vorhabenträgers für erledigt erklärt.

Gewässerunterhaltung beidseitig bei Ersatzmaßnahmen
Zu den vorgetragenen Bedenken im Hinblick auf die Möglichkeit der Gewässerunterhaltung bei der Maßnahme Krempermoor/Neuenbrook wird seitens des Vorhabenträgers erwidert, dass eine beidseitige Gewässerunterhaltung bei der Moorwettern möglich und die Befahrbarkeit der Gewässerrandstreifen gewährleistet ist.

Entsprechend Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen) obliegt die Unterhaltung von Zufahrten und Zugängen ein-

schließlich der Verrohrung generell dem Straßenanlieger. Aufgrund dessen hat der Vorhabenträger für die Bauwerksverzeichnis-Nr. 5a, 28a, 30 ein Deckblatt erstellt.

Seitens der Wasserbehörde wurde gefordert bei der beantragten Straßenbaumaßnahme auf die Verwendung von Mehrzweckrohren zu verzichten. Gemäß Ergänzung zur Rundverfügung StB-Schleswig-Holstein Nr. 3/2006 vom 06.11.2014 zur RAS-Ew, Ausgabe 2005, sollen Mehrzweckrohre nur noch für die Drainage, aber nicht mehr für die Ableitung von Straßenoberflächenwasser verwendet werden. Der Vorhabenträger hat daraufhin seine Entwässerung der Autobahntrasse noch einmal angepasst (vgl. Deckblatt zur Anlage 6, Bl.1) und der Wasserbehörde entsprechend zur Stellungnahme vorgelegt. Mit Email vom 02.12.2014 bestätigt die Wasserbehörde Steinburg, dass nunmehr keine Bedenken mehr gegen die geänderte Planung bestehen.

Die vom Sielverband geforderten Änderungen der zukünftigen Unterhaltung in den MB G4 und G23 wurden vom Vorhabenträger korrigiert. Die zukünftige Unterhaltung ist demnach vom Sielverband Kollmar durchzuführen.

Hinsichtlich der Entfernung von Baumaterialien aus den Gewässern wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 4 dieses Beschlusses verwiesen.

Um die Koordination zwischen Straßenbaulastträger, Wasserbehörde und dem zuständigen Sielverband zu gewährleisten ist ein entsprechender Ansprechpartner zu benennen. Insofern wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 5 dieses Beschlusses verwiesen.

Bei Bedarf einer eigenen Tankanlage während der Bauphase wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 6 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich Nacharbeiten an betroffenen Gewässern während der Bauzeit und Berücksichtigung von Setzungen wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 7 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen von Wasser aus dem Baustellenbereich wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 8 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu den Bedenken der Entwässerung in der Bauzeit des Autobahndammes und der Baustelleneinrichtungsfläche macht der Vorhabenträger deutlich, dass das anfallende Wasser auf der Baustelleneinrichtungsfläche vollständig aufgefangen wird und nach der Reinigung zwischengespeichert wird. Vor der Einleitung in die Elbe werden die entsprechenden Einleitparameter des Prozesswassers eingehalten.

Bezüglich der Aufnahme der Dränagepläne und Abfangung der Dränageleitungen, der angewandten Software für die Strömungsmodellierung und dem damit verbundenem Nachweis des Entwässerungssystems, dem Standsicherheitsnachweis zur Grabenböschung Typ A, der geforderten Sohlhöhen sowie der punktuellen Einleitung in den Grabentyp A wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen des Sielverbandes Kollmar unter Ziffer 4.1.22 verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen des Deich- und Hauptsielverbandes Kremper Marsch unter Ziffer 4.1.21 sowie des Sielverbandes Kollmars unter Ziffer 4.1.22 verwiesen.

Zivil- und Katastrophenschutz (18.03.2013)
Die ursprünglichen Forderungen zu den Rettungszufahrten und des Behandlungsplatzes werden aufgrund der Ergänzungen der 1. Planänderung vom Kreis als erledigt erklärt.

Verkehrsaufsicht (18.03.2013, 25.11.2014)
Da Anschlüsse an das nachgeordnete Straßennetz durch den hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20 nicht vorgesehen sind, gibt es nach Aussage der Verkehrsaufsicht keine Anmerkungen zur geplanten Maßnahme.

Die Stellungnahme wird für die vorstehenden Sachverhalte für erledigt erklärt.
Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.18 Kreis Pinneberg (27.02.2013)
Der Kreis Pinneberg gibt zur ersten Planänderung keine Stellungnahme ab, da er seines Erachtens von der Maßnahme nicht betroffen ist.

4.1.19 Amt Haseldorf für die Gemeinden Haseldorf und Hetlingen (09.06.2009)
Das Amt Haseldorf hat in der Stellungnahme vom 09.06.2009 Einwendungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhoben, die in Haseldorf im Rahmen der A 20 geplant seien. Hierzu ergeht der Hinweis, dass es sich nicht um Kompensationsmaßnahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens handelt. Entsprechende Einwendungen sind daher im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung des betreffenden Planfeststellungsverfahrens einzuwenden und zu behandeln. Die Stellungnahme ist insofern als erledigt anzusehen.

4.1.20 Wasserverband Krempermarsch (28.07.2009, 12.02.2013)

Bezüglich der Kostenreglung zur Sicherung und Änderung der Trinkwasserleitung (Bauwerksverzeichnis-Nr.42, Anlage 7 Bl.13a) wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses 10.2 der Planfeststellungsunterlagen unter Ziffer 4 verwiesen. Die Regelungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nach bürgerlichem Recht.
Es wird auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 9 verwiesen.

4.1.21 Deich- und Hauptsielverband Kremper Marsch (09.07.2009, 11.03.2013, 05.11.2014)

Der Deich-und Hauptsielverband hat bei der ursprünglich vorgesehenen Planung des Speicherbeckens im Bereich der Fläche „Fielhöhe“ Bedenken vorgetragen. Und zwar sei die Unterhaltung des Beckens oder auch eine Beweidung nicht möglich.
Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger das bisher vorgesehene Speicherbecken zur Abflussspeicherung über 72 h im Hochwasserfall in Abstimmung mit dem Sielverband Kollmar aus der Planung entfernt. Als Ausgleich wurde stattdessen die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Pumpenanlage am Hauptschöpfwerk Bielenberg erhöht.
Alle mit dem Schöpfwerk verbundenen Bedenken erübrigen sich damit.

Der Vorhabenträger hat zugesagt die Vorgaben des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz zur Prozesswasserleitung einzuhalten. Auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen

Der Vorhabenträger hat dem Deich- und Hauptsielverband am 11.04.2012 die Messdaten des Grundwassermonitorings von 2005 bis 2012 – Grundwassermessungen und –stellen – inklusive Lageplan der Messstellen, für den A 20-Abschnitt von der B 431 bis Landesgrenze übermittelt.

Bezüglich der Aufnahme der Dränagepläne und Abfangung der Dränageleitungen, der angewandten Software für die Strömungsmodellierung und dem damit verbundenem Nachweis des Entwässerungssystems, dem Standsicherheitsnachweis zur Grabenböschung Typ A, der geforderten Sohlhöhen sowie der punktuellen Einleitung in den Grabentyp A wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen des Sielverbandes Kollmar unter Ziffer 4.1.22 verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17, 5.1.2 sowie des Sielverbandes Kollmars unter Ziffer 4.1.22, 5.1.15 verwiesen.

Es wird zudem auf Ziffer 5.1.14 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.22 Sielverband Kollmar (06.07.2009, 11.03.2013, 06.11.2014)

Hinsichtlich fehlender geologischer Gutachten zur Entwässerung wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger bereits zur ersten Auslegung im Jahr 2009 eigens erstellte hydrogeologische Gutachten als Grundlage für die Planung der Entwässerung benutzt hat. Diese haben jedoch nicht mit ausgelegen, konnten aber beim Vorhabenträger eingesehen werden. Im Nachgang zur Erörterung der ersten Auslegung wurden dem Sielverband die Gutachten für Abstimmungsgespräche zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um die Gutachten: Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse vom Juli 2007 von Grundbauingenieuren Steinfeld und Partner sowie Numerische Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe vom Juni 2006 von Steinfeld und Partner.

Bezüglich der Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse und die Erfassung der Qualmwassermenge wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Die Bedenken des Sielverbandes, dass das Entwässerungssystem des geplanten Autobahndammes nicht nachvollziehbar ist, konnte durch die Erstellung eines Simulationsmodells zur Planänderung von BWS GmbH vom September 2012, welches u.a. die Abflussspenden aus dem Autobahndamm in die parallelen Gräben abbildet und den Standsicherheitsnachweis des Autobahndammes führt, ausgeräumt werden (vgl. Materialband der Planfeststellungsunterlage). Die dabei angewandte Software FEFLOW 6.0 für die Strömungsmodellierung stellt ein anerkanntes und bewährtes Programm dar.

Die Bedenken zur ursprünglichen Planung, dass das anfallende Oberflächenwasser von der Autobahn diffus über die Sickerpassage in den Graben Typ A eingeleitet wird und es sich bei dem Graben daher um ein technisches Bauwerk handelt, konnten im Zuge der Planänderung ausgeräumt werden. Die geänderte Planung sieht nunmehr eine punktuelle Einleitung vor. Wie oben beschrieben sind auch die entsprechenden Standsicherheitsnachweise geführt worden.

Hinsichtlich der Gründung von Autobahndamm und Brückenwiderlager wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Dasselbe gilt für die Höhenangaben der wasserwirtschaftlichen Anlagen.

Bezüglich der Ausführungsplanung der Entwässerung wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 9 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Ausführungen zum Bauwerksverzeichnis-Nr.5a wird auf Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Hinsichtlich der Wiederherstellung von vorhandenen Einfriedigungen wird auf die Reglungen der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis verwiesen. Diese werden wieder hergestellt. Die vom Sielverband geforderten Abmessungen werden in Abstimmung mit den Flurstückseigentümern berücksichtigt.

Der zum Anschluss der landwirtschaftlichen Dränagen und zum Abfangen der trassenquerenden, rückzubauenden Entwässerungsgräben geplante Grabentyp C (Bauwerksverzeichnis-Nr.6), zwischen Bau-km 11+950 und 13+516, kann beidseitig vom Sielverband unterhalten werden.

Hinsichtlich der Bedenken zu Böschungsbefestigungen wird darauf hingewiesen, dass diese lediglich im Bereich einmündender Rohrleitungen gegen Ausspülungen geplant sind.

Hinsichtlich der Forderung nach Standsicherheitsnachweisen hat der Vorhabenträger mit Planänderung Standsicherheitsnachweise für die Grabenböschung (Typ A) und das Verbandsgewässer 4.0 (Kleine Wettern) von Grundbauingenieure Steinfeld und Partner, Februar 2012, erstellt sowie für die verlegte Landweg Wettern vom November 2012. Diesbezüglich wird auf den Materialband der Planfeststellungsunterlage verwiesen. Die vom Verband befürchteten Schäden können damit ausgeschlossen werden.

Seitens des Verbandes wird bemängelt, dass die Standfestigkeitsprüfungen nicht nachweisen können, dass der Böschungsfuß, der unter Wasser ist, stabil bleibe. Aus diesem Grund wird eine Böschungsfußsicherung gefordert, um Ausspülungen und Erosionen zu vermeiden. Der Vorhabenträger hat mit Stellungnahme des Ingenieurbüros Grontmij GmbH vom 18.07.2014 seine Ausführungen ergänzt.
Laut Aussage des Gutachters kann bei (annähernd) trocken fallenden Gewässern auf eine Böschungsfußsicherung verzichtet werden, weil sich einerseits durch Begrünung / Durchwurzelung auf natürliche Weise eine Befestigung einstellen wird und andererseits keine Aufweichung des Böschungsfußes aufgrund von stehendem Wasser eintreten kann. Dies trifft auf die zu verlegende Kleine Wettern zu, da die geplante Sohltiefe von NN -1,85 m dem Mittelwasserstand im Verbandsgebiet entspricht. Die Gräben Typ A bzw. C fallen bei geplanten Sohltiefen von NN -2,00 m ebenfalls annähernd trocken.
Die zu verlegenden Landweg-Wettern ist mit einer geplanten Sohltiefe von NN -2,50 m ständig wasserführend. Da dieses Gewässer allerdings im Bestand mit einer Böschungsneigung von 1:1 nicht bestackt ist, kann aus Sicht des Gutachters auf eine Böschungsfußsicherung bei einer geplanten Böschungsfußneigung von 1:1 bis 1:1,5 für den verlegten Gewäs-

serabschnitt ebenfalls verzichtet werden. Diese Ausführungen sind auch für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Im Einleitungsbereich von Gräben in die Vorfluter hat der Vorhabenträger eine Endverrohrung von 8 m Länge mit einem Durchmesser DN 400 vorgesehen (vgl. Deckblätter zu Anlage 7, Blatt 12,13 und 13a).

Um nicht alle zerschnittenen Dränagen einzeln einleiten zu müssen, wird parallel zum geplanten Graben (Typ A und C) eine neue Sammelleitung verlegt, die parzellenweise an einzelnen Punkten an den Graben angeschlossen wird. Die Sauger sind an diese neue Sammelleitung anzubinden. Die Anschlüsse sind während der Baudurchführung in Abstimmung mit dem zuständigen Sielverband und dem Flurstückeigentümer abzunehmen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass Zäune die eine Befahrung zum Graben aus Unterhaltungsgründen der Gräben Typ A und C nicht möglich machen, ein Hecktor von 4 m Breite erhalten.

Durch verschiedene Abstimmungsgespräche zwischen dem Vorhabenträger, der unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg, dem Deich- und Hauptsielverband und dem Sielverband sowie den Erörterungsterminen konnten die Bedenken zur Übernahme der Unterhaltungspflicht des Sielverbandes für die neu herzustellenden Gräben Typ A und C ausgeräumt werden. Dieses erfolgte aufgrund ergänzender wassertechnischer und hydrogeologischer Untersuchungen inklusiver ausführlichen Erläuterungen.

Um die Entwässerung zwischen Regenrückhaltebecken EA 4 und Trogumwallung zu regeln, hat der Vorhabenträger im Zuge der Planänderung eine Mulde angeordnet. Das anfallende Wasser wird gefasst um über die Einleitstelle E15 in das Verbandsgewässer 2.1 zugeführt (vgl. Deckblatt der Anlage 7, Bl.12 der Planfeststellungsunterlage).

Bezüglich der Forderung des Sielverbandes westlich der Trogumwallung einen Graben Typ A oder C anzuordnen, zum einen um die Dränagen abzufangen und zum anderen weil die Einleitung von Autobahnwasser vermutet wird, hat der Vorhabenträger erläutert dass die zerschnittenen Dränagen in Richtung Landweg Wettern entwässern, so dass ein zusätzlicher Graben nicht erforderlich ist. Dies wird mit dem Übersichtslageplan mit Dränagen des Materialbands begründet, den der Vorhabenträger zur Planänderung unter Abfrage der betroffenen Flurstückseigentümern erstellt hat. Niederschlagswasser von der Autobahn kann ausgeschlossen werden, da bis zur Langenhalsener Wettern das Wasser in einem geschlossenen System gefasst wird und über das Regenrückhaltebecken gedrosselt der Vorflut 2.1 zugeführt wird.

Bezüglich der Verlegung der Landweg-Wettern im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche (Bauwerksverzeichnis-Nr.8) hat der Vorhabenträger zugesagt vor Verfüllung ein neues Gewässerbett anzulegen und die Abnahme unter Beteiligung des Sielverbandes vorzunehmen (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 10).

Bezüglich des Ablaufgrabens bei Einleitstelle 11 wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Die Bedenken, dass neben dem Wirtschaftsweg zwischen Bau-km 12+700 bis 13+480links die Entwässerung nicht geregelt ist, weil die Flächen zur Autobahntrasse entwässern und hier vielmehr ein Graben Typ C anzuordnen ist, wurden im Laufe des Verfahrens erledigt. Zum einen ist eine Mulde entlang des Böschungsfußes an der Autobahn vorgesehen die entsprechend das anfallende Oberflächenwasser aufnimmt, zum anderen werden in den Bereichen wo die Flächendränagen in Richtung Autobahn drainieren neue Quersammler hergestellt und an vorhandene Sammler angeschlossen (vgl. Übersichtslageplan mit Dränagen im Materialband der Planfeststellungsunterlage).

Um ein Überfahren des Entwässerungsgrabens des Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) bei Bau-km 13+500rechts zum Unterhaltungsstreifen der Dammböschung zu ermöglichen hat der Vorhabenträger mit Planänderung eine Flurstückszufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr.20a) ergänzt.

Hinsichtlich des Unterhaltungsstreifens neben dem Wirtschaftsweg und der Maßnahme A39 wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Aufgrund der Anlegung eines Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr. 31), entstehen an der Kehrweg-Wettern Flächen, die zur Unterhaltung der Wettern durch den Sielverband genutzt werden müssen. Es werden entsprechende Zufahrten zur Erreichbarkeit der neu entstandenen Flächen vorgesehen (vgl. Bauwerksverzeichnis-Nr.15). Das westlich der Wettern gelegene Flurstück wurde im Zuge der Planänderung über die Zufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr. 38a) erschlossen. Die Erreichbarkeit wird ferner über die Zufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr.38), welche in Richtung Süden verschoben wurde, sichergestellt. Auf das entsprechende Deckblatt Bl. 13a der Anlage 7 wird verwiesen.

Um die ordnungsgemäße Entwässerung der Flächen westlich der A 20 im Bereich des Grabentyp B sicherzustellen wird nach Abstimmung im Erörterungstermin ein Quersammler statt einer Sammelleitung vorgesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrt von der Autobahn zum Unterhaltungsstreifen bei Bau-km ~13+700 ausschließlich zur Straßenunterhaltung vorgesehen ist, da der Grabentyp B ausschließlich der Straßenentwässerung dient und demzufolge in der Straßenbaulast des Bundes liegt.

Mit dem Deckblatt Nr. 14 zur Anlage 7 der Planfeststellungsunterlage hat der Vorhabenträger die Zufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr.30) angepasst. Die Bauwerks-, Grabensohl- und Rohrleitungshöhen und die Ausbildung wird mit dem Verband abgestimmt (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 15 dieses Beschluss).

Am Verfahrensende (Bau-km 14+440), bezüglich der Weiterführung des Grabentyps A, hat der Vorhabenträger in der Planänderung, bei der Dimensionierung der Ersatzgräben einschließlich der Durchlässe, berücksichtigt, dass das Bauende des Tunnelabschnittes bis zur Anschlussstelle B 431 Bestandteil des Folgeabschnitts ist, aber aus wasserwirtschaftlicher Sicht dem Entwässerungsgebiet dem Sielverband Kollmar zuzurechnen ist. Demzufolge ist auch der Sielverband Kollmar unterhaltungspflichtig.

Jeder Planfeststellungsabschnitt muss für sich genommen ein funktionsfähiges Entwässerungssystem aufweisen. Da das Verbandsgewässer 4.0 (Kleine Wettern) bereits hydraulisch überlastet ist, fordert der Sielverband, dass keine Verbindung des Grabens Typ A zum Gewässer hergestellt wird. Dies wird im Zuge der Ausführungsplanung der A 20-Abschnitte Landesgrenze bis B 431 und B 431 bis A 23 dahingehend geregelt, dass der Graben Typ A, südlich der A 20, mit dem Nachbarabschnitt verbunden wird und somit der Durchlass DN 1000 entfallen kann. Die geplanten Sohlhöhen der Gräben der beiden Planfeststellungsabschnitte ermöglichen einen Anschluss. Auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 11 dieses Beschluss wird entsprechend verwiesen.

Hinsichtlich der Lage der Prozesswasserleitung beim Gewässer 2.0 sowie der Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass die Übernahme der Unterhaltung durch den Sielverband für den Graben Typ A und C erst mit Abschluss der Baudurchführung erfolgt. Während der Baudurchführung liegt die Unterhaltungspflicht beim Vorhabenträger.

Zwischen dem Graben Typ C und dem Autobahndamm östlich der Trasse (Bau-km 11+950 bis 13+516) hat der Vorhabenträger in der Planänderung einen Wildschutzzaun integriert. Dieser liegt mittig des Grünstreifens zwischen Damm und Graben, so dass dem Grundsatz

nach einem 5 m breiten Unterhaltungsstreifen entsprochen werden kann. Die Unterhaltung zwischen Zaun und Damm obliegt dem Straßenbaulastträger.

Es ist notwendig das Gewässer 2.1 – Landweg Wettern – sowohl bauzeitlich als auch nach Abschluss der Baumaßnahme zu verlegen. Auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 12 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger einen Standsicherheitsnachweis für die verlegte Landweg Wettern erstellt (vgl. Materialband der Planfeststellungsunterlagen) und die Gelände-/ Böschungsbruchsicherheit nachgewiesen.

Hinsichtlich der Bedenken des Sielverbandes, dass die Gewässerunterhaltung im Bereich des Bauwerkes 10.05 (Langenhalsener Wettern) nur beurteilt werden kann wenn die lichte Höhe, die Breite, die Dauer der Nutzung sowie die Art der Ausführung feststeht, wurde im Erörterungstermin festgehalten, dass der Abstand und die Form der Brückenpfeiler einer Unterhaltung nicht entgegenstehen und die Bermen und Uferbereiche unterhaltungsarm und standsicher ausgeführt werden. Auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 13 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1 und 7, bereits die lichte Höhe und Breite enthalten.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger einen Standsicherheitsnachweis für das verlegte Verbandsgewässer 4.0 (Kleine Wettern) erstellt (vgl. Materialband der Planfeststellungsunterlage). Die Gelände- und Böschungsbruchsicherheit ist rechnerisch nachwiesen worden. Die Verfüllung des Restgrabens kann zu Setzungen im Bereich des Wirtschaftsweges führen, sodass auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 14 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Hinsichtlich der geforderten Berme beim Brückenbauwerk 10.06 über die Kehrweg-Wettern wird auf die inhaltlich identischen Ausführungen unter Ziffer 4.2.10 verwiesen. Hinsichtlich der Grabenräumung wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 16 dieses Beschlusses verwiesen.

Dass die Zuständigkeit der Unterhaltung der Gewässer im Planungsraum allein beim Sielverband Kollmar liegt, ausgenommen die Bereiche der Ausgleichsflächen, hat der Vorhabenträger in der Planänderung berücksichtigt.

Hinsichtlich der Flächenentwässerung der angrenzenden Flurstücke, hatte der Vorhabenträger im Zuge der Planänderung Drainagepläne von den Grundstückseigentümern abgefordert und in die Planung integriert. Die Flächenentwässerung wird mit Baubeginn sichergestellt. Entsprechende Details werden vor der Baudurchführung mit den Betroffenen geklärt.

Die auf den Graben Typ A und C einmündenden Dränagesauger werden abgefangen und anschließend mit einer Sammelleitung in den Graben eingeleitet. Dies ist im Zuge der Planänderung entsprechend dargestellt.

Hinsichtlich der befürchteten geologischen Veränderungen der zum Autobahndamm der A 20 benachbarten Flächen wurden in den Jahren 2004 bis 2005 sowie im Herbst 2007 umfangreiche Baugrunderkundungen im Bereich der Trasse vorgenommen. Ein Kurzbericht des ingenieurgeologischen Gutachtens befindet sich im Materialband der Planfeststellungsunterlage. Daneben wurden eine Baugrundbeurteilung und grundbautechnische Angaben für den Bau des Speicherbeckens und die Baustraßen an der Langhalsener Wettern sowie für den alternativen Beckenstandort am Trogende Nord (März 2012) erstellt, den 1. Kurzbericht zu den anfallenden Qualmwassermengen (Januar 2012) sowie den 2. Kurzbericht zum Verbleib des Oberbodens unter den zu überbauenden Flächen (Januar 2012) von Steinfeld und Partner erstellt. Aufgrund der anstehenden organischen Weichschichten, die extrem setzungsempfindlich sind, sind umfangreiche Maßnahmen zur Setzungsvorwegnahme bzw. zur Vermeidung späterer Setzungen anzuwenden. Die ingenieurgeologischen Gutachten empfehlen daher die vollständige Gründung auf einem „aufgeständerten Gründungspolster“. Durch diese Art der Gründung werden nach anfänglichen Setzungen bis zum Erreichen einer ausreichenden Zugspannung keine weiteren Setzungen erwartet und somit auch keine negativen Einflüsse der Umgebung. Dieser Empfehlung oder einem dem Stand der Technik entsprechendes Verfahren ist im Zuge der Baudurchführung anzuwenden.

Hinsichtlich der Entfernung von Baumaterialien aus den Gewässern wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 4 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich notwendiger Wasserstände während der Bauphase wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 17 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Befürchtungen, dass in den Gewässerrandstreifen mit Schäden durch schweres Gerät während der Bauzeit zu rechnen ist, sagt der Vorhabenträger zu entsprechende Sicherungsmaßnahmen vorzusehen. Sollte es dennoch zu nachgewiesenen Beschädigungen kommen, gehen diese zu Lasten der Baumaßnahme.

Zur Zwischenspeicherung des Prozesswassers und des anfallenden Bauwassers wird innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche während der Baumaßnahme ein etwa 50.000 m³ großes Absetz- und Zwischenspeicherbecken errichtet. Vor Wiedereinleitung in die Elbe wird das Wasser über eine Behandlungsanlage nach den entsprechenden Einleitbedingungen ge-

reinigt. Es erfolgt keine Einleitung in die Verbandsgewässer. Auf die wasserrechtlichen Genehmigungen unter Ziffer 2.2 wird entsprechend verwiesen.

Bezüglich der Beweissicherung für Verbandsanlagen wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

Von Mai bis September sind grundsätzlich baubedingte niedrige Wasserstände in den Gräben auszuschließen. Dies ist in der Ausführungsplanung zu temporären Wasserhaltungsmaßnahmen zu prüfen. Derzeit sind diese jedoch nicht vorgesehen. Hinsichtlich der Kontrolle wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 18 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich eines Ansprechpartners auf der Baustelle wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 5 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Bedenken des Sielverbandes, dass die zuständigen Baufirmen die Regelungen des Beschlusses und des festgestellten Planes nicht beachten, sagt der Vorhabenträger diesen eine entsprechende Ausfertigung zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich Abstimmung während der Bauphase zur Gewässerunterhaltung wird auf Ziffer 2.1.2.3 Nr. 19 dieses Beschlusses verwiesen. Darüber hinaus unterhält der Vorhabenträger während der Bauphase die neu herzustellenden und zu verlegenden Gewässerteilstrecken. Eine erschwerte Räumung der Gewässer im Planungsraum wird dadurch weitestgehend ausgeschlossen.

Hinsichtlich der Bedenken zur Maßnahme S2 erklärt der Vorhabenträger, das die Biotopschutzzäune während der gesamten Bauzeit bestehen und instandgehalten werden sollen. In Abstimmung mit dem Vorhabenträger / der Bauleitung werden die Schutzzäune für die Zeit der Gewässerräumung abgebaut bzw. in ihrer Lage verändert, um die jährlich erforderlichen Gewässerunterhaltungsarbeiten zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Maßnahme S15 sagt der Vorhabenträger zu, dass ein Mindestabstand von 5m zur Böschungsoberkante der Deichreiher Wettern vorgesehen werde, um einen ausreichenden Schutz des Gewässers zu gewährleisten. Zur Sicherstellung der Standsicherheit werde der Erdwall mittels Ansaat begrünt.

Es erfolgt keine Baustellenverkehr über die gemeindliche Straße „Deichreihe“, diese Zufahrt dient lediglich dem Notfall und für Privatfahrzeuge der Arbeiter der Tunnelbaustelle (vgl. Ziffer Zu 5.06 Nr. 1.6).

Hinsichtlich der Bedenken zur Maßnahme S22 wird seitens des Vorhabenträgers erwidert, dass es sich hier um eine Schutzmaßnahme handele. Im zugehörigen Maßnahmenblatt werden lediglich Hinweise gegeben, welche Vorkehrungen zum Schutz der Oberflächengewässer vor baubedingten Beeinträchtigungen zu treffen sind. Sofern im Rahmen der Baudurchführung eine Wasserstandsabsenkung erforderlich werde, wird der Vorhabenträger sich rechtzeitig mit dem Verband abstimmen. Dies gilt ebenso für den Fall der Notwendigkeit einer temporären Absperrung des Gewässers. Der Forderung nach einer generellen Breite des Schutzstreifens von ca. 5m zur Langenhalsener Wettern zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen wird entsprochen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Wildschutzzäunen erwidert der Vorhabenträger, dass südlich der Langenhalsener Wettern aufgrund der besonderen Situation des vorhandenen Trogbauwerkes ein Wildschutzzaun erforderlich wurde. Dieser wurde in der Lage so geplant, dass er sich außerhalb des für den Sielverband vorgesehenen 5m breiten Unterhaltungsstreifens befindet. Aus Sicht des Vorhabenträgers stehen die vorgesehenen Wildschutzzäune einer ordnungsgemäßen Unterhaltung der Gewässer durch den Sielverband nicht entgegen. Hinsichtlich der Einwendungen zum Höhe des bauzeitlichen Biotopschutzzaunes ergeht der Hinweis, dass dieser eine Höhe von ca. 2m hat.
Hinsichtlich der Einwände zu den Ausgleichsmaßnahmen (A45/A46) wird erwidert, dass der Vorhabenträger zur Räumgutablagerung entsprechende Änderungen vorgenommen und als Deckblätter vorgelegt hat. Es wird auf Anlage 12.0 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zur Maßnahme V21 erwidert der Vorhabenträger, dass die ottergerechten Sperrzäune auf bzw. am Fuße des A 20–Dammbauwerks verlaufen und die Maßnahme die ordnungsgemäße Unterhaltung nicht beeinträchtigt. Parallel zur Langenhalsener Wettern sind lediglich Weidezäune vorgesehen, die den Viehtrieb ermöglichen sollen. Die genaue Lage der Weidezäune werde im Zuge der Bauausführung vor Ort abgestimmt.

Hinsichtlich der Hinweise zu den Maßnahmen G5, G23 und G37 wurden in den Deckblättern die entsprechenden Änderungen vorgenommen. Es wird auf Anlage 12.0 verwiesen.

Das geschlossene Entwässerungssystem vom Tunnelportal bis zur Langenhalsener Wettern bewirkt einen schnellen und direkten Abfluss. Die anfallenden großen und schnellen Wassermengen machen eine Drosselung und Rückhaltung vor Einleitung in die Vorflut erforderlich. Über das Regenrückhaltebecken wird auch der Trogbereich des Tunnels entwässert. Die entwässerungstechnische Berechnung des Regenrückhaltebeckens erfolgt in der Anlage 13.1 der Planfeststellungsunterlagen. Die Drosselspende in die Vorflut 2.1 (Landweg Wettern) von 1,5 l/s*ha und die Rückhaltung für ein 72 Stunden-Regenereignis bei

einer 10jährigen Häufigkeit sei einzuhalten. Da dies den Sicherheitsanforderungen des Tunnelbauwerks widerspricht, da hier ein 20jähriges Regenereignis zugrunde zu legen ist, führt dies zu einem wesentlich größerem benötigtem Speichervolumen, nämlich von ~675 m³. Dabei werden neben der freien Strecke der A 20, vom Tunnelportal bis zur Langenhalsener Wettern, auch die zum Tunnel geneigten Verkehrsflächen, der Trogbereich, die Notgehwege und Nebenflächen im Trog, der Portalbogen, der Pflanztrog sowie die Mittelzelle des Tunnels berücksichtigt. Das anfallende Oberflächenwasser im Trogbereich wird dabei im Pufferbecken, im Bereich der Brillenwand, gesammelt und über eine Druckrohrleitung in das vorgeschaltete Absetzbecken des Regenrückhaltebeckens abgeführt.
Es wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerung im Bereich des Tunnelportals im Zuge der Planänderung nicht geändert wurde.

Sollte es außerhalb der Trogumwallung zu Wasserständen kommen, die eine Entwässerung im Freigefälle nicht mehr zulassen, wird das geplante Pumpwerk (PW EA4) bei Bau-km 12+680 aktiviert. Der kritische Wasserspiegel liegt außerhalb der Trogumwallung bei +0,50 m NN. Dabei sind sowohl die Bauwerksdrainage, die Oberflächenentwässerung des Troges, als auch die Rigole der Betriebsstraße angeschlossen. Die Bemessung des Pumpwerks erfolgt in Anlage 13.1, Ziffer 13.1.1.5 der Planfeststellungsunterlage. Der ermittelte Gesamtzufluss ist lediglich für den Hochwasserfall vorgesehen, eine Rückhaltung, wie vom Sielverband zu Bedenken gegeben, ist nicht geplant. Das Pumpwerk fördert nur beim Erreichen des definierten Wasserspiegels bzw. des Bemessungszuflusses.

Hinsichtlich der Systembeschreibung der Dammentwässerung hat der Vorhabenträger ein Deckblatt erstellt (vgl. Anlage 13.0, Ziffer 5.2.2, der Planfeststellungsunterlagen).

Nach Erörterung der Darstellung der Fließrichtungspfeile, dass diese abweichend von der RAS-EW projektbezogen dargestellt sind, wird dieser Punkt als erledigt erklärt. Die Darstellung ist in der Legende der Lagepläne, Anlage 7 der Planfeststellungsunterlage, erläutert.

Hinsichtlich des Hinweises, dass beim Lageplan, Anlage 7, Blatt 14, der oberhalb des Stempelfeldes angegebene Blattschnittplan entsprechend der Ausweisung im Stempelfeld geändert werden muss, ist dem Vorhabenträger nicht als Deckblatt aufzuerlegen. Die Zuordnung des Plans ist hinreichend genug.

Bezüglich der Bedenken, dass die Unterhaltung des Grabentyp A (Anlage 7, Blatt 14) von der Ostseite ohne Veränderung der Beetstruktur möglich bleiben muss, sind aus Sicht unbegründet. Dieser Punkt daher als erledigt angesehen.

Ursprünglich war geplant, die am Straßendamm verlaufende Mulde, mit Fließrichtung Nord, Anlage 7 - Bl.13, an den Graben des Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) anzuschließen und das Oberflächenwasser über die Vorflut 5.0 Kehrweg Wettern (Einleitstelle E 16) abzuführen.
Mit Planänderung wurden die beiden Mulden über einen Schacht mit anschließender Rohrleitung an den Graben Typ C angeschlossen (Einleitstelle E 12.1). Dieser entwässert im weiteren Verlauf über die Einleitstelle E 12 in die Langenhalsener Wetter. Die Entwässerung über den Graben des Wirtschaftsweges erübrigt sich damit.

Die Bemessung der Rohrdurchlässe hat der Vorhabenträger nach Stellungnahme des Sielverbandes zur Planänderung noch einmal ermittelt. Der hydraulische Nachweis gilt weiterhin als erbracht. Die örtlichen Verluste sind vernachlässigbar gering, da diese in der Regel vom Rohrreibungsverlust überlagert werden. Ferner wurde die Durchlassbemessung nach der RAS-EW Tab. 7.6 überprüft. Nach Erörterung wird dieser Punkt als erledigt erklärt.

Der Sielverband hat bei der ursprünglich vorgesehenen Planung des Speicherbeckens im Bereich der Fläche „Fielhöhe“ diverse Bedenken vorgetragen. Unter anderem werde aufgrund der Höhenverhältnisse die Lage angezweifelt und weil das Speicherbecken zu nah zur Schöpfwerksanlage gewählt wurde. Somit könne die 72-Stunden-Abflussspeicherung nicht gewährleistet werden.
Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger das bisher vorgesehene Speicherbecken zur Abflussspeicherung über 72 h im Hochwasserfall in Abstimmung mit dem Sielverband Kollmar aus der Planung entfernt. Als Ausgleich erklärt er sich bereit, sich an den Kosten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Pumpenanlage am Hauptschöpfwerk Bielenberg zu beteiligen (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 20). Der Sielverband bestätigt gleichzeitig, dass durch die Maßnahme eine Sicherung des Abflusses in dem genannten Hochwasserfall vorgenommen werden kann. Die konkreten Kostenregelungen erfolgen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.
Alle mit dem Schöpfwerk verbundenen Bedenken erübrigen sich damit.
Dies gilt auch für vorgetragene Bedenken zu landschaftspflegerischen Maßnahmen, die in Folge des Entfalls des Speicherbeckens aus der Planung entfernt wurden.

Hinsichtlich des geforderten Nachweises der Standfestigkeit der Grabenböschung bei starker Bodenaufsättigung durch Muldenüberlauf hat der Vorhabenträger, durch den Gutachter BWS GmbH am 17.01.2013, dem Gutachter des Sielverbandes eine Ergänzung zur Modelluntersuchung zur Entwässerung zugeschickt. Die Standsicherheitsberechnung hat als veränderte Randbedingung einen vollständig aufgesättigten Bermenkörper sowie einen erhöhten Grabenwasserstand (ca. 1 m unter GOK) berücksichtigt. Das Ergebnis ergibt einen

Ausnutzungsgrad <1, sodass die Standsicherheit der Böschung auch für den Fall der hohen Aufsättigung des Bermenkörpers nachgewiesen werden konnte.

Um eine Anströmen des Nebengrabens von Wasser aus dem Dammkörper zu verhindern, ist sicherzustellen, dass die Sohlhöhe der Nebengräben über der Sohlhöhe der Rigolenleitung liegt. Relevant ist diesbezüglich das Bauende im Bereich zw. Bau-km 13+773 und Bau-km 14+440. Hierzu hat der Vorhabenträger erläutert, dass die tiefste Höhe des Nebengrabens bei NN -0,65 m liegt. Die Rigolenleitung liegt jeweils am Ablauf zum Grabentyp A bei NN-0,87 m bzw. NN-0,90 m und damit unterhalb der Sohlhöhe des Nebengrabens.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Anschlüsse der Rigolenentwässerung an den offenen Gräben anzupassen (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 21).

Hinsichtlich der Einwendungen zu landschaftspflegerischen Maßnahmen, bei denen es insbesondere um Sachverhalte zu Gewässerunterhaltungsmaßnahmen des Sielverbandes geht, konnten im Verfahren ausgeräumt werden. Es wurde in der Niederschrift über die Erörterungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange vom 27.04.2011 durch den Vertreter des Verbandes die Erledigung erklärt (Punkt 14c bis 14d1,14f bis 14i, 14k, 14l, 14m, 14n der Synopse 2009).

Die Stellungnahme wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17 verwiesen.
Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.1.15 dieses Beschlusses verwiesen.

4.1.23 Sielverband Neuenbrook (02.07.2009, 18.02.2013)

Der Sielverband trägt zu den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen (hier: Ersatzmaßnahme (CEF) Kremper Moor/Neuenbrook) vor.
Die Befürchtungen des Sielverbandes, dass die Gewässerrandstreifen und der Deichfuß vernässen, hat der Vorhabenträger durch Vermerk vom 15.05.2014 des Ingenieurbüros Grontmij GmbH ausgeräumt. Im Ergebnis werden sich an der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme im Vergleich zur heutigen Situation keine Veränderungen des Abflussverhaltens einstellen. Der Abstand der Blänken zum Deichfuß ist zudem ausreichend groß, sodass ein horizontal gerichteter Wasserdrang in Richtung des Deiches an der Moorwettern ausgeschlossen wird.

Die Maßnahme E42.7 sukzessive Entwicklung eines Gehölzstreifens ist in ca. 10m Entfernung vom Deichfuß geplant und hält damit den erforderlichen Schutzstreifen von 5m ein. Die Darstellung des Deichschutzstreifens mit der Vorgabe der Gehölzfreihaltung erfolgt im

Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung. Im Rahmen eines in mehrjährigen Intervallen durchzuführenden Flächenmonitorings wird sichergestellt, dass es durch den bei fortschreitender Sukzession aufkommenden Gehölzbewuchs zu keiner Beeinträchtigung der angrenzenden Deichanlagen kommt.

Auf die Ersatzmaßnahme E42.3 wurde seitens des Vorhabenträgers im Bereich der Gewässer verzichtet. An der Maßnahme A33-1/A33-2 hält der Vorhabenträger aber fest. Es wird auf Anlage 12.0 verwiesen.
Ferner sind die Maßnahmen E42.3 und E42.6 entfallen, so dass diesbezügliche Einwendungen gegenstandslos geworden sind.

Vom Vorhabenträger wurde zugesagt, dass auf den Erwerb der Gewässerabschnitte verzichtet wird. Die Grunderwerbspläne sind entsprechend angepasst worden.

Bezüglich des 5m breiten Unterhaltungsstreifen beidseits der Gewässer der externen Kompensationsflächen, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit dem MELUR am 24.06.2014 folgende Änderungen vorgenommen: 1. ist die Unterhaltung der Gewässer von einem 5 m breitem Streifen weiterhin möglich, 2. darf das anfallende Räumgut in diesem Streifen abgelegt werden, 3. aufgrund dessen, dass auf diesem Streifen Räumgut abgelegt werden darf und daher ein Nährstoffeintrag nicht ausgeschlossen werden kann, wird dieser Streifen nicht für die biotopbezogene Kompensation angerechnet, 4. wird dieser Streifen weiterhin mit den angrenzenden Flächen unterhalten und gepflegt. Die Anrechenbarkeit als Maßnahme zur Kompensation der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und für Brutvögel bleibt bestehen. Der Vorhabenträger hat zur Räumgutablagerung entsprechende Änderungen vorgenommen und als Deckblätter vorgelegt. Es wird auf Anlage 12.0 verwiesen.

In der Niederschrift über die Erörterungstermine mit den Trägern öffentlicher Belange vom 27. April 2011 erklärt der Verbandsvorsteher des Sielverbandes Neuenbrook, dass die Stellungnahme vom 02.07.09 für erledigt zu erklären ist, wenn gemäß Erwiderung verfahren wird.

4.1.24 Stadtentwässerung Glückstadt (03.07.2009)

Die Stadtentwässerung Glückstadt ist von der Maßnahme nicht betroffen.

4.1.25 Autokraft GmbH (06.07.2009)

Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

4.1.26 Deutsche Post Real Estate Germany GmbH (05.08.2009)
Es wurde auf eine Stellungnahme verzichtet.

4.1.27 E.ON Netz GmbH Betriebszentrum Lehrte (30.06.2009)
Die Planung berührt keine Belange der E.ON Netz GmbH.

4.1.28 Schleswig-Holstein Netz AG ehem. E.On Hanse Netzcenter Dägeling (30.06.2009, 13.02.2013)
Es bestehen keine Bedenken gegen die Baumaßnahme. Maßnahmen zur Leitungsumlegung sind bekannt.

4.1.29 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (24.07.2009)
Es liegen keine Einwände vor. Die genannten Behörden wurden im Rahmen des Anhörverfahrens ebenfalls beteiligt.

4.1.30 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG (07.07.2009)
Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

4.1.31 Polizeidirektion Itzehoe (26.05.2009, 18.02.2013)
Auf eine Stellungnahme wurde jeweils verzichtet.

4.1.32 Transpower Stromübertragungs GmbH (30.06.2009)
Das Unternehmen ist von der Maßnahme nicht betroffen.

4.1.33 Vattenfall Europe Business Service GmbH (02.07.2009)
Das Unternehmen ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

4.1.34 Zweckverband ÖPNV Steinburg (19.08.2009)
Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.

4.1.35 Deutsche Telekom Technik GmbH ehem. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (21.07.2009, 14.02.2013)

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken.
Die Belange der Telekom wurden ausreichend berücksichtigt.
Es wird ferner auf Ziffer 2.1.2.1 Nr. 3 verwiesen.

4.1.36 Landgesellschaft (21.02.2013)

Die Landgesellschaft hat keine Bedenken gegen die geplante Baumaßnahme.

4.2 Private Einwendungen

4.2.1 …….. (24.06.2009)

Der Vorhabenträger hat nach Erörterung den Plan geändert und die verbleibenden Restflächen des Einwenders westlich der A 20 zum Erwerb ausgewiesen (vgl. Deckblätter zur Anlage 14.1 Bl. 12, Anlage 14.2 Bl. 19). Demzufolge erübrigen sich die Einwendungen zur Erreichbarkeit dieser Flächen. Ferner sind die dinglichen Sicherungen für Überwegungsrecht aller betroffenen Flurstücke entfernt worden. Aufgrund der flächenschonenderen Verschiebung der Baustelleneinrichtungsfläche für den Tunnelbau werden die östlich der Trasse liegenden Flurstücke des Einwenders, mit Ausnahme des Flurstücks 13/3, nur noch für einen ca. 16 m breiten Streifen parallel zur Trasse vorübergehend in Anspruch genommen. Die Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Betrieb, insbesondere in Bezug auf das Einkommenssteuergesetz und der Düngeverordnung, werden dadurch minimiert.

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

Im Übergangsbereich des Ablaufgrabens (Bauwerksverzeichnis-Nr.13) vom Regenrückhaltebecken zur Landweg Wettern hat der Vorhabenträger in der Planänderung eine ca. 8 m breite Durchfahrt vorgesehen. Diese dient zum einen als Überfahrt zwischen den Flurstücken 7/3 und 6/3 und zum anderen zur beidseitigen Grabenräumung.

Aufgrund dessen, das das Wohngebäude des Einwenders sehr nah im Baustellenbereich der Maßnahme liegt, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, eine Beweissicherung für das Gebäude vorzusehen.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.
Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.3.19 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.2 …….. (24.06.2009)

Hinsichtlich der Forderung der Einwenderin nach einer Anbindung der östlich der Trasse gelegenen Restfläche des Flurstücks 6/9 der Flur 3, Gemarkung Kollmar, konnte im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen Einigung erzielt werden. Auf eine gesonderte Anbindung wird verzichtet, es erfolgt eine Erschließung, wie auch im Bestand über das Nachbarflurstück 6/10 der Flur 3.

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Ferner hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass während und nach der Bauphase die Entwässerung der Flächen funktioniert.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.
Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.3.45 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.3 …….. (10.06.2011)

Mit dem Eigentümer, der durch das geplante Bauvorhaben betroffenen Flächen, konnte mittlerweile ein Kauf-/Tauschvertrag geschlossen werden. Die Stellungnahme bezüglich der betroffenen Flurstücke 17/4, 16/1, 15/1, 10/1 und 14/4 der Flur 4, Gemarkung Kollmar, wird daher für erledigt erklärt.

Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.3.47 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.4 …….. (14.07.2009, 20.07.2009)

Der Vorhabenträger erklärt, dass die Erreichbarkeit des Grundstücks der Einwender an das öffentliche Straßennetz, über die K 23 – Steindeich, während der Bauphase sichergestellt wird. Dies gilt ebenfalls für die Anfahrtsmöglichkeit von Rettungsdiensten zum Grundstück. Die Führung der Bodenmassentransporte erfolgt über die Trasse zur B 431, sodass sich hieraus keine Behinderungen ergeben werden. Dennoch kann es in Einzelfällen zu kurzzeitigen Einschränkungen kommen, eine Vollsperrung der Straße Steindeich ist hingegen nicht geplant.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass die betroffenen Anwohner vor Baubeginn eine Liste der zuständigen Ansprechpartner für den Baubetrieb beim Vorhabenträger abfordern können. Diese Ansprechpartner sind während der üblichen Betriebszeiten zu erreichen. Eine Erreichbarkeit über 24 Stunden ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.
Es wird des Weiteren auf Ziffer 5.3.49 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.5 …….. (10.06.2009, 15.03.2013, 20.11.2014)

Im Bereich des Bauwerkes 10.05 (Langhalsener Wettern) hat der Vorhabenträger die Unterführung, die als Verbindung des zerschnittenen Flurstücks 36/8 dient, im Zuge der Planänderung bituminös ausgebildet (vgl. Deckblatt Anlage 7 Bl.13 sowie Bauwerksverzeichnis-Nr. 25a). Die Breite der Befestigung ist begrenzt durch den Böschungsfuß der Brücke und den Stützpfeilern. Die Trennung durch einen Zaun, um die Fahrspur von der Viehtrift zu trennen, wird im Zuge der Baudurchführung mit dem Eigentümer abgestimmt.
Die Unterführungslänge richtet sich nach der Breite des Bauwerkes. Die lichte Weite beträgt ca. 32,50 m. Die befestigte Unterführung ist mit ca. 100 m Länge geplant. Die Verrohrungen (Bauwerksverzeichnis-Nr.24 und 25) erfolgen jeweils vom Graben Typ A bzw. B bis zur Einleitstelle der Langenhalsener Wettern. Nach Erörterung besteht Einvernehmen über die Länge der geplanten Verrohrung.

Hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe des Bauwerks Nr.10.05 wird darauf hingewiesen, dass bei allen Straßenbrücken grundsätzlich eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m sicherzustellen ist, um die Regelmaße inklusive Bewegungs- und Sicherheitsspielraum zu berücksichtigen. Lediglich bei Neubauten von Brücken über Bundesfernstraßen sind gemäß Allgemeinem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr mit Rücksicht auf Veränderungen der Höhen, z.B. bei Deckenerneuerungen im Hocheinbau, lichte Höhen von mindestens 4,70 m auszuführen. Eine Erhöhung wäre verbunden mit der gleichzeitigen Anhebung der Gradiente der Autobahn und damit auch eine stärkere Böschungsausbildung.

Nach Erörterung sagt der Vorhabenträger zu, das Gefälle der Befestigung (Bauwerksverzeichnis-Nr.25a) in Richtung Wettern herzustellen. Entsprechende Abstimmungen werden in der Baudurchführung mit dem Eigentümer abgestimmt, sodass dieser Punkt als erledigt erklärt wird.

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Zudem hat der Vorhabenträger dem Eigentümer zugesagt, die fertiggestellten Drainagearbeiten vor Verfüllung in Augenschein zu nehmen und die zu ersetzenden Sauger mindestens in einem Durchmesser von DN 100 wiederherzustellen.

Dasselbe gilt für vorhandene Einfriedungen. Zudem werde durch Zerschneidungen und dadurch verbundene Unterhaltungsmehrlängen der neuen Grenzverläufe vom Baulastträger im Zuge der Entschädigungsverhandlungen abgelöst.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

Es besteht Einvernehmen darüber, dass in Abstimmung vor Baubeginn eine Höheneinmessung der vier Drainageschächte auf dem betroffenen Flurstück vorgenommen wird.

Die Bedenken des Einwenders hinsichtlich der Ausweisung des Flurstücks 34/4 als Grünland konnten in der Erörterung zur Planänderung ausgeräumt werden. Zum Zeitpunkt der Kartierung für den Bestandsplan des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde auf dieser Fläche „Grünland“ vorgefunden und entsprechend bilanziert. Eine Einschränkung der Bewirtschaftung für den Eigentümer ergibt sich daraus nicht.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger im Bereich des Brückenbauwerkes 10.05 ein Leerrohr mit einem Durchmesser 300 angeordnet, um dem Eigentümer der durch die Trasse zerschnittenen Flurstücke die Möglichkeit zur Verlegung von Wasser- und Weidestromleitungen zu geben (vgl. Deckblätter zur Anlage 7, Bl. 13 und Anlage 10.2, BWV-Nr.19a).

Der Abtransport des anfallenden Bodens für die Herstellung der Autobahn erfolgt über die A 20 – Trasse und das klassifizierte Straßennetz (vgl. auch Ziffer 5.06 dieses Beschlusses). Die Ausweisung der vorübergehenden Inanspruchnahmen parallel zu den Gräben Typ A und B erfolgt insbesondere zur Grabenprofilierung und zum Befahren der entsprechenden Fahrzeuge. Auf diese Weise soll die befürchtete Verdichtung minimiert werden. Eine Inanspruchnahme über das bereits vertraglich geregelte hinaus ist mit dem Eigentümer wiederum einvernehmlich zu vereinbaren. Diesbezüglich wird auf die Ziffer 2.1.2.1 Nr. 7 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Erreichbarkeit der betroffenen Flächen westlich und östlich der geplanten Trasse während der Bauzeit wird seitens des Vorhabenträgers zugesichert. Bei kürzeren bauzeitlichen Unterbrechungen wird rechtzeitig eine Abstimmung zwischen dem Baulastträger und dem Einwender vorgenommen.

Bezüglich der Baustraße zum Speicherbecken über das Flurstück 28/7 der Flur 3, wird der Vorhabenträger im Zuge der in der Baudurchführungen notwendigen Detailänderungen in Abstimmung mit dem Eigentümer vornehmen, sofern andere Belange, wie die des Naturschutzes, nicht entgegenstehen.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.

Zwischenzeitlich konnte mit dem Eigentümer bereits ein Grunderwerbsvertrag einschließlich der Vereinbarung der baulichen Verpflichtungen für sämtliche Auswirkungen und Folgeschäden, bedingt durch den A 20 Neubau, geschlossen werden, so dass alle Forderungen diesbezüglich bereits vollständig abgefunden und entschädigt wurden. Dies beinhaltet auch die Lagerung und den Transport des Oberbodens auf der Fläche im Bereich „Fielhöhe“.

Des Weiteren wird auf Ziffer 5.3.66 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.6 …….. (27.05.2009)

Die Bedenken zur Unterführung der Langhalsener Wettern erklärt der Einwender aufgrund der Erläuterung im Zuge der Erwiderung für erledigt.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger Deckblätter zu den Zufahrten Bauwerksverzeichnis-Nr. 14b, 14c und 16 erstellt. Sie werden im Bereich des 6,00 m breiten Wirtschaftsweges in 4,00 m Breite zuzüglich beidseitigem 1,00 m Bankett ausgeführt, im Bereich des 3,00 m breiten Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a) wird die Zu-

fahrt in 8,00 m Breite ausgeführt. Auf das Deckblatt der Anlage 7 Bl. 12 und 13 wird verwiesen. Eine genaue Anpassung während der Baudurchführung wird zugesagt.

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen inkl. Sammler, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Die Unterhaltung der Vorfluter verbleibt bei den jeweils zuständigen Sielverbänden.

Mittlerweile konnte der Vorhabenträger mit dem Einwender eine Vereinbarung schließen, sodass die Bedenken der Existenzgefährdung ausgeräumt werden konnten.

Die östlich der Trasse der BAB A 20 liegenden Flurstücke inklusive der Hofstelle werden zukünftig von den westlich gelegenen abgeschnitten. Die dadurch entstehenden Umwege werden im Zuge der Entschädigungsverhandlung entsprechend berücksichtigt. Die westlichen Flurstücke sind hingegen weiterhin an das öffentliche Wegenetz angebunden. Und zwar in der Weise, dass die Flächen über den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 15) an die Deichreihe angebunden werden. Auf Ziffer 5.016 dieses Beschlusses wird diesbezüglich verwiesen.

Werden im Zuge der geplanten Baumaßnahme private Versorgungsleitungen zerschnitten sind diese grundsätzlich wieder herzustellen oder aber eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Leerrohre werden grundsätzlich nur in Verbindung mit Querungsbauwerken vorgesehen. Der Vorhabenträger hat überprüft, ob die Versorgung der abgeschnittenen Flurstücke auf andere Art und Weise hergestellt werden kann. Da dies nicht durchführbar ist, insbesondere wegen der parallel zur Trasse verlaufenden Gräben, hat der Einwender dem Grunde nach Anrecht auf Entschädigung für diese Beeinträchtigung.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.
Des Weiteren wird auf Ziffer 5.3.67 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.7 …….. (24.06.2009)

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen inkl. Sammler, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Zudem hat

der Vorhabenträger bei den Drainagearbeiten dem Eigentümer eine enge Abstimmung zugesagt.

Das Überquerungsbauwerk über das Verbandgewässer Nr. 4 - Kleine Wettern - wird in einer Breite von 16 m hergestellt.

Werden im Zuge der geplanten Baumaßnahme private Versorgungsleitungen zerschnitten sind diese grundsätzlich wieder herzustellen oder aber eine entsprechende Entschädigung zu leisten. Leerrohre werden grundsätzlich nur in Verbindung mit Querungsbauwerken vorgesehen. Der Vorhabenträger hat überprüft, ob die Versorgung der abgeschnittenen Flurstücke auf andere Art und Weise hergestellt werden kann. Da dies nicht durchführbar ist, insbesondere wegen der parallel zur Trasse verlaufenden Gräben, hat der Einwender dem Grunde nach Anrecht auf Entschädigung für diese Beeinträchtigung.

In allen Fällen, in denen eingefriedete Grundstücke angeschnitten oder durchschnitten werden, werden die Einfriedigungen zu Lasten des Baulastträgers wieder hergestellt. Dabei werden die vorhandenen Einfriedigungen unter Ersatz des abgängigen Materials auf die neue Grenze versetzt. Die Unterhaltung von Einfriedigungsmehrlängen im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen abgelöst. Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger beidseits der Autobahntrasse eine Wildzäunung vorgesehen, die gleichzeitig auch eine Barriere für das Vieh darstellt.

Bezüglich der Regelung des Viehfanghagens wird auf die Entschädigungsverhandlungen verwiesen.

Die Gehölzanpflanzungen zwischen Verbandsgewässer und Autobahntrasse (Maßnahme G24 und G38) sind in ihrer Lage geändert worden (vgl. Anlage 12.2.3 Bl.14), so dass eine Beeinträchtigung der Grabenräumung sowie einer Beschattung der angrenzenden Flurstücke ausgeschlossen wird.

Weiter wird das Vorgewende, wie heute vorhanden, wieder hergestellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2).

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger eine Ausweiche auf Höhe der Zufahrt zum Flurstück 62/2 vorgesehen (vgl. Deckblatt zur Anlage 7 Bl. 14). Die Zufahrt (Bauwerksverzeichnis-Nr.30) ist auf die heutige Lage verlegt worden und in ausreichender Breite ausgeführt worden.

Mittlerweile konnte der Vorhabenträger mit dem Einwender eine Vereinbarung schließen, sodass die Bedenken der Existenzgefährdung ausgeräumt werden konnten. Alle weiteren grundstücksbezogenen Bedenken werden ebenfalls mit der Vereinbarung abgegolten.

Die vorstehende Anregungen und Bedenken werden demzufolge für erledigt erklärt.
Des Weiteren wird auf Ziffer 5.3.69 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.8 …….. (07.07.09)

Mit dem Eigentümer der durch das geplante Bauvorhaben betroffenen Flächen konnte mittlerweile ein Kaufvertrag abgeschlossen werden. Die Stellungnahme bezüglich des betroffenen Flurstücks 12/3, Flur 34, Gemarkung Kollmar wird daher für erledigt erklärt.

4.2.9 …….. (16.07.2009)

Zum Einwand, dass die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Der von der Einwenderin übermittelte Drainageplan kann dem Übersichtslageplan im Materialband entnommen werden. Angeschlossen werden die auf den Flurstücken der Einwenderin zerstörten Drainagen über Sammler an den geplanten angrenzenden Graben Typ A. Detailplanungen hierzu erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.
Durch den Bau der A 20 wird im Baubereich der anstehende Boden verdichtet. Dieser ca. 12 m breite Streifen parallel zur Trasse, der hauptsächlich der Erstellung des Graben Typ A dient, wird im Grunderwerbsplan (Anlage 14.1) als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet und damit auch gesondert entschädigt. Diesbezüglich wird auf die außerhalb der Planfeststellung geregelte Entschädigungsverhandlung verwiesen.

Die Einwendung wird für den vorstehenden Sachverhalt für erledigt erklärt.
Des Weiteren wird auf Ziffer 5.3.81 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.10 …….. (15.06.2009)

Hinsichtlich der Bedenken zur Bewirtschaftung der westlich der Trasse liegenden Restflächen, insbesondere des Viehtriebes, hat der Vorhabenträger eine Viehtrift sowie eine getrennte Fahrspur entlang der Langhalsener Wettern in jeweils 3,00 m Breite angeordnet (vgl. Deckblätter zu Anlage 7, Bl. 13 sowie Anlage 10.1 Bauwerksverzeichnis-Nr. 25a).

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen inkl. Sammler, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Zudem hat der Vorhabenträger bei den Drainagearbeiten dem Eigentümer eine enge Abstimmung zugesagt.

Der Vorhabenträger wird im Zuge der Unterführung des Wirtschaftsweges (Bauwerksverzeichnis-Nr.15) Leerrohre für zerschnittene Versorgungsleitungen anordnen.

Bezüglich der Verbringung der Gülle auf die westlich der Trasse gelegenen Flurstücke sowie die Regelung des Viehfanghagens wird auf die Entschädigungsverhandlungen verwiesen.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

In allen Fällen, in den eingefriedete Grundstücke angeschnitten oder durchschnitten werden, werden die Einfriedigungen zu Lasten des Baulastträgers wieder hergestellt. Dabei werden die vorhandenen Einfriedigungen unter Ersatz des abgängigen Materials auf die neue Grenze versetzt. Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger beidseits der Autobahntrasse eine Wildzäunung vorgesehen, die gleichzeitig auch eine Barriere für das Vieh darstellt. Eine spezielle bullensichere Zäunung, sofern nicht eine vorhandene zerschnitten wird, ist vom Einwendern selbst zu errichten.

Aufgrund dessen, dass das Wohngebäude des Einwenders sehr nah im Baustellenbereich der Maßnahme liegt, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, eine Beweissicherung für das Gebäude vorzusehen.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger Deckblätter zu den Zufahrten Bauwerksverzeichnis-Nr. 18a, 19, 20, 38 und 38a erstellt. Sie sind entsprechend der Forderungen in der entsprechenden Breite ausgeführt und an die geforderte Lage verlegt bzw. gelegt worden. Auf das Deckblatt der Anlage 7 Bl. 13 und 13a wird verwiesen. Eine genaue Anpassung während der Baudurchführung wird zugesagt.

Der parallel zum Wirtschaftsweg/Betriebsweg verlaufende Entwässerungsgraben ist in seiner Böschungsausbildung optimiert worden, sodass die Inanspruchnahme reduziert werden konnte (vgl. Deckblätter der Anlagen 7 und 14 Bl.13).

Das Brückenbauwerk 10.06 über die Kehrweg-Wettern ist in der Planänderung angepasst worden. Die lichte Weite wurde von 12,00 m auf 11,00 m verringert und bei der Unterführung wird nunmehr eine lichte Höhe von 1,00 m über dem Mittelwasserstand eingehalten, statt vormals 1,00 m über der Berme. Die Bermen bleiben überflutungsfrei. Eine ausreichende Durchlässigkeit für die im Wasser lebenden Tierarten bleibt erhalten. Die Absenkung der Gradiente bewirkt einen Höhenunterschied um ca. 1 m, sodass die befürchtete Sichtbeeinträchtigung von der Hofstelle zum Altenteiler nicht mehr besteht, sowie die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gegeben ist.
Ferner sind die Deckblätter der Anlage 12.2.3 Bl.13a mit den Maßnahmenblättern A46 und A39 hinsichtlich der Bepflanzung angepasst worden.

Mittlerweile konnte der Vorhabenträger mit den Einwendern eine Vereinbarung schließen, sodass die Bedenken der Existenzgefährdung ausgeräumt werden konnten.

Die vorstehende Anregungen und Bedenken werden demzufolge für erledigt erklärt.

Des Weiteren wird auf Ziffer 5.3.90 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.11 …….. (15.09.2009)

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen inkl. Sammler, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Zudem hat der Vorhabenträger dem Eigentümer zugesagt, die fertiggestellten Drainagearbeiten vor Verfüllung in Augenschein zu nehmen.

Für die überbaute Zufahrt zum Flurstück 66/1 hat der Vorhabenträger in der Planänderung Ersatz geschaffen (vgl. Deckblatt der Anlage 7 Bl.14, Bauwerksverzeichnis-Nr. 28a). Eine genaue Anpassung während der Baudurchführung wird zugesagt.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen

zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

Die Einwendung wird für die vorgenannten Sachverhalte für erledigt erklärt.
Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.87 dieses Beschlusses verwiesen.

4.2.12 …….. (22.06.2009, 09.02.2012, 28.02.2012)

Der Einwender ist betroffen durch die Flächeninanspruchnahme der Flurstücke 11/4 und 9/4 der Flur 35, Gemarkung Kollmar, wegen der notwendigen Verlegung der Landweg Wettern. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücke.
Die beiden betroffenen Flurstücke werden im südöstlichen Bereich angeschnitten. Durch die ständige Auflast im Bereich des Tunnelportals wird die Landweg Wettern überplant und muss entsprechend verlegt werden. Für die Verlegung selbst müssen die betroffenen Flurstücke vorübergehend Inanspruch genommen werden. Zukünftig geht dem Einwender zwar ca. 2.100 m² Fläche dauernd verloren, durch die Verlegung des Gewässers wird der jetzt spitzwinklige Flächenzuschnitt begradigt und ermöglicht so eine günstigere Bearbeitbarkeit. Die Anschneidung der Flächen wird im Zuge der Entschädigungsverhandlung, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entsprechend berücksichtigt. Mittlerweile konnte der Vorhabenträger mit dem Einwender eine Vereinbarung schließen, sodass die Bedenken zur Flächeninanspruchnahme ausgeräumt und entsprechend abgegolten wurden.

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen inkl. Sammler, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Zudem hat der Vorhabenträger bei den Drainagearbeiten dem Eigentümer eine enge Abstimmung zugesagt.

Die durch die Baumaßnahme betroffenen Vorgewende werden in Abstimmung mit dem Eigentümer in der vorhandenen Breite wiederherstellt (vgl. Ziffer 2 der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis Anlage 10.2). Auch während der Bauzeit wird ein dementsprechendes Vorgewende vorgehalten.

Der Vorhabenträger hat das ursprünglich ausgewiesene Überwegungsrecht auf dem Flurstück 9/4 überprüft und in der Planänderung entfernt (vgl. Deckblatt zur Anlage 14.2, Bl. 18).

Die Einwendung wird für die vorgenannten Sachverhalte für erledigt erklärt.
Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.107 dieses Beschlusses verwiesen.

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 zugeordneten Einwender ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Träger des Vorhabens namentlich bekannt gegeben.

5.0 Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen

5.01. Verfahrensfragen
5.02. Notwendigkeit und Bedarf des Verfahrens
5.03. Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
5.04. Abschnittsbildung
5.05. Tunnelbau und Tunnelsicherheit
5.06. Auswirkungen während der Bauzeit
5.07. Verkehrsprognose - LKW-Anteile
5.08. Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
5.09. unmittelbare Beeinträchtigungen / Flächeninanspruchnahme
5.010. wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
5.011. Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg
5.012. Agrarstrukturelles Gutachten
5.013. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
5.014. jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune
5.015. Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
5.016. Mehrwege – Umwege
5.017. mittelbare Beeinträchtigungen
5.018. Artenschutz
5.019. Gebietsschutz
5.020. Arbeitshilfen und Leitfäden
5.021. Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans
5.022. Bau-, anlage und betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG
5.023. Klimaschutz – Klimawandel

5.024. Biodiversitätskonvention – Biologische Vielfalt

5.025. Präklusion

5.1 Träger öffentlicher Belange

5.1.1 Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landespolizeiamt, Dezernat 13 (19.01.2013)

wegen: - Ausbau der B 431zwischen St. Margarethen und Brokdorf

5.1.2 Kreis Steinburg

Untere Wasserbehörde
(13.07.2009, 18.03.2013, 25.11.2014)
wegen: - beidseitige Grabenräumung
- Überschwemmungsgebiet Borsfleth / Wewelsfleth

Ordnungsamt (09.07.2009)
wegen: - Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- zweite Rettungszufahrt zum Tunnelportal

Kreisbauamt – Regionalentwicklung (13.07.2009)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit
- Verkehrsprognose
- Anpassung des Radwegenetzes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit

Untere Naturschutzbehörde (18.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

Zivil- und Katastrophenschutz (18.03.2013)
wegen: - Tunnelbau und Tunnelsicherheit

5.1.3 Stadtverwaltung Glückstadt (17.06.2009, 13.03.2013, 04.11.2014)

wegen: - Verkehrsprognose
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit

5.1.4 Stadt Elmshorn (22.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.1.5 Amt Wilstermarsch (08.07.2009, 17.12.2012)

wegen: - Verkehrsprognose
- Ausbau des nachgeordneten Wegenetzes
- Bau einer Ortsumgehung für Brokdorf und Sankt Margarethen
- Anlegung eines Radweges an der B 431 zwischen Brokdorf und Landscheider
- Verbreiterung Störsperrwerk in Wewelsfleth
- Anordnung einer Gewichtsbeschränkung der B 431

5.1.6 RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Herzhorn (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- Wirtschaftswegbreite
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Agrarstrukturelles Gutachten
- mittelbare Beeinträchtigung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG

5.1.7 Gemeinde Hohenfelde und RA Mohr für die Gemeinde (21.07.2009, 18.03.2013, 30.11.2014)

wegen:
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Auswirkungen während der Bauzeit
- zugesagte Verwallung wurde in Planänderung nicht berücksichtigt
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Verfahrensfragen
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Artenschutz

5.1.8 RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Engelbrechtsche Wildnis (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- Wirtschaftswegbreite
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Agrarstrukturelles Gutachten
- mittelbare Beeinträchtigung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000

- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG

5.1.9 RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Neuendorf (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- Wirtschaftswegbreite
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Agrarstrukturelles Gutachten
- mittelbare Beeinträchtigung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Klimaschutz/Klimawandel

5.1.10 RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Sommerland (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- Wirtschaftswegbreite
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Agrarstrukturelles Gutachten
- mittelbare Beeinträchtigung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Klimaschutz/Klimawandel

5.1.11 RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Kollmar (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.201)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Abschnittsbildung
- Agrarstrukturelles Gutachten
- Wirtschaftswegbreite
- Verfahrensfragen
- mittelbare Beeinträchtigung
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention,
- Klimaschutz/Klimawandel

5.1.12 Gemeinde Krempdorf und RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Krempdorf (07.03.2013, 14.03.2013, 20.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt)
- Wirtschaftswegbreite
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Agrarstrukturelles Gutachten
- mittelbare Beeinträchtigung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose –LKW-Anteile
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG

5.1.13 Gemeinde Blomesche Wildnis (18.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.1.14 Deich- und Hauptsielverband Kremper Marsch (09.07.2009, 11.03.2013)

wegen:
- Gewässerverzeichnis

- Erhöhung Trogumwallung
- Schadensersatz bei Deichbruch
- Unterhaltungslast Grabentyp A

5.1.15 Sielverband Kollmar (06.07.2009, 11.03.2013, 011.2014)

wegen:
- beidseitige Grabenräumung
- Gewässerverzeichnis
- Gewährleistung Gräben Typ A und C
- Verrohrung zwischen Gräben und Einleitstellen zu klein bemessen
- Erhöhung Trogumwallung

5.2 <u>anerkannte Naturschutzvereine</u>

5.2.1 RA Dr. W. Mecklenburg für Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein – AG 29 (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014)

wegen:
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Verfahrensfragen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Agrarstrukturelles Gutachten
- jagdrechtliche Belange
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Klimaschutz/Klimawandel

5.2.2 Ra Mohr für den BUND – Landesverband Schleswig-Holstein; Stellungnahmen von RA Dr. W. Mecklenburg für Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Schleswig-Holstein (22.07.2009) und RA Kremer für Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Schleswig-Holstein (21.03.2013) sowie BUND Landesverband Schleswig Holstein (01.12.2014)

wegen:
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Verfahrensfragen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens

- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- jagdrechtliche Belange - Wildschutzzäune
- Abschnittsbildung
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Agrarstrukturelles Gutachten
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Klimaschutz/Klimawandel

5.2.3 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Niedersachsen (23.07.2009)) und RA Kremer für Bund für Umwelt und Naturschutz– Landesverband Niedersachsen (21.03.2013, 01.12.2014)

wegen:
- Abschnittsbildung
- Verfahrensfragen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Klimaschutz/Klimawandel

5.2.4 RA Mohr für NABU Schleswig-Holstein (23.07.2009, 21.03.2013, 27.11.2014, 01.12.2014)

wegen:
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Ablauf des Erörterungstermins
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000

- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Klimaschutz/Klimawandel
- Rechtlicher Bindungen durch übergeordnete Planungen und Gesetze

5.2.5 Nabu Glückstadt (28.02.2013)

wegen:
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Artenschutz
- Gebietsschutz/Natura 2000
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes
- bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG
- Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Klimaschutz/Klimawandel
- Rechtlicher Bindungen durch übergeordnete Planungen und Gesetze

5.3 <u>Private Einwendungen</u>

5.3.1 Einwendung Typ A (24.06.2009, 01.12.2014 - RA Günther –Standard-)

……..
……..
……..
……..

wegen:
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme
- Abschnittsbildung
- Notwendigkeit der Maßnahme
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.2 Einwendung Typ B (21.07.2009 - RA Mecklenburg – Standard-)

……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..
……………..

wegen:
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.3 Einwendung Typ C (18.07.2009 - RA Mecklenburg – Standard L114/A7/Wittenborn)

……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..

wegen:
- Verfahrensfragen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Arten- und Gebietsschutz

5.3.4 RAe Günther und Partner (23.07.2009, 01.12.2014 –

……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..

wegen:
- unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Agrarstrukturelles Gutachten
- Abschnittsbildung
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verkehrsprognose -LKW-Anteile
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz

- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.5 RAe Günther und Partner (24.06.2009, 20.03.2013, 21.03.2013, 01.12.2014 –

……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..

wegen:
- unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Agrarstrukturelles Gutachten
- Abschnittsbildung
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.6 Einwendung Typ D (16.03.2013 – Baustellenverkehr)

……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..

……..
……..
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.7 Einwendung Typ E (19.03.2013 –)

……..
……..
……..
……..
wegen: - Verkehrsprognose
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.8 Einwendung Typ F (20.03.2013 – Baustellenverkehr LTU)

……..
……..
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.9 Einwendung Typ G (21.03.2013 – Baustellenverkehr)

……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..
……..

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.10 ……. (21.06.2009)

wegen: - Verfahrensfragen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Agrarstrukturelles Gutachten
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.11 ……. (10.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.12 ……. (21.07.2009)

wegen: - Einwendung Typ A
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.13 ……. (16.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.14 ……. (16.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.15 ……. (20.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.16 ……. (12.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.17 ……. (11.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile

5.3.18 ……. (14.07.2009)
wegen: - Einwendung Typ B
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.19 ……. (24.06.2009)
wegen: - Variantenwahl der Trasse

5.3.20 ……. (17.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.21 ……. (22.07.2009)
wegen: - Beeinträchtigungen aus anderen A 20 - Abschnitten
- Einwendung Typ C

5.3.22 ……. (17.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.23 ……. (20.03.2013)
wegen: - Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärmemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Abschnittsbildung
- Hinweis auf Einwendung der RA Günther und Partner
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.24 ……. (15.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.25 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.26 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.27 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.28 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung

- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.29 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.30 ……. (14.07.2009)

wegen:
- Einwendung Typ A
- Auswirkungen während der Bauzeit
  mittelbare Beeinträchtigungen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.31 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.32 ……. (22.06.2009) und RA Dr. Mecklenburg (25.05.2010, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014 – für …….)

wegen:
- mittelbare Beeinträchtigung
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten

- jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune
- Abschnittsbildung
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Existenzgefährdung
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.33 ……. (12.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.34 ……. (19.07.2009, 19.03.2013)

wegen:
- Einwendung Typ A
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verkehrsprognose
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.35 ……. (12.03.2013)

wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.36 ……. (30.06.2009)

wegen:
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- mangelnde Tragfähigkeit der Zubringer zur A 20
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Auswirkungen während der Bauzeit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes
- Ausgleichsmaßnahmen in Haseldorf

5.3.37 ……. (18.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.38 ……. (22.07.2009)
wegen: - Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.39 ……. (20.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.40 ……. (17.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.41 ……. (15.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.42 ……. (15.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.43 ……. (15.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.44 ……. (12.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.45 ……. (24.06.2009)
wegen: - Variantenwahl der Trasse
- Wirtschaftswegbreiten

5.3.46 ……. (19.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.47 ……. (10.06.2009)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit
- Lärmbeeinträchtigungen
- Variantenwahl der Trasse
- wassertechnischen Sachverhalt

- Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose
- Abschnittsbildung
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.48 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Einwendung Typ B
- Vernässung des Grundstücks durch Baumaßnahme

5.3.49 ……. (14.07.2009, 20.07.2009, 13.03.2013)

wegen:
- Flächeninanspruchnahme mit Dienstbarkeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Übernahmeanspruch für Grundstück
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.50 ……. (13.07.2009)

wegen:
- Flächeninanspruchnahme mit Dienstbarkeit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Übernahmeanspruch für Grundstück
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen

5.3.51 ……. (15.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.52 ……. (16.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.53 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit, hier: Beweissicherung

5.3.54 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.55 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.56 ……. (16.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.57 ……. (18.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.58 ……. (22.07.2009, 19.03.2013)

wegen:
- Abschnittsbildung
- Verfahrensfragen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten

5.3.59 ……. (16.06.2009)

wegen:
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- mangelnde Tragfähigkeit der Zubringer zur A 20
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Auswirkungen während der Bauzeit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes
- Ausgleichsmaßnahmen in Haseldorf

5.3.60 ……. (20.06.2009, 21.07.2009, 06.03.2013)

wegen:
- Einwendung Typ B
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Übernahmeanspruch für Grundstück
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.61 ……. (16.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.62 ……. (10.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.63 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.64 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.65 ……. (14.07.2009)

wegen:
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme
- mittelbare Beeinträchtigungen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Übernahmeanspruch für Grundstück

5.3.66 ……. (10.06.2009, 15.03.2013, 20.11.2014)

wegen:
- Beschattung landwirtschaftlicher Flächen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Viehtränken und Viehfanghagen
- Beeinträchtigung durch Lärmemisssionen

5.3.67 ……. (27.05.2009)

wegen:
- unmittelbare Beeinträchtigung
- Variantenwahl der Trasse
- wassertechnischer Sachverhalt
- Beeinträchtigung durch Lärmemissionen

5.3.68 ……. (20.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.69 ……. (……., 24.06.2009)
wegen: - Tunnel/Brücke für direkte Flächenverbindung
- Wirtschaftswegbreite und -befestigung

5.3.70 ……. (20.07.2009)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit, hier: Beweissicherung

5.3.71 ……. (22.07.2009)
wegen: - Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.72 RA Dr. Mecklenburg (22.07.2009 – für …….)
wegen: - jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes
- Einwendung Typ C

5.3.73 RA Mecklenburg (22.07.2009 – für …….)
wegen: - jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG

5.3.74 ……. (10.07.2009)
wegen - Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.75 ……. (08.03.2013, 14.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.76 ……. (22.07.2009)
wegen: - mittelbare Beeinträchtigungen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune
- Einwendung Typ C
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes
- Austauschbeziehungen von Wild

5.3.77 ……. (19.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.78 RAe Müller-Horn, Püschel & Luther (21.07.2009 – für …….)
wegen: - Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit

5.3.79 ……. (11.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.80 ……. (11.02.2013)
wegen: - Verfahrensfragen

5.3.81 ……. (16.07.2009)
wegen: - Existenzgefährdung
- Mehrunterhaltungskosten für Entwässerungsgräben
- wassertechnischer Sachverhalt
- Beeinträchtigung durch Lärmemissionen

5.3.82 ……. (10.07.2009)
wegen: - Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.83 ……. (10.07.2009, 10.03.2013)
wegen: - Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten

- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.84 ……. (14.02.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.85 ……. (14.07.2009, 18.03.2013, 24.11.2014, 28.11.2014)

wegen:
- Umgehungsstraße Glückstadt
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.86 ……. (17.03.2013)

wegen:
- Bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG
- Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.87 ……. (15.09.2009)

wegen:
- Variantenwahl der Trasse

5.3.88 ……. (15.07.2009)

wegen:
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Vernässung des Grundstücks durch Baumaßnahme
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.89 ……. (22.07.2009)

wegen:
- Abschnittsbildung
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- mittelbare Beeinträchtigungen
- unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme
  bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.90 ……. (15.06.2009)

wegen:
- Beeinträchtigung durch Lärmemissionen
- Variantenwahl der Trasse

5.3.91 ……. (20.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.92 ……. (07.07.2009)

wegen:
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.93 ……. (20.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.94 ……. (14.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.95 ……. (21.07.2009, 12.03.2013, 28.11.2014)

wegen:
- Abschnittsbildung
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens

- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Öffentlichkeitsbeteiligung der 2. Planänderung

5.3.96 ……. (15.02.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.97 ……. (15.02.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.98 ……. (17.02.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.99 ……. (21.07.2009)
wegen:
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.100 ……. (19.07.2009)
wegen:
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Abschnittsbildung
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.101 ……. (23.07.2009)
wegen: - Beeinträchtigung durch Lärmemissionen

5.3.102 ……. (12.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.103 ……. (15.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.104 ……. (12.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.105 ……. (22.07.2009, 19.03.2013)
wegen:
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Verfahrensfragen
- Abschnittsbildung
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.106 ……. (19.07.2009)
wegen:
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen und veraltete Katasterkarten
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.107 ……. (22.06.2009, 09.02.2012, 28.02.2012)
wegen: - Variantenwahl der Trasse

5.3.108 ……. (17.07.2009)
wegen:
- Einwendung Typ A
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigung durch Lärmemissionen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.109 ……. (16.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.110 ……. (16.07.2009)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit
- Verfahrensfragen
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten
- Abschnittsbildung
- Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld)
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.111 ……. (20.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.112 ……. (15.07.2009)

wegen:
- Einwendung Typ B
- wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.113 ……. (29.06.2009, 14.02.2013)

wegen:
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Flächeninanspruchnahme mit Dienstbarkeit

- Auswirkungen während der Bauzeit
- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Übernahmeanspruch für Grundstück
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.114 ……. (11.02.2013)

wegen:
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arbeitshilfen und Leitfäden
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.115 ……. (13.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.116 ……. (19.02.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.117 ……. (18.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.118 ……. (12.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.119 ……. (14.02.2013)

wegen:
- Verfahrensfragen

5.3.120 ……. (11.02.2013)

wegen:
- Verfahrensfragen

5.3.121 ……. (18.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.122 ……. (18.03.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

5.3.123 ……. (10.07.2009, 26.02.2013)

wegen:
- Auswirkungen während der Bauzeit

- Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Verkehrsprognose - LKW-Anteile
- Flächeninanspruchnahme mit Dienstbarkeit
- Übernahmeanspruch für Grundstück
- mittelbare Beeinträchtigungen
- Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens
- Verfahrensfragen
- bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG
- Klimaschutz
- Biodiversität
- Arten- und Gebietsschutz
- Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

5.3.124 ……. (23.02.2013)
wegen: - Verfahrensfragen

5.3.125 ……. (20.03.2013)
wegen: - Auswirkungen während der Bauzeit

Präkludierte Einwendungen

5.3.126 ……. (19.03.2013, Eingang 25.03.2013)
……. (21.03.2013, Eingang 22.03.2013)
……. (21.03.2013, Eingang 22.03.2013)

Die Einwendungen sind präkludiert. Hinsichtlich der Begründung wird auf Ziffer 5.025 dieses Beschlusses verwiesen

6. Plankorrekturen durch Blaueintragungen und Deckblätter (Hinweis)

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

7. Zustellung (Auslegung)

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens und den am Verfahren beteiligten Trägern öffentlicher Belange sowie den anerkannten Naturschutzverbänden mit Rechtsbehelfsbelehrung zugestellt.

Da mehr als 300 weitere Zustellungen vorzunehmen wären, werden diese gem. § 141 Abs. 5 S. 1 LVwG durch amtliche Bekanntmachung ersetzt.
Diese wird dadurch bewirkt, dass der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung nach § 141 Abs. 4 S. 2LVwG im amtlichen Bekanntnachungsblatt der Planfeststellungsbehörde (Amtsblatt für Schleswig-Holstein) und außerdem in den örtlichen Tageszeitungen gekanntgemacht werden, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen wird hingewiesen. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Hierauf wird in der Bekanntmachung hingewiesen.
Nach der amtlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss von den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Mercatorstraße 9 in 24106 Kiel, angefordert werden. Hierauf wird in der Bekanntmachung ebenfalls hingewiesen.

Die amtliche Bekanntmachung dient auch der Bekanntgabe der Zulässigkeitsentscheidung des Vorhabens 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. 2749), i.V.m. § 74 Abs. 5 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Eine Ausfertigung dieses Beschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird gemäß § 141 Abs. 4 LVwG
in der Amtsverwaltung des Amtes Horst-Herzhorn, Elmshorner Straße 27, 25358 Horst,
in der Amtsverwaltung des Amtes Wilstermarsch, Kohlmarkt 25, 25554 Wilster,
in der Amtsverwaltung des Amtes Krempermarsch, Birkenweg 29, 25361 Krempe,
in der Amtsverwaltung des Amtes Elmshorn-Land, Lornsenstraße 52, 25335 Elmshorn,
in der Stadt Glückstadt, Am Markt 4, 25348 Glückstadt,
sowie in der Stadt Elmshorn, Schulstraße 15-17, 25335 Elmshorn
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. *1. Auslegung*

Nach Antragsstellung durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe, vom 06.04.2009 haben die folgenden Unterlagen und Pläne

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 1			
1	Erläuterungsbericht Anhang 1.1- Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG		1 – 75 1 – 60
2	Übersichtskarte	1:100.000 1:25.000	1 1 - 2
3	Übersichtslageplan	1:5.000	1 - 3
4	Übersichtshöhenplan	1:5.000/500	1 - 4
5	Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	1 - 2
6	Straßenquerschnitte	1:50/100	1 - 6
Ordner 2			
7	Lage- und Bauwerksplan	1:1.000	1 - 8
8	Höhenplan	1:1.000/100	1 - 11
9	Besondere Querschnitte	1:100	1
Ordner 3			
10.1	Bauwerksplan	siehe Anlage 7	
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 - 54
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 - 13
11.1	Schalltechnische Untersuchung		1 - 9
11.2	Übersichtslageplan schalltechnische Untersuchung	1:2.500	1 - 2

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl
Ordner 4			
12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung		1 -
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	1 - 2
12.2.1	Übersichtskarte der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:25.000	1
12.2.2	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	1 - 3
12.2.3	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	1 - 8
12.2.3	Lagepläne der trassenfernen landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:2.000	1 - 3
Ordner 5			
13.0	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1 - 37
13.1	Wassertechnische Berechnungen		1 - 46
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 7	
13.3	Höhenplan d. Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 8	
13.4	Wassertechnischer Fachbeitrag		1 - 56
13.5	Übersichtskarte Wasserwirtschaft	1:25.000	1
13.6	Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft	1:5.000	1 - 2
13.7	Regelquerschnitte Gewässerausbau	1:50	1
13.8	Schnitte Speicherbecken	1:50	1
14.1	Grunderwerbslageplan	1:1.000	1 - 8
	Grunderwerbslageplan trassenferne Maßnahmen	1:2.000	1 - 3
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 - 40

in der Zeit vom 25.05.2009 bis einschl. 25.06.2009
in der Amtsverwaltung des Amtes Horst-Herzhorn, Elmshorner Straße 27, 25358 Horst,
in der Amtsverwaltung des Amtes Wilstermarsch, Kohlmarkt 25, 25554 Wilster
form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht ausgelegen.
Die Einwendungsfrist lief am 23.07.2009 ab.

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

Datum	Kreis	Ort
14.02.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
16.02.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
22.02.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
23.02.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
24.02.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
02.03.2011	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
17.02.2011	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Horst, Amt Horst - Herzhorn
18.02.2011	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Horst, Amt Horst - Herzhorn
25.02.2011	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Horst, Amt Horst - Herzhorn
28.02.2011	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Horst, Amt Horst - Herzhorn
01.03.2011	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	Horst, Amt Horst - Herzhorn
17.05.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Restaurant Stadt Hamburg
19.05.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Restaurant Stadt Hamburg
26.05.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Restaurant Stadt Hamburg
14.06.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn
16.06.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn
29.08.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn
01.09.2011	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn

2. *1. Planänderung*

   Aufgrund von Stellungnahmen und Einwendungen und der Ergebnisse der Erörterungstermine (vgl. Punkt 1) hat der Vorhabenträger die Planunterlagen geändert und mit Schreiben vom 14.12.2012 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

   Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

   Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 17.12.2012 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne waren in der Zeit vom 21.01.2013 bis 21.02.2013 im Rathaus der Städte Glückstadt und Elmshorn, in der Amtsverwaltung des Amtes Horst-Herzhorn, Krempermarsch, Wilstermarsch und Elmshorn-Land form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht einzusehen. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 21.03.2013.

Die Planänderungsunterlagen bestehen aus:

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl/-Nr.
Ordner 1			
1	Erläuterungsbericht		1 – 82
Anhang 1.1	Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG		1 – 72
2	Übersichtskarte	1:25.000	2
3	Übersichtslageplan	1:5.000	3
4	Übersichtshöhenplan	1:5.000/500	4
5	Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	3
6	Straßenquerschnitte	1:50/100	1
7	Lage- und Bauwerksplan	1:1.000	11, 12, 12a, 13, 13a, 13b, 14
Ordner 2			
8	Höhenplan	1:1.000/100	11, 12, 23 - 25
9	Besondere Querschnitte	entfällt	
10.1	Bauwerksplan	siehe Anlage 7	
10.2	Bauwerksverzeichnis		1 - 69
11.0	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung		1 - 13
11.1	Lärmtechnische Berechnung		1 - 9
11.2	Übersichtslageplan schalltechnische Untersuchung	1:2.500	1 - 2
11.3	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen	entfällt	
11.4	Höhenpläne der Lärmschutzmaßnahmen	entfällt	
11.5	Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung Baustellenverkehr		1 – 2, I - II, 1 - 26
11.6	Übersichtslageplan schalltechnische Untersuchung Baustellenverkehr		
11.6.1	Übersichtslagepläne Route Süd	1:2.500	1-7, 7a, 8, 8a
11.6.2	Übersichtslagepläne Route Nord	1:2.500	1 - 8
Ordner 3			
12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (inkl. Anhang 7)		1 – 314 (12)
	Maßnahmenverzeichnis		1 - 67

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl/-Nr.
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	1
12.2.1	Übersichtskarte der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:25.000	1
12.2.2	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	1
12.2.3	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	11, 12 ,12a, 13, 13a, 13b, 14
		1:2.000	15, 16 ,17
Ordner 4			
13.0	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1 - 40
13.1	Wassertechnische Berechnungen		1 - 45
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 7	
13.3	Höhenplan d. Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 8	
13.4	Wassertechnischer Fachbeitrag		I, II,1 - 63
13.5	Übersichtskarte Wasserwirtschaft	1:25.000	1
13.6	Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft	1:5.000	1 - 3
13.7	Regelquerschnitte Gewässerausbau	1:50	1
13.8	Schnitte Speicherbecken	1:50	1
14.1	Grunderwerbslageplan	1:1.000	11,12,12a, 13,13a, 13b, 14
	Grunderwerbslageplan trassenferne Maßnahmen	1:2.000	15 - 17
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 - 40

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

Datum	Kreis	Ort
23.09.2013	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
25.09.2013	Träger öffentlicher Belange	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
26.09.2013	Träger öffentlicher Belange	Horst, Amt Horst - Herzhorn
23.09.2013	Einzelerörterungen mit Privatbetroffenen	LBV-SH, Niederlassung Itzehoe
29.10.2013	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn

04.11.2013	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn
05.11.2013	Öffentlich bekannt gemachter Termin	Horst, Amt Horst - Herzhorn

3. *2. Planänderung*

Aufgrund von neuen Stellungnahmen und Einwendungen zu den Planänderungen sowie aufgrund Gesetzes- und Vorschriftenänderungen hat der Vorhabenträger die Planunterlagen erneut geändert und mit Schreiben vom 01.09.2014 die Durchführung eines Planänderungsverfahrens beantragt.

Die Änderungen wurden durch Deckblätter in die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet.

Die Auslegung der Planänderung wurde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 03.09.2014 öffentlich bekannt gegeben. Die folgenden Unterlagen und Pläne waren in der Zeit vom 02.10.2014 bis 03.11.2014 im Rathaus der Stadt Glückstadt und in den Amtsverwaltungen der Ämter Horst-Herzhorn, Krempermarsch und Wilstermarsch form- und fristgerecht öffentlich und zu jedermanns Einsicht einzusehen. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 01.12.2014.

Die Planänderungsunterlagen bestehen aus:

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl/-Nr.
Ordner 1			
1 Anhang 1.1	Erläuterungsbericht Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG	 s. Verzeichnis der Anlage	1 – 81
2	Übersichtskarte	1:25.000	2
3	Übersichtslageplan	1:5.000	3
5	Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5.000	3
7	Lage- und Bauwerksplan	1:1.000	13, 13a, 13b, 14
8	Höhenplan	1:1.000/100	25
10.1	Bauwerksplan	siehe Anlage 7	
10.2	Bauwerksverzeichnis		1-7, 14, 36, 37, 49, 51, 66-71
11.2	Übersichtslageplan schalltechnische Untersuchung	1:2.500	2

Anlage	Inhalt	Maßstab	Blattanzahl/-Nr.
Ordner 2			
12.0	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (inkl. Anhang 7) Maßnahmenverzeichnis	s. Verzeichnis der Anlage	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan	1:5.000	3
12.2.1	Übersichtskarte der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:25.000	1
12.2.2	Übersichtslagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000	3
12.2.3	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000	11, 12 ,12a, 13, 13a, 13b, 14, 15, 16,17
Ordner 3			
13.0	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1 - 40
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 7	
13.3	Höhenplan d. Entwässerungsmaßnahmen	siehe Anlage 8	
13.4	Wassertechnischer Fachbeitrag		1 - 59
13.5	Übersichtskarte Wasserwirtschaft	1:25.000	1
13.6	Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft	1:5.000	1 - 3
14.1	Grunderwerbslageplan	1:1.000	13, 13b
	Grunderwerbslageplan trassenferne Maßnahmen	1:2.000	
14.2	Grunderwerbsverzeichnis		1 - 3, 14, 21, 24, 29

Mit Schreiben vom 08.12.2014 hat die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange und Einwender über den Verzicht auf Durchführung einer Erörterung gemäß § 17a Nr.6 FStrG der 2. Planänderungsverfahrens unterrichtet.

4. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, als Anhörungsbehörde - Dezernat 40 - hat zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens eine Stellungnahme vom 17.12.2014 (Gesch.Z.: 401 - 553.32 – A 20 - 139) abgegeben.

5. 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 10 des Gesetzes vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749), erarbeitete zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 12 UVPG bewertet und bei der mit dem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Entscheidung berücksichtigt. Die Unterlagen sind den auszulegenden Planfeststellungsunterlagen (Ordner 1) nachrichtlich beigefügt.
   Die Prüfung der Maßnahme hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Umweltbelangen führte zu Maßgaben unter Ziffer 2 des Beschlusses.

b) Materiell-rechtliche Würdigung

Die A20 verläuft vom Anschluss der A 11 bei Stettin aus Osten kommend, an Lübeck vorbei, bis zum Ausbauabschnitt auf der B 206 – Geschendorf bis Weede – und weiter an Bad Segeberg vorbei. Der weitere Verlauf kreuzt in Schleswig-Holstein nördlich von Bad Bramstedt die A 7 als Nord-West-Umfahrung Hamburg, quert bei Glückstadt die Elbe und schließt bei Drochtersen (A 26) an die neue bestimmte Linie der A 20 in Niedersachsen an, die sog. Küstenautobahn, die bis zur A 28 bei Westerstede führt. Sie stellt für Schleswig-Holstein die Haupt-Ost-West-Verbindung dar. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN – Ausgabe 2008) ist die A 20 als großräumige Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe I zugeordnet.

Die Planung und der Bau der A 20 erfolgen jeweils in Abschnitten mit einem eigenständigen Verkehrswert (vgl. Ziffer 5.04 dieses Beschlusses). Für den Planungsabschnitt 8 der A 20, der von der K 28 mit den Anschluss an die A 26 reicht, bis zur Anschlussstelle mit der A 23, wurde für die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein ein gemeinsamer Bauentwurf erstellt. Für das anschließende Planfeststellungsverfahren ist der Abschnitt 8 für die jeweiligen Bundesländer an der Landesgrenze getrennt worden. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind die 3,99 km der Elbquerung der A 20 bei Glückstadt, von der Landesgrenze Schleswig-Holstein / Niedersachsen bis zur B 431. Mit diesem Abschnitt wird die eigentlich Verbindung der beiden Bundesländer mit einer weiteren Querung der Elbe vollzogen.

Die Notwendigkeit der geplanten Maßnahme ergibt sich aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung und aus weiteren sachlichen Gründen, wie folgt:

Gesetzliche Bedarfsfeststellung

Der Bedarf für den Neubau der A 20, einschließlich des beantragten Streckenabschnitts, ist gemäß § 1 FStrAbG in der Fassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833), gesetzlich festgestellt. Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem FStrAbG als Anlage beigefügt ist, ist die A 20 für diesen Streckenab-

schnitt rot eingetragen und damit in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Mit der Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ ist ein vorrangiger Planungsauftrag verbunden.
Die Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ gelten für einen Realisierungszeitraum von 15 Jahren (gem. aktuellem BVWP von 2003: von 2001 bis 2015). Eine Überprüfung des Bedarfsplanes wird alle 5 Jahre vorgenommen, um zwischenzeitlich veraltete Festlegungen auf diese Weise auszuschließen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Bedarfsplan zuletzt im Jahr 2010 überprüft, wobei das Hauptaugenmerk auf die Wirtschaftlichkeit der Projekte gelegt wurde. Als Ergebnis der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, Stand: 11.11.2010, wird eine Fortschreibung der Bedarfspläne daher für nicht erforderlich gehalten. Somit ist auch der vordringliche Bedarf für die A 20 bestätigt worden.

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom FStrG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist sie dabei nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise geboten ist. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des §1 Abs.1 des Bundesfernstraßengesetzes. Damit bringt der Gesetzgeber zum Ausdruck, dass die Bedarfsplanung nicht lediglich ein Instrument der Finanzplanung ist, das nur haushaltsrechtliche Wirkungen erzeugt. Vielmehr konkretisiert der Bundesgesetzgeber den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben mit bindender Wirkung. Wegen der gesetzlichen Bedarfsfestlegung ist generell davon auszugehen, dass das hier aufgenommene Vorhaben den planerischen Zielsetzungen entspricht und erforderlich ist. Verfassungsrechtlich gibt es gegen diese Verfahrensweise keine Bedenken hinsichtlich der im Grundgesetz geregelten Gewaltenteilung. Dasselbe gilt bezüglich der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az.: 4 C 4/94). Jede Fachplanung bedarf, zumal sie die Voraussetzung für Eigentumseingriffe geben soll, einer Planrechtfertigung. Diese ist dann gegeben, wenn das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist. Die Zulässigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses setzt daher voraus, dass das jeweilige Vorhaben durch vernünftige Gründe des Gemeinwohls gerechtfertigt ist. So hat auch das BVerwG in seiner Rechtsprechung zum Streckenabschnitt 1 der Bundesautobahn A 20 auf Schleswig-Holsteinischem Gebiet (BVerwG, Urteil vom 19.05.1998 – 4 A 9.97, Punkt 2.1) keine Verfassungswidrigkeit des Bedarfsplanes erkennen können.

Weitere sachliche Gründe für die Notwendigkeit der Maßnahme

Die geplante Baumaßnahme muss den Vorgaben der §§1, 3 und 4 FStrG entsprechen. Die A 20 als Bundesfernstraße muss sich demnach in ein zusammenhängendes Verkehrsnetz einfügen und dem weiträumigen Verkehr dienen. Hierzu hat der Träger der Straßenbaulast nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei muss der Bau allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Der hier planfestzustellende Abschnitt der A 20 ist nach den benannten Zielen ausgerichtet. Mit der A 20, welches auch den Teilabschnitt der A 20 betrifft, wird eine Lücke im Bundesfernstraßennetz im Norden der Bundesrepublik Deutschland geschlossen.

Mit der planfestzustellenden Teilstrecke der A 20 zwischen der Landesgrenze NI/SH wird eine weitere Etappe der durchgehenden Fernverkehrsverbindung mit europäischer Bedeutung von der deutsch-polnischen Grenze bis westlich der Metropolregion Hamburg hergestellt. Die A 20 inklusive der hier gegenständlichen Teilstrecke ist Gegenstand des Gesamtnetzes des TEN. Diese richtet sich nach der Rechtsverordnung (EU) Nr. 1315/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013. Der schrittweise Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes erfolgt insbesondere durch die Umsetzung einer auf einem kohärenten und transparenten methodischen Ansatz beruhenden Struktur auf zwei Ebenen für dieses Netz, die aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz besteht (Zwei-Ebenen-Struktur). Das Gesamtnetz besteht aus allen vorhandenen und geplanten Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie aus Maßnahmen zur Förderung einer effizienten sowie sozial und ökologisch nachhaltigen Nutzung dieser Infrastrukturen. Das Kernnetz besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von größter strategischer Bedeutung für die Verwirklichung der mit dem Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes verfolgten Ziele sind. Das Gesamtnetz wird durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt; erfüllt die in diesem Kapitel aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen; bildet die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und berücksichtigt die materiellen Grenzen und die topografischen Besonderheiten der Verkehrsinfrastrukturen der Mitgliedstaaten, wie sie in den technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) ausgewiesen sind. Die Funktion des TEN-V ist die Unterstützung der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU mit Hilfe einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Der Auf- und Ausbau der transeuropäischen Netze dient wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Sämtlichen Bürgern der Union, den Wirtschaftsbeteiligten wie auch den Regionen und Gemeinden sollen die Vorteile eines Raums ohne Binnengrenzen zugutekommen, wobei durch das Straßennetz insbesondere eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft verbunden werden sollen, um den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Gemeinschaft zu fördern. Die A 20 stellt ein wichtiges Bindeglied des gesamteuropäischen Verkehrssystems in Ost-West-Richtung dar und dient damit auch dem Ziel, den Binnenmarkt zu vollenden und den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Gemeinschaft zu stärken. Der Bau der A 20 als eine der Hauptverkehrsachsen in Ost-West-Richtung ist zudem Teil des Projekts der EU-Osterweiterung und liegt auch insofern im besonderen europäischen Interesse. Auf Grund der korrespondierenden Wirkungen besteht eine enge Verzahnung zwischen den TEN-V-Leitlinien und dem Bundesverkehrswegeplan.

Mit dem Entwurf für das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) und der Territorialen Agenda hat die Europäische Union räumliche Leitbilder für die zukünftige Entwicklung des Territoriums festgelegt und damit einen Rahmen für die angestrebte Raumentwicklung vorgegeben. Schleswig-Holstein wird durch eine integrierte Raumentwicklungspolitik seine räumliche Vielfalt und die Potenziale seiner Region und Städte für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und mehr Beschäftigung besser nutzen und damit einen Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas leisten. Der Bau der A 20 stellt einen wichtigen Baustein zur Verwirklichung des europäischen räumlichen Leitbildes dar.

Die A 20 verbessert die Anbindung des Ostseeraumes und große Bereiche Schleswig-Holsteins sowie des von hoher Arbeitslosigkeit betroffenen Landes Mecklenburg-Vorpommerns, dient dem wirtschaftspolitischen Ziel, strukturschwache Räume besser an das nationale Verkehrsnetz und an wirtschaftlich bedeutsame Regionen in Deutschland (Niedersachsen, Ruhrgebiet) und zentrale Regionen der Gemeinschaft (unter anderem Polen, Belgien, Niederlande, skandinavische Länder) anzubinden.
Damit entsprechen die A 20 und die zu ihrer Realisierung erforderlichen Teilstrecken dem raumordnerischen Grundsatz, räumliche und strukturelle Ungleichgewichte auszugleichen und ausgeglichene infrastrukturelle und wirtschaftliche Verhältnisse zu erreichen sowie strukturschwache Räume zu stärken (§ 2 Nr. 1 und 4 ROG) sowie dem raumordnerischen Grundsatz, eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Verkehr zu erreichen (§ 2 Nr. 3 ROG).

Der aktuelle Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP 2010) dokumentiert die hohe Raumbedeutsamkeit der A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg mit Elbquerung bei Glückstadt und damit auch die hier planfestzustellende Teilstrecke. Die Erreichung der Zielsetzungen ist eng mit den Zielen der Bundesautobahn verbunden, nämlich die Festigung und Ausbau der Position Schleswig-Holsteins als Schnittstelle im Wirtschaftsverkehr zwischen Mitteleuropa und Skandinavien. Der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) hat für Schleswig-Holstein herausragende Bedeutung, Schleswig-Holstein kann von besseren Verkehrsanbindungen Richtung Osteuropa profitieren, wie der Europatrasse „VIA Hanseatica“, die östlich an die BAB 20 anschließt und in Richtung Polen verläuft. Eine der Hauptlandesentwicklungsachsen führt entlang überregionaler Verkehrswege, im Fall der A 20 von Lübeck in Richtung Niedersachsen; mit Hilfe einer Vielzahl von Verbindungen untereinander (meistens durch Bundesstraßen) bilden sie eine dichte Netzstruktur, um Schleswig-Holstein als Wirtschaftsstandort bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Weiterhin gewährleisten die Landesentwicklungsachsen ausreichend leistungsfähige, überregionale Verkehrsverbindungen für einen großräumigen Leistungsaustausch, als Orientierungspunkte für potenzielle gewerbliche Standorte von überregionaler Bedeutung, Vernetzung der Teilräume und Oberzentren des Landes untereinander und mit der Metropolregion Hamburg, sowie die Verstärkung der Verflechtungen zu benachbarten Metropolräumen und Unterstützung der Integration in die nationalen

und transeuropäischen Netze. In Anbetracht der Internationalisierung der Wirtschaft und der wachsenden Standortkonkurrenz der Regionen in Europa sollen die Landesentwicklungsachsen die Wettbewerbsbedingungen des Landes und seiner Teilräume verbessern und die Grundlage eines „Wachstumsmodells Schleswig-Holstein“ sein.
In diesem Zusammenhang ist auch ein weiterer, im Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010 genannter Grundsatz von Bedeutung: die Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft, die nicht nur durch das Angebot an Flächen für Gewerbe und Industrie, sondern auch durch eine gute verkehrliche Anbindung an regionale und überregionale Wirtschaftsverkehre erfolgen soll (LEP 2010, Teil B, 1.5., 3G).
Als weitere Zielsetzung des aktuellen Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein soll die linienbestimmte und zum Teil fertiggestellte A 20, von der A 1 in westliche Richtung bis nach Niedersachsen, als „Nordwestliche Umfahrung Hamburgs mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt“, realisiert werden. Der Bau der A 20 von der A 1 bei Lübeck, mit einer Weiterführung über die A 21 bis zur A 7 und A 23, und weiter in Richtung Niedersachsen mit westlicher Elbquerung ist erforderlich, um neben Regionalentwicklungseffekten auch eine Verkehrsentlastung der Metropolregion Hamburg zu bewirken. Der überregionale Ost-West-Verkehr von der A 24, der A 1 und der A 20 wird bisher durch die Stadt Hamburg geführt, was zu erheblichen Engpässen im Bereich der Elbquerungen (Elbtunnel und Elbbrücken) führt. Der Stadtverkehr in Hamburg wird aufgrund des Hafens bereits durch ein eigenes hohes Verkehrsaufkommen, besonders durch Güterverkehr, geprägt. Die zusätzliche Elbquerung wird vor allem auch perspektivisch erforderlich, weil nach der aktuellen Verkehrsprognose 2025 von allen Bundesländern der Güterverkehr am stärksten in den Hafenstädten Hamburg und Bremen wächst (Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 vom 14.11.2007).
Eine durchgehende A 20 bringt die Erreichung dieser Grundsätze voran. Sie bewirkt eine Verkehrsentlastung der Metropolregion Hamburg und stärkt die maritimen Standorte. In Schleswig-Holstein dient sie der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen wie Kiel, Lübeck und Rostock, aber auch die Anbindung des Planungsraums an den Überseehafen Hamburg und dem internationalen Flughafen Hamburg Airport wird verbessert. Darüber hinaus wird durch die Fortführung der A 20 die verkehrliche Erschließung zahlreicher norddeutscher Teilregionen und Wirtschaftszentren verbessert, insbesondere eine wirksame Verkehrsverbindung dieser Wirtschaftsstandorte untereinander, was zugleich die wirtschaftliche Entwicklung dieser Regionen erleichtert.

Der Regionalplan für den Planungsraum IV in der Fortschreibung 2005 für den Bereich Schleswig-Holstein Süd-West, sowie für den Planungsraum I in der Fortschreibung 1998 für den Bereich Schleswig-Holstein Süd, dokumentiert die Notwendigkeit der A 20 aus regionalplanerischer Sicht. Alle von der hier planfestzustellenden Neubaumaßnahme betroffenen Kreise werden von diesen beiden Planungsräumen erfasst.
Neue Entwicklungsimpulse werden insbesondere für den industriellen Schwerpunkt Brunsbüttel und die Nachbargemeinde Büttel, als Hafen, insbesondere zur Entwicklung der Offshore-

Windparks, und größtem zusammenhängenden Industriegebiet der Chemie- und Mineralölindustrie, durch den Bau der Autobahn A 20 mit Elbquerung westlich von Hamburg erwartet. Der Bau der BAB A 20 einschließlich der festen Elbquerung bei Glückstadt wird ferner zu einer konkurrenzfähigen strukturellen Weiterentwicklung und Gestaltung des Wirtschaftsstandortes Brunsbüttel beitragen. Auf diese Weise werden sich auch neue Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere für die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im übrigen Planungsraum ergeben. Von einer Anbindung der A 23 an die geplante A 20 mit einer festen Elbquerung bei Glückstadt werden Infrastruktur- und Arbeitsmarkteffekte und damit auch Impulse für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsraums erwartet.
Sie dient ferner dazu die Bedingungen für den innerregionalen Verkehr unter Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität in der Region zu verbessern.
Die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Glückstadt als Wohn- Gewerbe- und Tourismusstandort soll durch die geplante Trassenführung der A 20 im Kreis Steinburg noch verbessert werden. Dasselbe gilt für den Nahbereich Hohenlockstedt und Schenefeld.
Insgesamt dient der Bau der A 20 der Beseitigung der Engpässe in der regionalen Verkehrsinfrastruktur, hauptsächlich für Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehre. Außerdem gewährleistet sie eine angemessene Verbindung zu den Erholungsgebieten innerhalb und außerhalb der Planungsräume.

Wie in der regionalen Entwicklungsstrategie für den Wirtschaftsraum Itzehoe A 20 (Dezember 2002) fixiert, liegt die Region im Schnittpunkt transnationaler Verkehrsachsen. Neben der A 23, der Bahn und der Nähe zum Flughafen Hamburg bietet die A20 gute Verbindungen zu anderen Wirtschaftsräumen.
Durch die A 20 mit der Elbquerung bei Glückstadt werden die Standortvorteile der Gewerbeflächen neue und entscheidende Impulse gewinnen.
Die A 20 bedeutet die Verknüpfung der Region mit der Unterelberegion und – unabhängig vom „Nadelöhr“ Hamburg über die Elbe hinaus – mit den westdeutschen Wirtschaftsräumen. In östlicher Richtung eröffnen sich neue Chancen für eine deutliche Stärkung der Region durch den verbesserten Anschluss an die zusammenwachsende Ostseeregion.
Geplant ist, entlang der Hauptverkehrsachsen A 23 und künftigen A 20 Gewerbe- und Industrieflächen für eine regionsweite Wirtschaftsentwicklung vorzuhalten und zu entwickeln. Die Bedeutung der bereits bestehenden industriell-gewerblichen Flächen wird mit dem Bau der A 20 noch weiter zunehmen.
Der Wirtschaftsraum Itzehoe soll durch die zukünftige Lage an einem Autobahnkreuz, nämlich die A 23 mit der A 20, zu einer Drehscheibe in der nördlichen Metropolregion Hamburg zwischen den Wirtschaftsräumen Kiel / Lübeck / Bremen werden.

Die Darstellungen im regionalen Entwicklungskonzept 2000 für die Metropolregion Hamburg werden zusätzliche Entwicklungsimpulse der internationalen Austauschbeziehungen der Länder Nord-,

Mittel- und Osteuropas von einer möglichen Realisierung der festen Fehmarn-Belt-Querung und dem Bau der A 20 bis nach Polen erwartet.

Unabhängig von den vorgenannten Aspekten ergibt sich Notwendigkeit der A 20 aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Situation.
Das vorhandene Straßennetz in Schleswig-Holstein ist sehr stark in Nord-Süd-Richtung ausgeprägt. Diese einseitige Ausprägung ist besonders für das Netz der Bundesfernstraßen kennzeichnend.
Der Ausbau der A 20 als nordwestliche Umfahrung Hamburgs soll der Abwicklung überregionaler – insbesondere nordeuropäischer und nordosteuropäischer – Verkehrsströme dienen. Neben der Schaffung einer bislang fehlenden, leistungsfähigen West-Ost-Verbindung im Norden Deutschlands verbessert die A20 durch Verknüpfung mit den bestehenden Nord-Süd-Hauptverkehrsachsen gleichzeitig die Anbindung Skandinaviens an Zentral- und Westeuropa. Darüber hinaus können sich durch die A 20 die verkehrlichen Wechselbeziehungen zwischen den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Niedersachsen wesentlich entwickeln.
Wie die Prognosen zeigen, wird das Verkehrsaufkommen sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr weiter ansteigen, wodurch sich die Verkehrssituation verschlechtern würde. Zudem prognostiziert die wirtschaftliche Entwicklung in den skandinavischen und nord-ost-europäischen Regionen stärkere verkehrstechnische Belastungen in Norddeutschland. Erst mit dem Bau der westlich der A 7 gelegenen Teilabschnitte der A 20 inklusive Elbquerung wird der Lückenschluss einer leistungsfähigen Ost-West-Achse in Schleswig-Holstein, die den norddeutschen Raum erschließt, geschaffen. Durch eine weitere Elbquerung wird eine Alternative auch für den Nord-Süd-Verkehr hergestellt, die die Bundesfernstraßen in der Metropolregion Hamburg, insbesondere das Nadelöhr Elbtunnel der A 7, entlastet.
Neben der überregionalen Verbindungsfunktion trägt die A 20 auch maßgeblich zur Erreichbarkeit innerhalb Schleswig-Holsteins bei. Die im Südwesten von Schleswig-Holstein liegenden Mittelzentren Itzehoe, Brunsbüttel und Elmshorn erhalten eine schnelle und leistungsstarke Verbindung in den östlichen Landesteil, wie zum Oberzentrum Lübeck. Andererseits erfahren das Oberzentrum Lübeck und die Mittelzentren Bad Oldesloe und Bad Segeberg eine entsprechende Anbindung an den westlichen Landesteil.
Ferner erhält das im Planungsraum liegende Unterzentrum Glückstadt durch die Anschlussstelle der B 431 zur A 20 eine leistungsfähige Anbindung an das überregionale Bundesfernstraßennetz und stärkt damit die Grundlagen für Wachstumsmöglichkeiten der Region. Außerdem werden durch die A 20 auch die sich außerhalb des Planungsabschnittes im ländlichen Raum befindlichen zentralen Orte Krempe, Horst, Kellinghusen und Bad Bramstedt miteinander verbunden.
Insgesamt erhöht sich durch den Bau der A 20 das Küsten- und Urlaubsland Schleswig-Holstein seine Attraktivität durch eine verbesserte Erreichbarkeit.

Der Verlauf des hier planfestzustellenden Teilabschnitts der A 20 ist geprägt durch Quell- und Zielverkehr innerhalb des Planungsraumes einerseits und Durchgangsverkehr andererseits, sowie land-

wirtschaftlichen Verkehr. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.
Nach der Ermittlung der Verkehrsprognose für 2025, vgl. Ziffer 5.07 dieses Beschlusses, werden für diesen Abschnitt der A 20 (von dem Autobahndreieck A 20/A 26 bis zur Anschlussstelle B 431) 41.000 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 12,2 % erwartet. Im Bereich der Anschlussstellen kommt es gegenüber dem Bezugsfall, aufgrund von Zubringereffekten, hingegen zu erhöhten Belastungen, insbesondere auf der B 431. Für die anschließende B 431wird südöstlich von Glückstadt eine Belastung von 14.600 Kfz/24 mit einem SV-Anteil von 6,9 % und nordwestlich des Strohdeichs von 11.500 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 4,2 % prognostiziert.
Die Kombination von A 20 und der weiterführenden Küstenautobahn in Niedersachsen hat für den bestehenden Elbtunnel im Zuge der A 7 eine Entlastungswirkung von rund 20.000 Kfz/24 gegenüber dem Bezugsfall zur Folge. Die Entlastungswirkung für den Schwerlastverkehr ist wegen der deutlich längeren Fahrtweiten besonders hoch.
Im Kreis Steinburg sind derzeit mehrere klassifizierte Straßen nur eingeschränkt befahrbar. Der Grund hierfür liegt an den technisch bedingten Gewichtsbeschränkungen der im Planungsraum liegenden Landes- und Kreisstraßen. Zu diesen Straßen zählen unter anderem die parallel zur künftigen A 20 verlaufende Strecke der L 288 (Kollmar-Horst) und die L 168 (Glückstadt-Herzhorn), aber auch die L 118, K 23 oder K 7 sind gewichtsbeschränkt. Durch die A 20 kann dieser Schwerverkehr durch eine leistungsfähige Ost-West-gerichtete Autobahn bewältigt werden, wodurch die untergeordneten Straßen erheblich entlastet werden.
Die Verkehrsprognose zeigt jedoch auch, dass durch den Bau des Teilabschnitts der A 20, zwischen der Landesgrenze und der B 431, aufgrund der relativ geringen Abschnittslänge, im nachgeordneten Straßennetz keine wesentlichen Veränderungen eintreten. Erst im Zusammenhang mit dem Folgeabschnitt B 431 bis zur A 23 werden insbesondere die parallel verlaufenden Landesstraßen entlastet. Die Entlastungswirkung auf den nachgeordneten Straßen, insbesondere innerhalb von Ortschaften, sowie entlang dieser Straßen liegenden Streubebauung, ist zudem verbunden mit einer Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung.

Mit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung wird der Bedarf für den Neubau der A 20 festgestellt. Der Bedarfsplan weist auf der Grundlage der Berücksichtigung raumordnerischer Belange und der Verkehrsbelastung einen 2-bahnigen Querschnitt für die Bundesautobahn aus, mit dem eine bestimmte Verbindungsqualität verbunden ist.
Nach der Richtlinie für die „Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA)“ und der Einstufung der A 20 als Fernautobahn (Entwurfsklasse EKA 1 A), entsprechend den Vorgaben der RIN, mit einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsmengen von ca. 41.000 Kfz/24h, ergibt sich ein Regelquerschnitt RQ 31. Für die Entwurfsklasse 1 handelt es sich hierbei um den Querschnitt mit den geringsten Ausmaßen und damit verbundenen Eingriff in Grundeigentum und Natur und Landschaft. Der geplante RQ 31 ermöglicht bereits eine 4+0-

Führung bei Arbeitsstellen, d.h. er bietet bei Sperrung einer Fahrbahn die Aufrechterhaltung zweier Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auf der verbleibenden Fahrbahn.
Die Wahl des beantragten Querschnitts ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.
Hinsichtlich der Ausführungen des Querschnitts im Tunnelbereich entsprechend der „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) wird auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Planungsgenese

Als Fortsetzung der Ostseeautobahn A 20 von der A 11 bei Prenzlau (in Mecklenburg-Vorpommern) bis Lübeck und damit als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.10, wird die Nord-West-Umfahrung Hamburg, von der A 1 südwestlich von Lübeck bis A 1 bei Zeven, bereits 1992 in den Bundesverkehrswegeplan als vordringlichen Bedarf aufgenommen.
Für den ersten Abschnitt von Lübeck bis westlich Bad Segeberg wurde keine vorgelagerte verkehrswirtschaftliche Untersuchung durchgeführt, weil sich das Untersuchungsgebiet ohne eine Großraumbetrachtung aus der Lage des Anknüpfungspunktes der A 20 an die A 1 und der angestrebten Einbindung in die vorhandene Ost-West-Richtung verlaufende B 206 bei Mönkhagen ergab. Dies entsprach auch der Festlegung als Maßnahmenprojekt Deutsche Einheit. Für die A 20-Weiterführung in Richtung Bad Segeberg und zunächst auch darüber hinaus bestand bei allen Planungsbefassten, beim Bund und beim Land Schleswig-Holstein, Einigkeit, eine Trassenbündelung mit der B 206 anzustreben und, soweit möglich, den direkten Ausbau der B 206 als A 20 zu betreiben. Somit wurden für den Streckenabschnitt von westlich Weede bis westlich Bad Segeberg, für die im Anschluss an die Ostseeautobahn südlich von Lübeck ab 1993 begonnene Vorplanungsphase, unmittelbar die Erarbeitung von Umweltverträglichkeitsstudien und parallelen Straßen- und Verkehrsplanungen in Auftrag gegeben („Voruntersuchung Streckenabschnitt 5“).
Vom Mai 1995 bis zum Februar 1998 ist dann für den zweiten Abschnitt, von westlich Segeberg bis an die A 1 in Niedersachsen, eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung der A 20 – großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg mit vier Hauptvarianten und drei Elbquerungsstellen aufgestellt worden. Als Ergebnis des Hauptvariantenvergleichs wurde – mit Ausnahme der Trassenführung im Bereich des Segeberger Forstes – keine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Raum Bad Segeberg vorgenommen, da prognostiziert wurde, dass alle untersuchten Varianten zu denselben Auswirkungen im Hinblick auf den Abschnitt bis westlich Bad Segeberg führen würden. Mit den untersuchten Hauptvarianten sind keine oder allenfalls marginale Auswirkungen auf die Linienführung des Streckenabschnitts 5, zwischen westlich Weede und westlich Wittenborn, verbunden. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Streckenabschnitt 5 bei der großräumigen Variantenprüfung der Untersuchung zur Linienfindung A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg war im vorliegenden Planfeststellungsverfahren daher nicht erforderlich. Diesbezüglich wird auf den entsprechenden Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

Aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes wurde die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsstudie in zwei Stufen durchgeführt. In der Stufe I wurde von 1999 bis 2000 eine tiefergehende Raumanalyse (M. 1:25.000) gefertigt, die die verkehrswirtschaftliche Untersuchung bestätigt hat. Die Umweltverträglichkeitsstudie Stufe II baut darauf auf, es erfolgte eine Vertiefende Untersuchung, die Erstellung der Auswirkungsprognose und der Variantenvergleich. Sie wurde parallel zum Linienentwurf von 2000 bis 2002 erarbeitet.
Im Mai 2000 fanden die Scopingtermine in den Kreisen Steinburg, Pinneberg und Segeberg statt.
Im Mai 2002 hat die Landesregierung Schleswig-Holstein ihr Votum für die von ihr präferierte Linie abgegeben. Im Januar 2003 erfolgten dann in Schleswig-Holstein die Öffentlichkeitsbeteiligung nach UVPG und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen.
Im Juli 2004 wurde beim Bundesverkehrsministerium unter Vorlage eines gemeinsamen Erläuterungsberichtes der formelle Antrag auf Bestimmung der Linie für die Nord-West-Umfahrung Hamburg für den Abschnitt „Bad Segeberg (Schleswig-Holstein) bis A 26 (Niedersachsen)“ sowie den Streckenabschnitt 5 (Weede - Wittenborn) nach § 16 FStrG gestellt.
Die Linie der Nord-West-Umfahrung Hamburg wurde dann von Weede bis zum Anschluss der A 20 an die A 26 südlich Stade (Niedersachsen), einschließlich des Abschnittes A 26 zwischen Stade und der K 28, gemäß § 16 FStrG mit Schreiben vom 28.07.2005, vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein bestimmt.
Am 06. April 2009 wurde das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Teilstrecke der A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg „Landesgrenze Niedersachsen/Schleswig-Holstein (Elbe) bis B 431“ eingeleitet.
Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte nach § 9 Abs. 1, 1a UVPG im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 17 a FStrG und § 140 Abs. 3 bis 7 LVwG. Die amtliche Bekanntmachung über die Auslegung der Pläne vom 23.04.2009 beinhaltet gleichzeitig die Information der Einbeziehung der Öffentlichkeit entsprechend den Bestimmungen des UVPG. Auf Ziffer I Nr. 6 dieser Bekanntmachung wird verwiesen. Insofern ist den Verfahrensbestimmungen der gesetzlichen Regelungen entsprochen worden.
Die (erste) Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte vom 25. Mai 2009 bis zum 25. Juni 2009. Nach Erörterung der Einwendungen der Privatbetroffenen, der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit wurden die Planfeststellungsunterlagen umfassend überarbeitet. Die geänderten Planunterlagen wurden im Rahmen des ersten Planänderungsverfahrens vom 21. Januar bis zum 21.Februar 2013 öffentlich ausgelegt, die Planunterlagen des zweiten Planänderungsverfahrens vom 02.10.2014 bis 03.11.2014.

Variantenvergleich auf der Ebene der Linienbestimmung

Wie bereits beschrieben, soll die geplante Bundesautobahn A 20 der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs dienen. Diese Funktion können alle betrachteten Varianten, wie im Weiteren näher beschrieben, übernehmen. In Rahmen der Linienfindung sind jedoch weitere Parameter maßgeblich, die in die Abwägung einzubinden sind. Dies sind u.a. die Unterstützung raumordnerischer Entwicklungen, z.T. die Schaffung günstiger Standortvoraussetzungen für städtebauliche Entwicklungen, Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes sowie die Erfüllung verkehrspolitischer Ziele der Netzverknüpfung.

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie VU A 20 wurden die ersten Entscheidungsgrundlagen für die Linienfindung durch die Eingrenzung durchgehender, großflächiger Bereiche potenzieller Trassenkorridore, interdisziplinär unter Berücksichtigung landschaftsökologischer, siedlungsstruktureller, verkehrlicher und gesamtwirtschaftlicher Gesichtspunkte ermittelt. Diese Bereiche potenzieller Trassenkorridore ergaben sich durch den Ausschluss großflächiger Landschafts- und Siedlungskomplexe mit sehr hohem Raumwiderstand sowie durch die Verbindung verbleibender, möglichst durchgängiger Räume relativ geringeren Raumwiderstands.

Auf Grundlage der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung wurden in der UVS Stufe I konfliktarme Korridore, ausgehend von drei Elbquerungsstellen (bei Glückstadt, Pagensand und Hetlingen), ausgewiesen. Auch diese relativ konfliktarmen Korridore enthalten Bereiche, in denen eine Linienfindung als problematisch einzuschätzen ist. Dies ist bei der hohen Konfliktdichte im gesamten Planungsraum unvermeidlich. Es ergeben sich drei Hauptkorridore von Westen kommend bis zur A 7, östlich der A 7 bis Bad Segeberg werden alle drei Korridore im sog. Nordkorridor gebündelt. Die UVS Stufe I empfahl zudem, die südlich des Segeberger Staatsforstes gelegenen Offenlandbereiche in den Nordkorridor für eine vertiefende Betrachtung einzubeziehen, als Alternative zu der Bündelung der Trasse mit der B 206, um für das im Segeberger Forst gelegene und von einer A 20 potenziell betroffene NATURA 2000-Gebiet Wittenborner Heide und Barker Heide eine Alternativenprüfung durchführen zu können. Die Ortslage Struvenhütten bildet den südlichsten Punkt des Nordkorridors. Konfliktschwerpunkte sind Gebiete des Segeberger Staatsforstes.

Der nordwestliche Korridor verläuft in Schleswig-Holstein von Glückstadt über Horst, Brande-Hörnerkirchen bis Bad Bramstedt; der mittlere Korridor beginnt an der Elbe in Seestermühle, führt in einem westlichen Bogen um Elmshorn, quert die A 23 bei Klein Offenseth – Sparrieshoop und führt nördlich von Barmstedt bis zur A 7 bei Kaltenkirchen, und von hier aus erfolgt ein Versatz bis Bad Bramstedt; der südliche Korridor beginnt bei Hetlingen, verläuft westlich von Pinneberg bis zur Querung mit der A 23 bei Ellerhoop über Hemdingen und Langeln bis zur A 7 bei Kaltenkirchen und weiteren Verlauf ebenfalls mit einem Versatz über die A 7 bis Bad Bramstedt. Der Nordkorridor zwischen A 7 und Bad Segeberg umgeht den Segeberger Forst auf einer Linie südlich der B 206 zwischen Schmalfeld, Struvenhütten, Todesfelde und Bark bis Bad Segeberg. Ferner wurde ein Verbindungskorridor zwischen dem südlichen und dem mittleren Korridor untersucht, von Hetlingen über Haselau in Richtung des westlichen Siedlungsrandes von Uetersen.

Auf niedersächsischer Seite ergibt sich der elbparallele Korridor, der von der Querungsstelle I bei Drochtersen, parallel zur Elbe, bis zum Anschluss an die A 26 südlich von Stade in Höhe Agathenburg führt.

Vorvariantenvergleich / Ausschluss von Trassenvarianten im Vorwege

Im Anschluss an die verkehrswirtschaftliche Untersuchung und die UVS Stufe I sind eine Vielzahl von möglichen Trassenführungen untersucht worden. Dabei konnten bereits vorab einige Varianten ausgeschieden werden.

Es ist nicht erforderlich, alle Varianten in der gleichen Qualität zu untersuchen, wie die Vorzugsvariante, denn nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes können Planalternativen, die nach einer Grobanalyse nicht in Betracht kommen, bei der weiteren Detailprüfung durchaus ausgeschieden werden.

Es wurde über einen Vorvergleich eine Vorauswahl getroffen, dabei wurde jeweils die am wenigsten konfliktträchtige Führung zur Umfahrung von Siedlungsgebieten und landschaftsökologisch sensiblen Bereichen ermittelt. Auch städtebauliche und agrarstrukturelle Argumente in Niedersachsen wurden berücksichtigt. Im Ergebnis verbleiben elf durchgängige Varianten. Davon verlaufen vier Varianten über die Elbquerungsstelle I, zwei über die Elbquerungsstelle II und fünf über die Elbquerungsstelle III, wovon zwei den Verbindungskorridor nutzen und drei über den südlichen Korridor in Richtung Pinneberg laufen.

Bei dem <u>Nordwestkorridor</u> stehen eine nordwestliche oder östliche Umfahrung von Brande-Hörnerkirchen und eine nördliche oder südliche Umfahrung von Bad Bramstedt zur Diskussion. Hieraus ergaben sich eine Vielzahl von Untervarianten. Alle Varianten die den Streusiedlungsbereich bei Hingstheide meiden schneiden mit geringen Vorteilen ab.

Bei der Umfahrung von Brande-Hörnerkirchen weist die in den Vergleich eingestellte östliche Führung aufgrund der dichten Streusiedlungsstruktur und den Zerschneidungseffekten zwischen den Ortslagen Bokel und Hörnerkirchen Nachteile beim Schutzgut Mensch auf. Ferner werden hierdurch die Randbereiche des FFH-Schattenlistengebietes Klein Offenseth-Bokelsesser Moor tangiert. Dagegen stehen die zu erwartenden Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet Hörner Au-Niederung, Winselmoor, welche in der Gesamtschau aller Schutzgüter als weniger gravierend eingestuft werden. Aus FFH-Sicht wird das Gebiet Winselmoor / Hörner Au nicht beeinträchtigt.

Für die Führung der A 20 im Raum Bad Bramstedt bieten sich vier grundsätzliche Lösungen an: eine Süd- oder Nordumgehung mit oder ohne zusätzlicher Ortsumgehung im Zuge der B 206. Bei einer nördlichen Umfahrung Bad Bramstedts werden die Niederungsbereiche der Bramau (Schutzgebiet- und Biotopverbundsystem Schleswig-Holstein) und im weiteren Verlauf der Osterau (Naturschutzgebiet welches als FFH-Gebiet DE 2026-303 gemeldet ist, Schwerpunktbereich des Biotopverbundsystems sowie Referenzgewässer des Fließgewässerschutzes SH) gequert. Die südliche Umfahrung führt durch einen großräumigen, unzerschnittenen, verkehrsarmen Raum mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Sie führt durch die floristische und faunistisch wertvolle Geestland-

schaft von Lentföhrden (Schwerpunktbereich im Biotopverbundsystem mit Ohlauniederung als Hauptverbundachse). Bei beiden Umfahrungsmöglichkeiten zeichnen sich erhebliche landschaftsökologische Konflikte ab. Bei der nördlichen Führung sind die Beeinträchtigungen gravierend, sie werden bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung als erheblich eingestuft. Weshalb die südliche Umfahrung als weniger beeinträchtigend gegenüber der nördlichen Führung eingestuft wird.

Bei der Betrachtung des nördlichen Korridors unterscheidet man die Querung des Segeberger Forstes in Parallelführung der B 206 und einer südlichen Umfahrung des Forstes auf der Linie Schmalfeld, Struvenhütten, Todesfelde und Bark, mit den entsprechenden Anbindungen an die A 7. Der Segeberger Forst gehört zu einem der größten zusammenhängen Waldgebiete in Schleswig-Holstein. Durch die zerschneidende B 206 erhält er bereits erhebliche Vorbelastungen, die jedoch durch eine Bundesautobahn weit übertroffen werden. Dies betrifft die Wildwechsel, die anliegenden Ortslagen sowie erhebliche Beeinträchtigungen für das NSG „Erweiterung Barker Heide“ und des EU-Vogelschutzgebietes „Barker- und Wittenborner Heide“. Der südliche Landschaftsraum stellt sich dagegen als großräumig unzerschnittener, verkehrsarmer Raum dar, der intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Zerschneidungseffekte mit hohem Konfliktpotenzial sind insbesondere bei der historischen Knicklandschaft um Todesfelde zu erwarten. Die Beeinträchtigungen auf die Agrarstruktur wäre ferner wesentlich stärker betroffen als bei einer zur B 206 parallel geführten Trasse.
Bei einer nördlichen Anbindung der A 7 wäre dies verbunden mit Auswirkungen auf die als Wiesenvogellebensraum bedeutsame Grünlandniederung südlich des Hasenmoores, sowie die erheblichen Auswirkungen auf die Osterau. Die mit der südlichen Anbindung verbundenen Auswirkungen, bei einer Querung mit der Schmalfelder Au, sind weniger konfliktträchtig, da eine geplante Talraumbrücke anlagebedingte Eingriffe im Niederungsbereich ausschließen könnte. Aus Umweltsicht ergeben sich insgesamt Vorteile für die südliche Umfahrung, dies ist insbesondere auf die Anbindung der A 7 zurückzuführen, die bei einer südlichen Anbindung das Osterautal schont. Ferner werden Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes gänzlich vermieden. Ein Abschwenken, von der B 206 orientierten Linie, auf eine Linie, die den Segeberger Forst umfährt, führt hingen zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrswirksamkeit der A 20 im gesamten Abschnitt zwischen der A 7 und Segeberg. Dies ist unter anderem der deutlich längeren Strecke geschuldet, die den Verkehr veranlasst die B 206 anstelle der A 20 zu nutzen. Voraussetzung für diese Annahme ist jedoch, dass die nördliche Führung beibehalten wird, sprich Bad Bramstedt ebenfalls nördlich umfahren wird.
Zwischen der A 7 und Hartenholm wurden mehrere Übergänge zwischen beiden Linien entwickelt. Ein Abschwenken von der B 206-geführten Trasse auf eine südliche Umfahrung Bad Bramstedts würde die Verkehrswirksamkeit negativ beeinflussen. Aus diesem Grund und wegen der negativen Wirkungen im Umweltbereich und städtebaulichen Bereich werden die Übergangsachsen nicht weiter verfolgt.
Die verkehrlichen Vorteile der B 206-geführten Trasse entschädigen in keiner Weise die Problematik der Querung des Osterautals. Auch wegen der Problematik des Vogelschutzgebietes ist in der Summe der südlichen Umfahrung der Vorrang einzuräumen.

Beim Variantenvergleich des mittleren Korridors beschränkt es sich auf eine Trassenführung nordwestlich von Elmshorn und der alternativen Bauausführung zur Querung der Krückau. Der Landschaftsraum nordwestlich von Elmshorn ist geprägt durch relativ dichte Streusiedlungsstruktur, die historisch gewachsenen Straßendörfer sowie den Übergang zum ehemals großflächigen Hochmoorbereich des Königsmoores. Die Krückau ist eine dem allgemeinem Verkehr dienende Binnenwasserstraße des Bundes, sie wird durch Sportschifffahrt genutzt. Es wurden bei der Querung eine hohe Brücke, eine flache Brücke sowie eine Tunnellösung gegenübergestellt. Aufgrund der geringeren Zerschneidungseffekte, einschließlich Kollisionsgefährdung bei Vogelzug und der in Teilbereichen nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen und geringeren Auswirkungen auf das Landschaftsbild, liegen die Vorteile aus Umweltsicht eindeutig bei einer Tunnellösung.

Eine Trassenführung über den Verbindungskorridor bei Haselau erfordert eine Querung der Pinnau, die wie die Krückau eine Binnenwasserstraße des Bundes ist. Es wurden ebenfalls drei Querungsmöglichkeiten geprüft, wobei die Vorteile einer Tunnellösung entsprechend überwiegen.

Bei der Untersuchung des südlichen Korridors wurde die Trassenführung westlich Pinneberg und eine großräumige Umfahrung von Hemdingen betrachtet. Bei einer Trassenführung westlich Pinnebergs wurden eine Führung ungefähr auf der Trasse der geplanten Westumgehung Pinneberg, eng am Siedlungsrand, sowie eine 400 m weiter westlich liegende Trasse untersucht. Des Weiteren wurde im Querungsbereich des Gewerbegebietes jeweils eine Trog- und Brückenlösung geprüft. Die Trogvariante weist leichte Vorteile, wegen der reduzierten Dammhöhen in der Pinnauniederung sowie geringeren Beeinträchtigungen kulturhistorischer Elemente, auf. Entscheidend bei der Linienführung sind der Abstand der Trasse zum Siedlungsbereich sowie die betroffenen Biotopstrukturen des Niederungsbereiches. Hierbei überwiegt die Schonung der hochwertigen Strukturen. Die westliche Führung mit Trogbauweise auf Höhe der geplanten Ortsumgehung weist in der Gesamtschau den größten Vorteil auf. Bei der Umfahrung von Hemdingen werden auf westlicher Seite verstärkt die Siedlungsbereiche im Raum Heede und Langeln sowie das Bredenmoor betroffen. Bei einer östlichen Führung rückt die Trasse dicht an die Bilsbekniederung und die Waldbestände des Rantzauer Forstes heran. Tangiert werden ebenfalls die Siedlungsränder von Hemdingen, Bilsen und die Randbereiche des Vielmoores. Um diese Biotopstrukturen und Verbundachsen zu schonen, ist eine westliche Führung zu präferieren, zudem kommt es zu deutlich geringerem Verlust von Stillgewässern. Bei der Querung der B 4 und der Bahnlinie teilen sich vier Untervarianten auf. Um zusätzliche Eingriffe so gering wie möglich zu halten, ist aus Umweltsicht eine enge Parallelführung zu den bestehenden Verkehrsachsen zu bevorzugen.

Um die Elbe zu queren wurden bei der UVS Stufe II ausschließlich Tunnellösungen betrachtet. Die anfangs zur Diskussion stehenden Brückenvarianten würden zu erheblichen Beeinträchtigungen der FFH- und EU-Vogelschutzgebiete im schleswig-holsteinischen Elbästuar bzw. Unterelbe bis Wedel führen. Abgesehen von den nicht unerheblichen Beeinträchtigungen während der mehrjährigen

Bauphase ist die Avifauna von einer Hochbrücke in besonderem Maße dauerhaft betroffen. Für sie stellt eine Hochbrücke einen Querriegel über die ansonsten flache, durch die Elbe geprägte, Landschaft dar. Dadurch ergeben sich grundsätzliche Beeinträchtigungen für den Vogelzug, die auch nicht durch eine Verschiebung des Brückenstandortes vermieden werden können. Die Konflikte sind im Einzelnen: Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen, Kollision mit Kraftfahrzeugen, Verlärmung von Schlaf- und Ruheplätzen, Aufgabe der Rasttradition und Veränderung der Landschaftsstruktur. Die Konflikte betreffen sowohl die Uferlebensräume als auch die „Lufthoheit“ und bewirken, jeweils für sich betrachtet, bereits erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna. Hierzu wurde eine FFH-VP von Kieler Institut für Landschaftsökologie, März 2001, erstellt, sodass sie nicht in dem Hauptvariantenvergleich berücksichtigt wurden.
Bei den drei Elbquerungsstellen wurden jeweils eine kostenoptimierte Variante (Kurztunnel) und eine umweltoptimierte Variante (Langtunnel) untersucht, sofern mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen zu rechnen war. Bei den Kurztunneln liegt der Tunnelmund unmittelbar hinter dem ersten Hochwasserschutzdeich, bei den Langtunneln hinter der zweiten Deichlinie. Durch den Langtunnel würden die Elbvorlandbereiche durch bau- und anlagenbedingte Eingriffe geschont werden. Zudem soll erreicht werden erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele, der in weiten Teilen des Elbvorlandes ausgewiesenen FFH- und EU-Vogelschutzgebiete, zu vermeiden oder zu minimieren.

Die Elbquerungsstelle I verläuft von Drochtersen zum Steindeich südlich von Glückstadt. Ein Langtunnel würde zu keiner weiteren Umweltoptimierung beitragen, sodass auf schleswig-holsteinischem Gebiet nur der kostenoptimiertem Kurztunnel näher betrachtet wurde.
Auf niedersächsischer Seite wurden hingegen beide Tunnelvarianten untersucht. Um das EU-Vogelschutzgebiet zu schonen und da die prognostizierten Auswirkungen anderer Schutzgüter deutlich überwiegen, wird aus umweltfachlicher Sicht dem Langtunnel der Vorzug gegeben.

Bei der Elbquerungsstelle II zwischen Grauerort und Seestermühle wurden in Schleswig-Holstein beide Tunnelvarianten untersucht. Mit dem geplanten Kurztunnel führen die Eingriffe in den Seestermühlen Außenkoog (bedeutende Rastvogelvorkommen des EU-Vogelschutzgebietes „Unterelbe bis Wedel“ DE 2323-401) zu erheblichen Beeinträchtigungen und ferner auf andere Schutzgüter zu größeren Auswirkungen. Aus diesem Grund wird der Langtunnel präferiert.
Auf niedersächsischer Seite ist das tidebeeinflusste Elbvorland nur sehr schmal ausgebildet. Zwischendeichs befinden sich große Industrieanlagen. deswegen unterscheiden sich die Varianten nicht nach Tunnellänge, sondern nach Lage des Tunnelportals. Aufgrund der Vorbelastung der Industrieanlagen ergeben sich deutliche Vorteile für eine Tunnelöffnung in diesem Bereich.

Die Elbquerungsstelle III betrifft den Bereich zwischen Grünendeich und Hetlingen. In Schleswig-Holstein werden wieder Kurz- und Langtunnel untersucht, sowie die Lage des Tunnelmundes, östlich und nördlich von Hetlingen. Mit dem Kurztunnel kommt es zu bau- und anlagenbedingten Beeinträchtigungen des zwischen den Deichen liegenden Teils der Haseldorfer Marsch. Hier besteht

eine Ausweisung als Naturschutzgebiet sowie eine Meldung als FFH-Gebiet und als EU-Vogelschutzgebiet. Die Auswirkungen auf verschiedene UVP-Schutzgüter sind ebenfalls gravierend. Der Langtunnel ist daher zu bevorzugen. Wie beim Seestermühler Außenkoog hat sich beim Hetlinger Neuerkoog, nordöstlich von Hetlingen, eine bedeutende Rasttradition des Anhang I sowie nach Art. 4/2 der EU-Vogelschutzrichtlinie ausgebildet. Beide Langtunnelvarianten führen durch dieses Gebiet, erst eine vollständige Untertunnelung des NATURA 2000-Gebiets „Unterelbe bis Wedel“ sowie der außerhalb liegenden wichtigen Nahrungsflächen im Hetlinger Neuerkoog, bewirken keine erheblichen Beeinträchtigungen. Aufgrund der geringeren Beeinträchtigungen des Siedlungsbereiches ist die Tunnelöffnung nördlich Hetlingen vorteilhafter und auch aus UVS-Sicht bietet sie Vorteile bei den meisten Schutzgütern, mit Ausnahme des Schutzguts Tiere.
Auf niedersächsischer Seite verläuft der Schutzdeich direkt am Elbufer, sodass die Varianten direkt hinter der Deichlinie auftauchen können ohne entsprechende Beeinträchtigungen hervorzurufen.

Neben den Elbquerungsstellen war auch der elbparallele Korridor zu untersuchen. Dieser führt von der A 26 zu den Elbquerungen I und II in Niedersachsen und erfordert eine Querung der Seewasserstraße Schwinge. Es wurden drei Bauausführungen untersucht: ein Tunnel sowie eine hohe und eine flache Brücke, jeweils für eine stadtnahe bzw. stadtferne Schwingequerung. Auch hier haben aus Umweltsicht die Tunnellösungen deutliche Vorteile. Dies begründet sich auf die temporären Beeinträchtigungen während der Bauphase, den Zerschneidungswirkungen und weitreichenden, visuellen Beeinträchtigungen. Da die Tunnellösungen wesentlich teurer sind als eine flache Brücke, wird diese Lösung jedoch präferiert.

Bei der Trassenführung der A 20 als Nordostumgehung Stade wurden, zwischen der A 26 und den Gelenkpunkten nordwestlich von Bützfleth, zwei alternative Linienführungen entwickelt. Die eine Linie liegt stadtnah und quert den Marschbereich bei Schölisch, die andere quert die Schwinge stadtferner im Bereich der L 111. Bei der stadtfernen Variante verläuft die Linie entlang von bestehenden Verkehrstrassen, so dass weniger Beeinträchtigungen u.a. durch Zerschneidungen. entstehen. Aus Umweltsicht weist sie bei allen Schutzgütern somit leichte Vorteile auf. Auch aus landwirtschaftlicher Sicht ist diese Führung zu bevorzugen, da weniger land- und forstwirtschaftliche Flächen entzogen werden. Die stadtnahe Variante ist in fast allen Belangen ungünstiger und hinsichtlich der städtebaulichen Wirkung nicht besser als die stadtferne, sodass sie nicht weiter verfolgt wurde.

Neben den eben benannten Varianten, mit einem weit westlichen Bogen um Bützfleth durch die Marschlandschaft, wurde eine weitere Elbquerungsstelle II untersucht. Diese verläuft im nördlichen Teilabschnitt entlang des Binnendeiches, wodurch eine visuelle Abschirmung gegenüber Bützfleth entsteht, und liegt zu großen Teilen auf dem Industriegelände. Daher bestehen aus Umweltsicht deutliche Vorteile für diese Führung. Auch aus Sicht der Landwirtschaft ist durch den Verlauf über Gewerbe- und Industrieflächen die Verbindung der Elbquerung II eindeutig zu bevorzugen.

Bei der Elbquerung I gibt es keine alternativen Führungen, da in Niedersachsen weite Teile des Elbvorlandes als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen sind („Unterelbe“, „Asseler Sand“ sowie „Gauensieker Sand“).

Der Variantenvergleich bei der Elbquerung III beschränkt sich mit Anschluss an die A 26 auf die Alternativen nordöstlich bzw. südöstlich von Agathenburg. Die südöstliche Führung verläuft mittig durch die geplante Windkraftanlage, die nordöstliche Achse berührt den Vorrangstandort für Salzgewinnung östlich von Stade. Aus landwirtschaftlicher Sicht hat die südöstliche Führung Vorteile, da sie kürzer ist und weniger Fläche benötigt. Daher ist sie zu präferieren.

- *Nullvariante*

Die Nullvariante, also der Verzicht auf den Neubau der A 20, zwischen der A 1 bei Sittensen und der A 21 westlich von Bad Segeberg, wurde bereits auf Ebene der Linienbestimmung ausgeschieden.
Auf eine explizite Betrachtung der Nullvariante wurde auch hier verzichtet, da die Nullvariante tatsächlich keine Planungsalternative, sondern eine vollständige Planungszielverfehlung darstellt. Zu den verkehrswirtschaftlichen Zielen der geplanten A 20 gehört die Schaffung einer leistungsfähigen großräumigen Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands. Sie soll neben regionalen Verkehren insbesondere auch den überregionalen Verkehr, nicht nur in Ost-West-Richtung, sondern als großräumige Umfahrung der Metropolregion Hamburg, auch den Verkehr in Nord-Süd-Richtung, aufnehmen. Eine durchgängige, dem prognostizierten Verkehrsaufkommen entsprechend, leistungsfähige Straßenführung gibt es im untersuchten Streckenabschnitt nicht, die diese Anforderungen abdecken kann. In der Verkehrsuntersuchung der Linienbestimmung ist die Nullvariante identisch mit dem Bezugsfall und bildet damit den Vergleichsfall für alle Varianten.
Da die Nullvariante keine realistische Alternative zur Planungsmaßnahme ist und weil mit ihr die Ziele der Bundesverkehrswegeplanung nicht erreicht werden können, ist die gewählte Vorgehensweise, die Nullvariante nicht explizit als eigenständige Variante in den Variantenvergleich aufzunehmen, zielführend und sachgerecht.

Bei einem Verzicht auf das Vorhaben können ferner die verkehrlichen Ziele einer durchgängigen transeuropäischen Autobahn nicht erreicht werden. Damit verliert die A 20, insbesondere westlich der A 7, an Attraktivität, die Verkehrsteilnehmer würden sich großräumig andere Wege suchen. Die verkehrliche Wirkung der A 20 würde durch das fehlende Teilstück (Nord-West-Umfahrung Hamburg) insgesamt geschmälert.

Die Nullvariante darf grundsätzlich ausgeschieden werden, wenn Verkehrsbedarf vorhanden ist, der den Bau einer Autobahn rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, Az.: 4 A 24.01, juris, Ziff. 3.1). Der hinreichende Verkehrsbedarf für den vorliegenden Streckenabschnitt der A 20 wurde durch eine grundlegende Verkehrsuntersuchung, die mehrfach aktualisiert worden ist, verlässlich

prognostiziert. Die Nullvariante wird angesichts des aktuellen Verkehrsaufkommens und der zu erwartenden Verkehrszunahmen als unzureichend angesehen.
Die Nullvariante scheidet somit als ungeeignete Lösung aus.

- *Null-Plus-Variante*

Neben der reinen Nullvariante wurde auch eine sog. Null-Plus-Variante betrachtet. Bei dieser Variante verbleibt die B 206 im heutigen Zustand und zusätzlich werden zweistreifige Ortsumgehungen vorgesehen. Diese Variante verbessert zwar die Situation in der Ortsdurchfahrt selbst, führt aber an den Ortsrändern zu neuen Belastungen. Es kommt auch hier zu keinen Entlastungen im angrenzenden Straßennetz. Vorteile bei beiden Nullvarianten liegen allein bei den Kosten.

Die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität ist in keiner Weise mit der einer Autobahn vergleichbar. Durch das fehlende Teilstück der A 20 wird, aufgrund der deutlich längeren Fahrtzeiten, die gesamte verkehrliche Wirkung der A 20 geschmälert. Beide Nullvarianten führen zu keiner verbesserten Verkehrssituation.

- *Ausbauvarianten*

Grundsätzlich sind neben der Untersuchung der Nullvariante auch Ausbauvarianten zu prüfen. Dies ist aufgrund der fehlenden parallelen Verkehrsachsen nicht in allen Abschnitten durchführbar. Für den Abschnitt zwischen der A 7 bis westlich Bad Segeberg war allerdings zu prüfen, ob es nicht möglich sei die bestehende B 206 auszubauen (Ortsumgehungen und ampelfreie Knotenpunkte), um damit auf eine Autobahn in diesem Abschnitt verzichten zu können oder aber zumindest einen kleineren Querschnitt der Autobahn z.B. durch Verzicht auf Standstreifen zu wählen.
Die nicht autobahngerechte Linien- und Gradientenführung der bestehenden B 206 widerspricht einem Ausbau, überdies wäre auch wegen fehlender Flächen ein Eingriff in bestehende Bebauung unvermeidbar. Da eine Autobahn immer anbaufrei ist, wird ebenso eine Erschließung der an der an B 206 liegenden Grundstücke und Gebäude nicht ohne weiteres möglich sein. Aus diesem Grunde wären zusätzliche parallele Erschließungswege notwendig, was schon aus Gründen der Flächenverfügbarkeit nicht zu realisieren ist. Ferner hätte eine Führung der Autobahn durch die Ortslagen eine absolute Trennwirkung zur Folge, die durch unumgängliche aktive Lärmschutzmaßnahmen noch verstärkt würde. Daher ist ein reiner Bestandsausbau der zweistreifigen B 206 zu einem Autobahnquerschnitt nicht weiter zu verfolgen.

Da ein reiner Bestandsausbau aus benannten Gründen nicht weiterverfolgt werden konnte, wurde untersucht, die B 206 in unproblematischen Abschnitten zur Autobahn auszubauen und beispielsweise in Ortslagen Umfahrungen vorzusehen. In diesen Bereichen wird dann ein kompletter Neubau der Autobahn erforderlich. Durch diese Variante entsteht wegen des mehrmaligen Aus- und Ein-

schwenkens eine sehr bewegte Streckenführung. Zwar wäre die Verkehrswirksamkeit trotz der nicht optimalen Streckencharakteristik für eine Autobahn vergleichbar mit den Neubauvarianten einer parallelen Streckenführung der B 206 und Umfahrung des Segeberger Forstes. Allerdings wäre diese Variante hinsichtlich der Investitionskosten nicht günstiger als eine reine Neubauvariante. Hinzu kommt, dass auch hier parallele Straßen zur Erschließung erstellt werden müssen. Um eine planfreie Autobahn zu gewährleisten wären 12 Kreuzungsbauwerke zu erstellen. Aufgrund der teilweise dichten Bebauung wären zudem umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Positiv ist, dass vergleichsweise wenig neue Flächen verkehrsbedingt belastet werden. Die starken negativen Wirkungen führen aber dazu, dass auch die Ausbauvariante nicht weiter verfolgt wurde.

Alternativ zu einer Führung der A 20 über die B 206 wurde eine Variante über die B 205, mit Integration der Südumgehung Neumünster und anschließender Versatzlösung auf der A 7 bis Bad Bramstedt bzw. Anschlussstelle Henstedt-Ulzburg, untersucht.
Aufgrund dessen, dass der Ausbau der B 205 auf größerer Länge notwendig wäre als bei einer Neubauvariante, liegen die Kosten in etwa in gleicher Größenordnung. Außerdem ist es offensichtlich, dass sich die Verkehrswirksamkeit einer A 20, bei einer Führung über die B 205, stark reduziert, da die durchgängige Ost-West-Verbindung praktisch nicht mehr gegeben ist. Diese Führung der A 20 widerspricht der angestrebten Zielsetzung und erreicht die gewünschten verkehrlichen Wirkungen nicht. So dass auch diese Ausbauvariante zu Recht vorab ausgeschieden werden konnte.

- *Nord- / Südumfahrung Bad Bramstedt*

Für die Führung der A 20 im Raum Bad Bramstedt bieten sich, im Zusammenhang mit der mittlerweile fertig gebauten Ortsumgehung Bad Bramstedts, vier grundsätzliche Lösungen an. Die Variante 1 führt die A 20 im Süden über den Achsabschnitt f mit dem Verzicht auf eine Ortsumgehung. Die Variante 2 verläuft entsprechend der Ortsumgehung. Die Variante 3 führt die A 20 im Norden über den Achsabschnitt c mit Parallellage zur Ortsumgehung. Und die Variante 4 führt ebenfalls über den Achsabschnitt c, aber mit Integration der Ortsumgehung in die Autobahn. Hierzu ist anzumerken, dass die OU Bad Bramstedt mittlerweile unter Verkehr steht.
Bei der ersten Variante kann die die Verkehrsfunktion der nördlich gelegenen Ortsumgehung nicht mit übernommen werden, aufgrund der ungenügenden Verknüpfungspunkte der OU und der zu weit südlich gelegenen A 20. Somit würde der Durchfahrtsverkehr auf der B 206 verbleiben. Wegen mangelnder verkehrlicher Wirkungen und weil die OU bereits gebaut wurde, wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.
Bei der zweiten Variante stehen die beiden Straßen bezüglich ihrer Nutzer nicht in direkter Konkurrenz. Aufgrund der Entlastungswirkung der B 206 führt dies zu einer zweckmäßigen Lösung.
Die Variante 3 führt zu erheblichen ökologischen Konflikten, da größere verinselte Flächen entstehen, deren ökologischer, aber auch wirtschaftlicher Wert, stark eingeschränkt sein wird. Ferner müsste die A 20 in diesem Fall das FFH-Gebiet Osterautal queren, deren Beeinträchtigung als er-

heblich eingeschätzt wird. Darüber hinaus würde die Autobahn potenzielle Nutzer der OU abziehen, sodass sie quasi ihre Funktion verlieren würde. Bereits aus ökologischen Gesichtspunkten ist diese Lösung zu verwerfen.
Aus Umweltsicht ist die Variante 4 die effektivste Lösung. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Integration nur sinnvoll, wenn im weiteren Verlauf die Führung durch den Segeberger Forst gewählt würde. Die Entlastungseffekte für Bad Bramstedt wären vergleichbar mit einer getrennten OU. Diese Variante hat ferner dieselben Probleme bei der Querung des Osterautals. Daneben müsste die bereits gebaute OU im Zuge des A 20-Neubaus entsprechend umgerüstet werden.
Auch in Bezug auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführten Vorvergleiche liegen die Vorteile bei einer südlichen Führung der A 20.

Hauptvariantenvergleich

- *Kurzbeschreibung der Varianten*

Die folgenden Varianten betreffen den nördlichen Elbquerungskorridor
Variante I.10
Der Elbtunnel taucht zwischen den Ortslagen Kollmar-Nord und Kollmar-Süd auf. Im Anschluss verläuft die Trasse parallel zu den Siedlungsbändern Deichreihe und Strohdeich, wo auch die B 431 mit einer Anschlussstelle gekreuzt wird. Die Langenhalsener Wettern wird dabei mit einer Brücke gequert. Des Weiteren wird die Gemeinde Herzhorn östlich umfahren. Weiter verläuft die Trasse bis zur L 118 annähernd Richtung Norden, wobei sie die Bahn (Linie Hamburg - Westerland) mit einer Brücke kreuzt, und schwenkt dann mit einem großen Bogen nach Osten. Die L 118 wird zwischen Sommerland und Süderau gekreuzt und erhält einen Anschluss an die A 20. Nördlich von Helle Himmel wird die L 100 gequert und bei Hohenfelde wird die A 20 über die A 23 geführt und mit einem Autobahnkreuz angeschlossen. Sie umfährt die Ortslage Hohenfelde östlich und quert die L 112 bei Glindesmoor. Die A 20 führt dann in gestreckter Form in nordöstliche Richtung, quert die Bahn (Linie Hamburg – Elmshorn – Neumünster – Kiel) bei Osterhorn und kreuzt die L 114 nördlich von Bokel, die eine Anschlussstelle erhält. Zwischen Hingstheide und Mönkloh schwenkt die Trasse nach Osten ab und kreuzt die B 4 und die Bahnstrecke AKN-Hamburg – Kaltenkirchen - Bad Bramstedt – Neumünster nördlich von Lentföhrden, wobei die Bundesstraße an die A 20 angebunden wird. Nördlich der K 81 kreuzt die A 20 dann die A 7 zwischen Lentföhrden und Schmalfeld. Aufgrund der Ausdehnung des Autobahnkreuzes muss die K 81 verlegt werden. Vom Autobahnkreuz in Richtung Osten führt die A 20 Schmalfeld weiträumig im Norden, dabei wird die Schmalfelder Au mit einer ca. 185 m langen Brücke gequert. Nördlich von Struvenhütten wird die L 79 an die A 20 angeschlossen. In einem weiten Bogen wird die Ortslage Vosshöhlen südlich umfahren, um dann zwischen den Ortslagen Bark und Todesfelde die L 78 zu überqueren. Nordöstlich von Bark quert die Trasse ein bestehendes Kiesabbaugebiet, quert die B 206 und tangiert den ehemaligen Standortübungsplatz Wittenborn. Wittenborn muss westlich eng umfahren werden um an die Teilstrecke 5 der A 20 anzubinden.

In Niedersachsen verläuft die Linie vom Autobahndreieck A 20/A 26 südöstlich von Stade in nördlicher Richtung und verläuft parallel zur L 111. Südlich der Schwinge nähert sich die Trasse bis auf ca. 200 m Stade. Die Schwinge wird dabei mit einem flachen Brückenbauwerk gequert. Im weiteren Verlauf geht es östlich des Hinterdeiches vorbei am Rande des Industriegebietes, das Anschlussgleis muss dabei entweder zweimal planfrei gequert werden oder auf ca. 2 km neben der Straßentrasse verlegt werden. Nördlich von Götzdorf schwenkt die Trasse leicht nach Westen ab und umfährt Bützfleth großräumig. Sie verläuft in nordwestlicher Richtung bis zur K 28, schwenkt nach Nordosten ab, um dann westlich der L 111 zwischen Drochtersen und Assel in die Tunnellage überzugehen.

Variante I.11

Der Elbtunnel taucht zwischen den Ortslagen Kollmar-Nord und Kollmar-Süd auf. Im Anschluss verläuft die Trasse parallel zu den Siedlungsbändern Deichreihe und Strohdeich, wo auch die B 431 mit einer Anschlussstelle gekreuzt wird. Die Langenhalsener Wettern wird dabei mit einer Brücke gequert. Des Weiteren wird die Gemeinde Herzhorn östlich umfahren. Weiter verläuft die Trasse bis zur L 118 annähernd Richtung Norden, wobei sie die Bahn (Linie Hamburg - Westerland) mit einer Brücke kreuzt, und schwenkt dann mit einem großen Bogen nach Osten. Die L 118 wird zwischen Sommerland und Süderau gekreuzt und erhält einen Anschluss an die A 20. Nördlich von Helle Himmel wird die L 100 gequert und südlich von Hohenfelde entsteht ein Autobahndreieck mit der A 23. Die A 20 wird mit einem Versatz auf der A 23 weitergeführt bis zum Autobahndreieck A 20/ A 23 nordwestlich von Klein Offenseth-Sparrieshoop. Diese Ortslage wird mit einem engen Nordbogen umfahren und mit einer gestreckten Ostführung bis zur A 7 trassiert. Im Zuge dessen wird die Anschlussstelle A 23/L 288 sowie die Landesstraße selbst verlegt. Dieses Teilstück führt durch den Rantzauer Forst. Die L 113 wird unterführt und die A 20 bildet eine Anschlussstelle mit der L 112. Die K 2 muss überführt werden. Des Weiteren muss die Höllenbek unterführt werden, die K 66 überführt, bis die Trasse eine Anschlussstelle mit der B 4 nordöstlich von Heidkaten erhält. Die Achse verläuft bis zur Anschlussstelle A 7/L 326 bei Henstedt-Ulzburg. Der Anschluss der A 20 erfolgt als Autobahndreieck A 7/A 20 zwischen Kaltenkirchen und Alveslohe. Sie erhält einen Versatz auf der A 7 bis nach Bad Bramstedt, erhält wiederum ein Autobahndreieck mit der A 7 und folgt dem identischen Verlauf der Variante I.10. Dasselbe gilt für Abschnitt in Niedersachsen.

Variante I.12

Sowohl der niedersächsische Abschnitt, sowie der Abschnitt zwischen A 7 und westlich Wittenborn, entsprechen dem Verlauf der Linie I.10.

Das Tunnel- und Trogbauwerk taucht ebenfalls in der Ortslage Kollmar hinter der K 23 auf, verläuft im Anschluss entlang der Ortslagen Strohdeich und Deichreihe, quert die B 431 zwischen Obendeich und Strohdeich und schwenkt auf Höhe Herzhorn in Richtung Osten und verläuft kurz parallel zur Bahnlinie Hamburg/Elmshorn – Glückstadt/Westerland. Ferner quert die Trasse die L 118 nördlich von Siethwende, führt in einem gestreckten Verlauf in Richtung Osten bis Horsthei-

de, quert dabei die L 288 zwischen Horst und Siehtwende, überführt die L 100 und bindet sie zwischen Horst und Elmshorn mit einer Anschlussstelle an, um dann nach Nordosten geschwenkt ein Autobahndreieck mit der A 23 im Westen von Kl. Sparrieshoop zu bilden. Bis Hohenfelde bildet die A 20 dann einen Versatz auf der A 23. Bis zur A 7 verfolgt sie denselben Verlauf wie die Variante I.10.

Variante I.13
Der niedersächsische Abschnitt, sowie der Bereich zwischen Landesgrenze und der A 23 entspricht der Variante I.12. Für den Abschnitt von der A 23 bis zur A 7 verläuft die Trasse auf der Linie der Variante I.11. Dabei ist die Anlegung eines Autobahnkreuzes nordwestlich von Kl. Offenseth-Sparrieshoop notwendig. Wie auch bei der Variante I.11 entsteht mit der A 7 ein Autobahndreieck zwischen Kaltenkirchen und Alveslohe, wo die Trasse einen Versatz auf der A 7 bis südlich Bad Bramstedt vollzieht. Auch hier entsteht ein Autobahndreieck mit der A 7. Zwischen der A 7 und westlich Wittenborn folgt diese Variante dem Verlauf der Variante I.10.

Die folgenden Varianten betreffen den mittleren Elbquerungskorridor.
Variante II.20
Die Trasse verläuft von dem Autobahndreieck A 20/A 26 südöstlich von Stade in Richtung Norden und folgt dabei der L 111. Die Schwinge wird dabei mit einem flachen Brückenbauwerk gequert. Im weiteren Verlauf geht’s östlich des Hinterdeiches vorbei am Rande des Industriegebietes, das Anschlussgleis muss dabei entweder zweimal planfrei gequert werden oder auf ca. 2 km neben der Straßentrasse verlegt werden. Südlich von Götzdorf verläuft die Trasse dann weiter östlich der L 111 im Industriegebiet. Sie nähert sich dem östlichen Ortsrand von Bützfleth und taucht dann zwischen Bützfleth Süderelbe und dem Seedeich in die Tunnellage ab. Der Tunnel bzw. Trog taucht in Schleswig-Holstein unmittelbar östlich des zweiten Hochwasserschutzdeiches, nördlich des Sperrwerkes im Mündungsbereich der Pinnau, auf. Des Weiteren führt die Trassierung durch die Elbmarsch in nordöstliche Richtung bis Klein Sonnendeich und schließt die K 19 an. Der weitere Verlauf führt weiter in nördliche Richtung, quert die Krückau ca. 1 km westlich der Kläranlage Elmshorn und schließt die B 431 an. Sie umfährt Elmshorn weiter östlich, die L 118 und die Bahnlinie werden unterführt, sowie die L 100 und die Bahnlinie nördlich von Elmshorn. Die K 34 wird dabei an die A 20 als Anschlussstelle angebunden. Bei Kl. Sparrieshoop wird die Trasse dann an die A 23 angeschlossen und erhält einen Versatz auf der A 23 bis südöstlich von Hohenfelde.
Die Variante II.20 entspricht für die anschließenden Abschnitte zwischen der A 23 und der A 7 sowie der A 7 bis westlich Wittenborn der Führung der Trasse I.10.

Variante II.21
Diese Variante entspricht bis zur Anschlussstelle mit der A 23 der Variante II.20, im weiteren Verlauf bis westlich Wittenborn ist sie dann identisch mit der Variante I.11.

Die nun folgenden Varianten liegen alle im südlichen Elbquerungskorridor.

Variante III.30

Die Linie beginnt beim Autobahndreieck Stade / Agathenburg (A 26/ A 20) nördlich von Agathenburg und läuft in nordöstlicher Richtung bis dann die Trasse in die Tunnellage nordwestlich von Grünendeich abtaucht. In Schleswig-Holstein taucht die Trasse dann unmittelbar hinter dem zweiten Hochwasserschutzdeich, nordwestlich von Hetlingen, auf. Sie führt weiter in nördliche Richtung durch die Haseldorfer Marsch, quert dabei zunächst die Aue südöstlich von Haseldorf und dann die L 261, die mit einer Anschlussstelle angebunden wird. Die Trasse führt östlich an der Haselau vorbei, quert die Pinnau und die L 108 und durchfährt die Seestermühler Marsch. Auch sie quert die Krückau ca. 1 km westlich der Kläranlage Elmshorn und schließt die B 431 an. Sie umfährt Elmshorn weiter östlich, die L 118 und die Bahnlinie werden unterführt, sowie die L 100 und der Bahnlinie nördlich von Elmshorn. Die K 34 wird dabei an die A 20 als Anschlussstelle angebunden. Bei Kl. Sparrieshoop wird die Trasse dann an die A 23 angeschlossen und erhält einen Versatz auf der A 23 bis südöstlich von Hohenfelde.

Die Variante III.30 entspricht für die anschließenden Abschnitte zwischen der A 23 und der A 7 sowie der A 7 bis westlich Wittenborn dann der Führung der Trasse I.10.

Variante III.31

Der Verlauf der Linie entspricht bis zur A 23 der Variante III.30 und bis westlich Wittenborn dem Verlauf der Variante I.11.

Variante III.32

Bis zur Elbe entspricht der Trassenverlauf dem der Variante III.30.

Auch diese Variante taucht in Schleswig-Holstein unmittelbar hinter dem zweiten Hochwasserschutzdeich nordwestlich von Hetlingen auf. Sie verläuft in nordöstliche Richtung durch die Haseldorfer Marsch und umfährt die Ortslage Holm nördlich, wobei die B 431 angeschlossen wird. Sie führt in einem weiten Linksbogen weiter in nordöstliche Richtung und schließt die L 106 an, quert die Pinnauniederung mit einer Talraumbrücke von ca. 110 m, die Bahnlinie Hamburg-Pinneberg-Husum, das Gewerbegebiet Pinneberg / Prisdorf, um dann die L 107 anzuschließen. Im Zuge dessen wird ein Zubringer zur L 107 geplant. Westlich Kummerfeld wird dann die A 20 mit einem Autobahndreieck an die A 23 angebunden. Auch diese Trasse erhält einen Versatz auf der A 23 bis südöstlich Hohenfelde.

Der weitere Verlauf entspricht wiederum der Variante I.10 bis westlich Wittenborn.

Variante III.33

Bis zur Elbe entspricht der Trassenverlauf dem der Variante III.30 sowie bis zum Autobahndreieck mit der A 23 bei Kl. Sparrieshoop der Variante III.32. Bis westlich Wittenborn hat sie eine identische Trassierung wie die Variante II.11.

Variante III.34
Diese Variante entspricht in ihrem Verlauf der Trassierung der Variante III.32 bis zum Autobahndreieck mit der A 23 westlich von Kummerfeld. Sie enthält keinen Versatz auf der A 23. Anstatt der bestehenden Trasse zu folgen, schwenkt sie in nordöstliche Richtung ab, quert die K 21 und die Bilsbek, verläuft durch die Bilsbekniederung und umfährt Ellerhoop östlich. Bei Hoochmoorheide wird die L 195 überführt. Die Trasse umfährt Hemdingen westlich, durchfährt die Bredenmoorniederung bis zur Anschlussstelle mit der L 111 östlich Riehloh. Im Weiteren wird Heede östlich umfahren und die L 75 nordöstlich von Heede überführt. Im Folgenden folgt sie der Bahnlinie parallel und umfährt Langeln südlich. Nordwestlich von Möschen wird dann die B 4 unterführt, die K 104 überführt, bis die Trasse ein Autobahndreieck mit der A 7 zwischen Kaltenkirchen und Alveslohe bildet. Bis südlich Bad Bramstedt erhält sie einen Versatz auf der A 7.
Bis westlich Wittenborn hat sie wiederum eine identische Trassierung wie die Variante I.10.

- *Darstellung und Bewertung der Belange*

- *Raumordnung / städtebauliche Entwicklung*

Da der Untersuchungsraum in Niedersachsen auf den Elbkorridor beschränkt ist, kann eine eigenständige Beurteilung der Trassenvarianten aus raumordnerischen Gesichtspunkten nicht vorgenommen werden. Für Niedersachsen ist relevant, dass hinsichtlich der Weiterführung der A 20 in Niedersachsen, die Option besteht, sie entweder als A 20 zur A 1 oder als A 20 Küstenautobahn (vormals A 22) zur A 28, anzubinden.
Bezüglich dieses Belanges wurden die drei übergeordneten Ziel-/ Wirkungsbereiche Raumanbindung, Raum- und Siedlungsstruktur sowie Raumwirtschaft als Folge der A 20 – Varianten beurteilt. Hierbei steht die innere Verknüpfung mit der Metropolregion Hamburg im Vordergrund. Die im nordwestlichen Korridor verlaufenden Varianten umschließen quasi die Metropolregion und binden gleichzeitig die peripher liegenden, weniger stark entwickelten Räume an, um die bestehenden Disparitäten aufzuheben. Entscheidend ist eine möglichst weit nördlich gelegene Verknüpfung mit den Magistralen A 23 und A 7. Die im mittleren Korridor verlaufenden Trassen stärken die Verknüpfung der wirtschaftlichen Zentren Stade – Elmshorn – Kaltenkirchen / Henstedt-Ulzburg. Dies begründet sich mit einer Anbindung des niedersächsischen Unterelberaums an den wirtschaftsstarken Nordwesten Hamburgs.
In Schleswig-Holstein ist es Ziel die zentralen Orte durch die A 20 zu stärken. Neben der Metropolregion Hamburg und den zentralen Orten stellen die Siedlungsachsen ein Strukturelement für die räumliche Nutzung dar. Ziel des Achsenkonzeptes ist es die Nachteile einer weitläufigen, ringförmigen Ausbreitung im Umland der Verdichtungskerne der Ordnungsräume zu vermeiden, d.h. einer großräumigen Zersiedlung der Landschaft entgegenzuwirken. Dies kann insbesondere durch den nordwestlichen Korridor, wegen seiner hohen raumerschließenden Wirkung und dem damit verbundenem Entwicklungspotenzial, erreicht werden. Gestärkt werden hierbei insbesondere die zentralen

Orte Bad Bramstedt, Bad Segeberg / Wahlstedt, Brunsbüttel, Glückstadt und Itzehoe. Alle Varianten der Elbquerungsstelle III lösen erhebliche Konflikte mit dem Achsenkonzept aus, da sie die für Landschaft und Erholung vorgesehen regionale Freiräume zwischen den Achsen zerschneiden. Bei den über Pinneberg verlaufenden Varianten wird die Entwicklungsachse zerschnitten, so dass eine hohe Gefahr der Zersiedlung des Raumes zwischen Elbe und Pinneberg besteht.
Des Weiteren soll durch die A 20 die Sicherung und Stärkung der regionalen Wirtschaft gefördert werden. Ausschlaggebend sind in Schleswig-Holstein die Arbeitsmarktzentren Glückstadt, Brunsbüttel und Itzehoe. Mit einer neuen Magistrale werden die Erreichbarkeiten dieser Zentren verbessert, was zu einer starken Unterstützung der ansässigen Betriebe, im Sinne einer Sicherung von Arbeitsplätzen und Stärkung der Wirtschaft, beiträgt. In Niedersachsen wird durch den neuen Elbtunnel insbesondere eine starke Bedeutung für die Verknüpfung von Stade und Elmshorn beigemessen. Wegen fehlender vergleichbarer Strecken hat dabei die Elbquerungstelle I ein sehr hohes wirtschaftliches Entwicklungspotenzial und maßgeblichen Einfluss auf die Standortqualität. Je näher die Trassen an die Region Hamburg heranrücken, desto stärker werden die grundsätzlichen Wirkungen einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur von denen aus Hamburg überlagert, da hier ohnehin eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist.

Aus Sicht des Städtebaus sind die Siedlungsschwerpunkte entscheidungsrelevant. Wegen der unterschiedlichen Nähe der einzelnen Trassenvarianten zu sensiblen Gebieten, ergeben sich die größten Beeinträchtigungen im Raum Pinneberg, gefolgt vom Raum Elmshorn. Problematisch ist zudem der Bereich Stade, trotz der Vorbelastung durch die L 111. Beeinträchtigt werden diese Gebiete durch die Elbquerungsstelle II und III.

- *Verkehr und Straßenbau*

Die Veränderungen der Verkehrsstärken in den Ortsdurchfahrten sind für die Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit von großer Bedeutung. Dabei kommt es sowohl zu entlastenden als auch belastenden Effekten. Entlastende Wirkungen ergeben sich aus der Verlagerung des Verkehrs aus den Ortsdurchfahrten auf die A 20 als qualitativ hochwertigere und schnellere befahrbare Strecke. Belastende Wirkungen, d.h. höhere Verkehrsstärken als im Bezugsfall, sind vor allem auf den Anschlussstellen der A 20 führenden Strecken zu erwarten. Hier kann es in Einzelfällen zu erheblichen Verkehrssteigerungen und damit zwangsläufig zu entsprechend hohen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen kommen.
Neben der Verkehrsstärke werden auch die Reisezeitveränderung und die Veränderung der Fahrleistungen untersucht. Wichtigere weitere verkehrliche Aspekte sind auch die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität.

- *Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene Linienfindung*

Das Leitkriterium Umweltverträglichkeit wird im Rahmen der Linienbestimmung und ergänzend im Planfeststellungsverfahren entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des UVPG umfassend be-

schrieben. Als Abschluss dieses Verfahrens ist jeweils eine Bewertung gem. § 12 UVPG erfolgt sowie die Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltfachlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

Alle Schutzgüter im Sinne des § 2 UVPG (Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, Sowie Kultur- und sonstige Sachgüter) wurden in der UVS erfasst und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angemessen bewertet. Der Untersuchungsraum der UVS umfasst in Schleswig-Holstein die Teilabschnitte Elbe – A 23, A 23 – A 7 und A 7 bis westlich Bad Segeberg sowie in Niedersachsen A 26 – Elbe. Innerhalb dieses Untersuchungsraumes wurden die Umweltauswirkungen der Trassenvarianten untersucht.

Die Prüfung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens hat ergeben, dass alle der untersuchten Varianten den Umweltqualitätszielen mehr oder minder entgegenwirken und es bei allen Varianten in allen Schutzgütern zu erheblichen Umweltauswirkungen kommt. Die Reihungsergebnisse bilden damit lediglich den innerhalb des jeweiligen Schutzgutes zu erzielenden größtmöglichen Nenner zwischen dem geplanten Vorhaben zugrunde liegenden verkehrswirtschaftlichen Anforderungen und dem Ziel einer nachhaltigen Umweltvorsorge.

Auf die hohe ökologische Bedeutung der Elbe und ihrer Vorlandbereiche nehmen alle Varianten der A 20 mit Tunneln, die weitgehend die Elbvorlandbereiche / Rastvogelgebiete meiden, in besonderem Maße Rücksicht. Daher spielt die Lage der Elbquerung im Variantenvergleich nur eine untergeordnete Rolle. Alle Varianten liegen in der Summe ihrer Wirkungen relativ dicht beieinander, können aber in den einzelnen Schutzgütern doch stark voneinander abweichen. Das bedeutet, dass die Vor- und Nachteile der Linien in unterschiedlichen Bereichen liegen.

Die weitreichendsten Rechtsfolgewirkungen, bis hin zum Ausschluss einer Variante, wegen erheblicher Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes „Unterelbe bis Wedel“, wären für den Bereich der südlichen Elbquerung (V III.30 und V III.34) gegeben. Hier wurde jedoch die Möglichkeiten der Minderung durch eine längere Tunnelvariante genutzt, sodass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

Die in der UVS umfassend ermittelten, beschriebenen und bewerteten Auswirkungen auf die Umwelt werden gemäß § 1 UVPG von der Planfeststellungsbehörde in der Abwägung berücksichtigt.

Durch die im LBP beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird erreicht, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Demzufolge kann festgestellt werden, dass es im betroffenen Gebiet nur zu Auswirkungen kommt, die im Sinne der Fachgesetze kompensiert werden.

- *Bereich Natura 2000*

Die Untersuchung der Linienfindung beinhaltet auch Untersuchungen zur FFH-Verträglichkeit des Vorhabens. Zum Zeitpunkt der Bestimmung der Linie war noch keine abschließende Festsetzung der Gebiete durch die EU erfolgt. Die Untersuchung erstreckte sich auf die vom Land Schleswig-Holstein vorgeschlagenen Schutzgebiete gem. FFH-Richtlinie und gemeldete Gebiete gem. EU-Vogelschutzrichtlinie der Meldetranchen bis 2002, ein „unter Vorbehalt“ gemeldetes Schutzgebiet (Hörner AU / Winselmoor als Ausgleich für Maßnahmen des Mühlenberger Loch), sog. „Schattenlistengebiete“ der Naturschutzverbände (wie Kl. Offenseth – Bolkelsesser Moor, Pinnauniederung oder die Feuchtgebiete Rethwisch) sowie die im Juli 2003 vom Land Schleswig-Holstein vorgeschlagene Schutzgebiete gem. FFH-Richtlinie der dritten Meldetranche. Für alle Fälle, bei denen auf Basis der Vorprüfung erhebliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen waren, wurden vertiefende Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt, die Basis für die FFH-Verträglichkeitsprüfung sind.

Aufgrund der im Juli 2003 erfolgten Nachmeldung von FFH-Gebieten durch das Land Schleswig-Holstein wurden im Zuge des Linienbestimmungsverfahrens weitere Vorprüfungen und FFH-Verträglichkeitsprüfungen ergänzend durchgeführt.
Aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen haben sich aus FFH-Sicht keine Änderungen ergeben. Für die Gebiete Klein Offenseth – Bokelsesser Moor, Winselmoor und Breitenburger und Tütigmoor kamen die Vorprüfungen zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine Beeinträchtigungen auslöst.
Für die Gebiete Grabensystem der Kollmarer Marsch, Stör / Bramau und Schmalfelder Au sind, insbesondere während der Bauzeit und hinsichtlich möglicher Eingriffe in Grund- und Oberflächenhaushalt, unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

- *Landwirtschaft / Agrarstruktur*

Die Bundesländer Schleswig-Holstein und Niedersachsen sind im Bereich des Linienbestimmungsverfahrens in hohem Maße landwirtschaftlich geprägt. Der Neubau einer Bundesautobahn in dieser Region hat daher Auswirkungen auf diesen Belang.

Durch den Neubau einer Bundesautobahn in einer vornehmlich dörflich strukturierten Region sind die Eingriffe in die Landwirtschaft und Agrarstruktur von großer Bedeutung. Die Förderung dieser beiden Belange ist auch ein Ziel der Landesraumordnung.

In den Linienbestimmungsunterlagen sind die flächenmäßigen Betroffenheiten der Größe nach dargestellt. Es wird die generelle Empfindlichkeit der Trassenkorridore hinsichtlich der Agrarstruktur gegenüber der Linienführung einer Autobahn betrachtet. Einzelbetriebliche Untersuchungen wurden, da die Trassenführung aufgrund des Maßstabes nicht parzellenscharf feststeht, noch nicht durchgeführt. Weitere detailliertere Betrachtungen werden in dem anschließenden Vergleich der Varianten untereinander sowie auf der Ebene der Planfeststellungsunterlagen zur Linienoptimierung ergänzend durchgeführt. Wesentliche Entscheidungskriterien für das Maß der Eingriffserheblichkeit sind neben der Flächeninanspruchnahme, der Ersatzlandbeschaffung, den Wirtschaftserschwernissen auch der Anteil von Sonderkulturen. Sonderkulturen werden deswegen bei einer Beeinträchtigung schwerwiegender eingestuft, da meist sehr lange Vorlaufzeiten notwendig werden oder Flächen mit hohem technischem Aufwand für die Produktion eingerichtet werden müssen (z.B. geschlossene Bewässerungssysteme), bis überhaupt ein Ertrag erzielt werden kann. Zudem liegen die dann erzielbaren Deckungsbeiträge deutlich höher als beispielsweise im Getreide- oder Futteranbau.

Abschnitt Elbe – A23

Im Abschnitt a kommt praktisch nur die Grünland- und Ackernutzung vor. Sonderkulturen sind so gut wie nicht vorhanden. Sodass die negativen Wirkungen dieses Abschnitts im Vergleich weniger problematisch einzustufen sind.

Neben den Grünland- und Ackerflächen werden beim Abschnitt g gut 4 % der Anbauflächen für Sonderkulturen genutzt.

Beim mittleren Korridor verlaufen die Varianten überwiegend durch die Marsch mit vorwiegender Grünland- und Ackernutzung. Sonderkulturen von etwa 7 % Flächenanteil verteilen sich über den gesamten Abschnitt.

Der Verbindungskorridor weist im Raum Uetersen mit einem Sonderkulturanteil von ca. 10 % einen hohen Anteil auf. Zudem ist die Ersatzlandbeschaffung in diesem Raum sehr problematisch.

Der südliche Korridor ist gekennzeichnet durch seinen hohen Anteil an Sonderkulturen (über 25 %). Überwiegend handelt es sich um Baumschulen. Der Anteil überwiegt sogar dem der ackerbaulichen Nutzung. Die Ersatzlandbeschaffung ist im Vergleich zu den anderen Abschnitten am problematischsten.

Der gesamte Raum zeichnet sich durch eine von Nord nach Süd kontinuierlich zunehmende Empfindlichkeit des Belangs Agrarstruktur zur Autobahntrasse aus. Besonders betroffen ist der Abschnitt Elbe – Pinneberg – A 23. Diese Einschätzung wird auch nicht durch die kurze Neubaustre-

cke kompensiert. Ähnlich schlecht stellt sich auch eine Führung über den Verbindungskorridor dar. Der Anteil an Sonderkulturen ist zwar gering, erreicht jedoch, durch die insgesamt größte Flächeninanspruchnahme in absoluten Werten, eine vergleichbare Größenordnung. Ersatzflächen stehen im südlichen- und Verbindungskorridor nicht mehr zur Verfügung, sodass auch Flurbereinigungsverfahren sehr schwierig werden. Im Vergleich des mittleren mit dem nördlichen Korridor sind aus agrarstruktureller Sicht die nördlichen Führungen zu präferieren, da hier kaum Sonderkulturen betroffen sind.

Abschnitt A 23 – A 7

Beim Nordwestkorridor überwiegt in der westlichen Hälfte die Grünlandnutzung gegenüber der ackerbaulichen. In der östlichen Hälfte sind die Nutzungen gleichwertig. Der Anteil an Sonderkulturen von nur ca. 2 % ist relativ gering. Insgesamt sind hier die Betriebsgrößen im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet überdurchschnittlich groß.
Beim mittleren Korridor ist die ackerbauliche Nutzung stärker vertreten als die Grünlandnutzung. Der Anteil an Sonderkulturen liegt bei rund 5 %.
Beim südlichen Korridor sind ackerbauliche und Grünlandnutzung etwa in gleicher Stärke vertreten. Der Anteil an Sonderkulturen liegt knapp unter 5 %.
Aufgrund des geringen Anteils an Sonderkulturen spricht aus agrarstruktureller Sicht alles für eine Führung im Nordwestkorridor. Jedoch wegen der deutlich längeren Streckenführung und der damit verbundenen erheblich größeren Flächeninanspruchnahme fällt der Nordwestkorridor hinter die beiden anderen.

Abschnitt A 7 – westlich Bad Segeberg

Die Agrarstruktur ist durch überwiegende ackerbauliche Nutzung geprägt. Sonderkulturen tragen nur einen Anteil von weniger als 1 %. Die mittlere Betriebsgröße ist im Vergleich zum übrigen Untersuchungsgebiet unterdurchschnittlich groß. Die Beeinträchtigungen ergeben sich insbesondere durch die große Streckenlänge und den damit verbundenen Flächenverlusten.

In Niedersachsen werden die Entscheidungskriterien nach einem anderen methodischen Ansatz ermittelt. So dass im Ergebnis hierdurch eine Einstufung für die Trassenvorschläge in jedem Abschnitt zwischen zwei Gelenkpunkten mit einer Linienempfehlung möglich ist, die die geringsten Nachteile für die Landwirtschaft mit sich bringt. Im Grundsatz wird dabei diejenige Linienführung bevorzugt, die den geringsten Flächenbedarf erfordert, die auf Dauer niedrigsten Ertragsverluste verursacht und bei der am wenigsten Betriebe betroffen werden. Hierzu wurden entsprechende Erhebungen ermittelt.
Bei der Elbquerungsstelle I, zwischen Agathenburg und Stade (Schwinge), kommen relativ häufig Sonderkulturen vor. Nördlich von Stade kommt es vorwiegend zu Beeinträchtigung durch Zerschneidung von Grünland- und Ackerflächen.

Bei der Elbquerungsstelle II kommen ebenfalls häufig Sonderkulturen zwischen Agathenburg und Stade vor. Die Beeinträchtigung agrarstruktureller Belange fallen jedoch wegen der Linienführung über Industrieflächen nur gering aus.
Bei der Elbquerungsstelle III kommt es wegen der Zerschneidung und Flächeninanspruchnahme zu erheblichen Beeinträchtigungen von Sonderkulturen (Obstanbau im Kerngebiet des Alten Landes).
Somit ergeben sich hier die negativsten Wirkungen aus agrarstruktureller Sicht. Die Beeinträchtigungen relativieren sich jedoch wegen der geringen Streckenlänge der A 20. Aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme und negativen Folgen für die Milchviehwirtschaft werden die Varianten der Elbquerungsstelle I ähnlich ungünstig eingestuft. Die Varianten der Elbquerungsstelle II sind dagegen wegen ihrer Führung über nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen weniger nachteilig.

- *Wirtschaftlichkeit*

Bei der Betrachtung derartiger Planungsalternativen ist die Wirtschaftlichkeit letztendlich ebenfalls in die Abwägung einzustellen.
Zur Betrachtung der Wirtschaftlichkeit gehören die Herstellungs- und die Unterhaltungskosten.
Die Unterlagen zur Linienbestimmung, die gleichzeitig mit der UVS – Linienbestimmung öffentlich ausgelegen haben, enthalten in Ordner H eine Gegenüberstellung der Herstellungskosten der Varianten. Die Höhe der Investitionskosten der Varianten werden insbesondere von den Kosten der Elbquerung, der übrigen Ingenieurbauwerke und der jeweiligen Neubaulänge bestimmt.

Hierzu ist zu bemerken, dass der in der UVS Stufe II untersuchte und favorisierte Schwingetunnel Mehrkosten von ca. 45 Mio € gegenüber einer flachen Brücke über die Schwinge erfordert.

Bei den Elbquerungen sind jeweils die Kosten eines langen Tunnels berücksichtigt worden, da die deutlich preiswerteren Kurztunnel aus oben genannten Gründen nicht weiter verfolgt wurden. Die Tunnelkosten enthalten dabei auch die in offener Bauweise herzustellenden Trogstrecken.

Neben den Baukosten wird auch die Eignung der Varianten nach dem Nutzen-Kosten-Verhältnis beurteilt. Bei einem Verhältnis größer als 1,0 wird angezeigt, dass die volkswirtschaftlichen Vorteile der Maßnahme größer sind als die dafür aufzuwendenden Kosten. Diese Kosten setzen sich aus Investitionskosten, Planungskosten, Kosten für Ausgleichsmaßnahmen und ggf. aus Zuschlägen für besondere Risiken zusammen. Bei den Nutzenkomponenten werden die Verbilligung von Beförderungsvorgängen, Erhaltung der Verkehrswege, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Erreichbarkeit von Fahrtzielen, Regionale Vorteile, Entlastung der Umwelt, bessere Anbindung von See- und Flughäfen und die Reduzierung von Nutzen von induzierten Verkehr berücksichtigt. Für die Höhe der Nutzen spielen die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten eine entscheidende Rolle. Bei der Untersuchung der Gesamtwirtschaftlichkeit sind nicht alle Hauptvarianten betrachtet worden, sondern nur die jeweils verkehrswirksamsten Varianten einer Elbque-

rungsstelle. Da diese bei der Elbquerungsstelle II sehr eng beieinander liegen, wurden in diesem Fall beide Varianten in die Untersuchung einbezogen.

- *Vergleich der Varianten untereinander*

- *Umweltauswirkungen der einzelnen Varianten:*

Im Rahmen des Linienfindungsprozesses sind in einem nächsten Schritt die Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt untersucht worden. Ziel dieser ergänzenden Untersuchung ist die Ermittlung und Darstellung der Konfliktschwere in Gebieten mit einer besonders hohen ökologischen Qualität.

Zur abschließenden Beurteilung der Varianten in Schleswig-Holstein muss der elbparallele Korridor in Niedersachsen einbezogen werden, da die Varianten sonst wegen unterschiedlicher Anfangspunkte nicht sinnvoll vergleichbar sind. Als gemeinsamer Anfangspunkt bietet sich der Übergang aus dem elbparallelen Korridor in den mittleren oder östlichen Korridor in Niedersachsen an, über den alle Varianten verlaufen. Dieser liegt südlich von Stade in Höhe Agathenburg.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden demzufolge im Untersuchungsgebiet folgende wesentliche Konfliktschwerpunkte festgestellt.

Schutzgut Mensch

Schleswig-Holstein:

- Für das Teilschutzgut Wohnen der Raum Pinneberg / Kummerfeld / Prisdorf / Appen, die Siedlungsachse Hamburg – Pinneberg – Elmshorn, Elmshorn, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Horst, Kibitzreihe, Brande-Hörnerkirchen sowie bei Barmstedt und Bad Bramstedt
- Für die Erholungsfunktion an der Siedlungsachse Pinneberg – Elmshorn, dem Schwerpunkt bei Pinneberg / Kummerfeld / Prisdorf / Appen, dem Raum Elmshorn / Klein Offenseth-Sparrieshoop / Horst / Kibitzreihe sowie im Umfeld von Barmstedt, Bad Bramstedt und Kaltenkirchen; als Naherholungsbereiche sind betroffen der Rantzauer See, Stadtpark Lieth, See Sibirien bei Elmshorn, Wandergebiete der Mündungsgebiete an Pinnau und Krückau, Höllenbek, die Heeder Tannen, die Haseldorfer Marsch / Wedeler Marsch, Bielsbekniederung mit dem Himmelmoor in Verbindung mit dem Kummerfelder Gehege, dem Borsteler und Bilsener Wohld, Segeberger Forst, das Arboretum und die Waldbühne von Ellerhoop, der Schloßpark Haseldorf, diverse Reitnutzungsgebiete in der Geest, Wassersportmöglichkeiten an den größeren Fließgewässern, Knicklandschaft bei Todesfelde und Bark, der Forst Hasselbusch mit angrenzender Agrarlandschaft

Für das Schutzgut Mensch liegen die größten Konfliktbereiche beim Segeberger Forst, der Knicklandschaft bei Todesfelde und Bark (Nordkorridor), beim Raum Elmshorn, Horst und Brande-Hörnerkirchen (nordwestlicher und mittlerer Korridor) sowie beim gesamten südlichen Korridor.

Niedersachsen:

- Für das Teilschutzgut Wohnen der Siedlungsschwerpunkt Stade und die bedeutenden Siedlungen Bützfleth, Schölisch und Abbenfleth, Drochtersen, Ritsch, Assel und Barnkrug
- Für die Erholungsfunktion das Alte Land zwischen Schwinge und Lühe, die Umgebung der Moorhufendörfer, Grünlandflächen im Bereich Asseler und Gaukensieker Sand

Schutzgut Pflanzen / biologische Vielfalt

Schleswig-Holstein:

Biotoptypen mit sehr hoher und hoher Wertigkeit in der Marsch:

- Elbvorlandbereiche, die Elbinsel Pagensand, Mündungsbereich der Pinnau, Teilflächen des NSG`s Haseldorfer Binnenelbe

in der Geest:

- Tävsmoor, Bokelsesser Moor, Winselmoor, Himmelmoor, Hasenmoor und Fahrenkruger Moor
- die Niederungen der Osterau, Bramau, Krückau und Pinnau
- naturnahe Laubwaldbestände wie der Rantzauer Forst, westlich des Himmelmoores, der Borsteler Wohld, Teilflächen der Heeder Tannen
- Trockenwälder der Holmer Sandberge
- die Heiden und Magerrasenflächen in der Barker Heide
- die Lutzhorner Knicklandschaft
- die Magerrasen-Heide-Landschaft zwischen Lutzhorn und Langeln

Für das Schutzgut Pflanzen liegen die größten Konfliktbereiche im südlichen Korridor, beim mittleren Korridor östlich von Barmstedt und im nordwestlichen Korridor die Nordumfahrung von Bad Bramstedt.

Niedersachsen:

- die Elbvorlandbereiche und die Elbinseln Lühesand und Schwarztonnensand
- Flächen mit Flusswattröhricht, Landröhricht, Auwald und/oder Nasswiesen im Niederungsbereich der Lühe, im Umfeld der Bützflether Süderelbe und des Ruthenstroms
- Röhrichte entlang von Marschgräben
- Feuchtwälder, Röhrichte und Nasswiesen am alten Schutzdeich bei Bützfleth und an der Geestkante

Schutzgut Tiere

Schleswig-Holstein:

in der Marsch:

- die Elbe und die ihr zufließenden Flüsse Krückau und Pinnau mit den angrenzenden Lebensräumen sowie grabenreiche Grünlandmarschen (nördlich Hetlingen und Holm)
- Fließgewässer mit Verbundbeziehungen wie die Krückau und die Pinnau sowie einige Gräben im Bereich Sommerland / Süderau und Holm / Hetlingen

- Rastvogelgebiete wie die Kollmarer Marsch, Kremper Marsch, Seestermühler Marsch und Haseldorfer Marsch

in der Geest:

- große Waldgebiete wie der Segeberger Forst, Staatsfort Rantzau und Heeder Tannen
- Gewässerauen und angrenzende Grünlandniederungen wie an der Buerwischbek, Schmalfelder Au, Mühlenau, Ohlau, Osterau, Bramau, die Große Au, Offenau, Höllenbek, Krückau, Bilsbek, Pinnau und Appener Bek
- Moorreste einschl. Sukzessionsstadien und teilweise Ersatzgesellschaften wie das Struvenhüttener Moor, Holmer Moor, Hasenmoor, Winselmoor, Klein Offenseth-Bokelsesser Moor, Vielmoor, Bredenmoor, Himmelmoor, Tävsmoor und Haselauer Moor
- strukturreiche Agrarlandschaften wie nördlich von Mözen, südlich Bimöhlen, nördlich Nützen, nördlich Mönkloh, östlich Brande-Hörnerkirchen, westlich Horst und nördlich Barmstedt
- Fließgewässer mit Verbundfunktion wie die Buerwischbek, Schmalfelder Au, Ohlau, Osterau, Bramau, die große Au, Kremper Au, Offenau, Höllenbek, Krückau, Bilsbek und Pinnau
- Ausgeprägte Wanderbeziehung von Amphibien zwischen Vielmoor und der Krückau-Niederung,nördlich von Alvesloe und nördlich von Holm
- Rastvogelgebiete bei Hingstheide und in den Niederungsbereichen der Hörner Au

Niedersachsen:

- Gaukensieker und Asseler Sand, Elbinsel Schwarztonnensand – bedeutsam für diverse Nachtfalter und Großschmetterlinge, Rast- und Gastvögel
- Elbinsel Lühesand und die südlich vorgelagerte Pionierinsel für Brut- und Rastvögel
- Unterelbe als Lebensraum für seltene Fischarten
- Biotopkomplexe entlang des alten Deiches und das Schwingetal für Brutvögel und Amphibien
- entlang der Geestkante für Fledermäuse, wiesen- und röhrichtbrütende Vogelarten und Amphibien
- störungsarme Grünlandkomplexe im Kehdinger Land als Brutgebiet für Wiesenvögel

<u>Schutzgut Boden</u>

Schleswig-Holstein:

- Böden mit hohem und sehr hohem Natürlichkeitsgrad wie die Waldgebiete im Segeberger Forst, Staatsfort Rantzau und Heeder Tannen sowie die Elbvorlandbereiche (Seestermühle Deichvorland)
- der seltene Bodentyp Auengley an der Bramau und der Krückau
- räumlich seltene Bodenvergesellschaftungen wie etwa nördlich der Bramau und westlich von Elmshorn
- Geotope wie Binnendünen östlich Bockhorn, Talsystem Wittenborn – Mözener See, Halloberg, Elbranddünen südlich von Heist, Holmer Sandberge, Elbrandtal westlich von Heist

Niedersachsen:

- Böden mit hohem und sehr hohem Natürlichkeitsgrad wie auf der Elbinsel Schwarztonnensand, die Flusswattbereiche der Elbe
- Böden mit natürlicher Ertragsfähigkeit im Mündungsbereich des Ruthenstroms, nördlich des „Landernweges“ zwischen Drochtersen und Bützfleth, nordöstlich von Stade und im Alten Land

Schutzgut Wasser

Schleswig-Holstein:

- die tidebeeinflusste Elbe
- Leezener Au
- Bramau / Osterau mit Schmalfelder Au, Mühlenau, Buerwischbek, Ohlau, Dreckau, Schirnau und Holmau
- Hörner Au und Große Au
- Pinnau mit Ohbroksgraben und Bilsbek
- Krückau mit Offenau, Ekholter Au, Vielmoorau, Höllenbek
- Kremper Au
- zahlreiche Wasserschutzgebiete im mittleren und südlichen Korridor
- Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen wie die Elbmarschen, südlich von Elmshorn und Pinneberg, Barmstedt - Kaltenkirchen sowie die Marschgebiete
- natürliche und gesetzliche Überschwemmungsgebiete wie an der Krückau, Pinnau, Bramau oder dem Horstgraben
- der Segeberger Forst als Retentionsraum

Niedersachsen:

- die tidebeeinflusste Elbe
- Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen wie die Elbmarschen
- Schwinge
- Lühe
- gesetzliches Überschwemmungsgebiet beidseits der Lühe
- natürliches Überschwemmungsgebiet der Elbe

Das größte Konfliktpotenzial betrifft die großflächigen Niederungsbereiche in der Geest wie um Hingstheide und die Schmalfelder Au, die Bereiche der Grundwassernutzung nördlich von Elmshorn, Gebiete in der Seestermüher Marsch und in der Haseldorfer Marsch sowie der Retentionsraum Segeberger Forst.

Schutzgut Klima / Luft

Schleswig-Holstein:

Das Untersuchungsgebiet liegt in der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“, mit ganzjährig hohen Windgeschwindigkeiten, die zu guten Luftaustauschbedingungen führen. Als bedeutsamer Ausgleichraum ist daher nur der Bereich südlich von Bad Bramstedt hervorzuheben, wo aufgrund

der Neigung des Geländes zur Stadt die in der offenen Landschaft entstehende Kaltluft in die Stadt geleitet wird. Daneben weisen die bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichräume der Lastträume Elmshorn, Uetersen und Pinneberg mittlere Bedeutungen und Empfindlichkeiten auf.

Niedersachsen:
Auch dieses Untersuchungsgebiet liegt in der klimaökologischen Region „Küstennaher Raum“.

Schutzgut Landschaft
Schleswig-Holstein:
Teilschutzgut Landschaftsbild
- Vordeichbereiche der Elbe
- Geestkante von Holm, Uetersen, Elmshorn bis Horst
- Knicklandschaften um Brande-Hörnerkirchen, nördlich Bad Bramstedt, Todesfelde, Wittenborn und nördlich Barmstedt
- Talräume von Fließgewässern wie an der Bramau, Ohlau, Schmalfelder Au, Osterau, Höllenbek, Krückau, Pinnau und Bilsbek
- großflächige Waldbereiche wie der Segeberger Forst, Staatsfort Rantzau, Borsteler Wohld, Hasselbusch und Heeder Tannen
- Moorbereiche wie beim Bokelsesser Moor, Tävsmoor und Hasenmoor
- die Landschaftsräume der Marsch
- die Offenlandbereiche der Geest, wie im Bereich nordwestlich von Horst

Teilschutzgut Landschaftsraum
- Unzerschnittene verkehrsarme Räume mit besonderer Bedeutung, wie in den Bereichen Haseldorfer und Kremper Marsch sowie in der Geestlandschaft zwischen Bad Segeberg, Bad Bramstedt und Itzehoe

Niedersachsen:
Teilschutzgut Landschaftsbild
- Grünlandflächen im Bereich Asseler und Gauensieker Sand, westlich und nördlich der Moorhufendörfer
- die Elbinseln Lühesand und Schwarztonnensand
- Elbvordeichbereiche nördlich Abbenfleth
- Altes Land zwischen Schwinge und Lühe

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter
Schleswig-Holstein:
- im nordwestlichen Korridor: die Kremper Marsch, nordwestlich der Ortschaft Brande-Hörnerkirchen (Breitenburger Moor mit historischer Moornutzung), im Bereich von Mönkloh und Weddelbrook (gehäufte Archäologische Denkmäler, Baudenkmäler und historische Kultur-

landschaftsteile), nördlich der Ortschaft Hitzhusen (historische Knicklandschaft und Moornutzung)

- im mittleren Korridor: die Seestermüher Marsch, Bereiche der Ortslagen Heede, Langeln und Alvesloe, nördlich von Nützen (historische Knicklandschaft und Moornutzung), nördlich von Barmstedt (Knicklandschaft mit ausgeprägtem historischen Knicknetz)
- im südlichen Korridor: die Haseldorfer Marsch, die Bereiche südlich der Ortschaft Appen (historischen Kulturlandschaft), Bereiche der Orte Bevern und Hemdingen (Häufung von Archäologischen Denkmälern, zumeist Hügelgräber und Grabreste, und historische Kulturlandschaft und-landschaftsteile)
- im Nordkorridor: Bereiche zwischen den Orten Struvenhütten und Hartenholm (Häufung von Archäologischen Denkmälern und historischen Kulturlandschaftsteilen), in der Umgebung von Todesfelde, Bark, Wittenborn und Fahrenkrug (Knicklandschaften und Heide- und Moornutzung, einfache und eingetragene Kulturdenkmäler, besonders zahlreiche Archäologische Denkmäler)

Niedersachsen:

- hohe Konzentration an Baudenkmälern im Bereich der Deichhufensiedlungen Steinkirchen und Guderhandviertel, Hollerner Ortsteil Wöhrden
- Archäologische Denkmäler südlich von Götzdorf und zwischen Bützfleth und Abbenfleth
- Objekte des EU-Projekts „Maritime Landschaft Unterelbe“ am Elbufer
- historische Kulturlandschaften im Alten Land, in den Moorhufendörfer Asseler-, Bützflether, Götzdorfer- und Stadermoor, in den Bereichen Asseler und Grauensieker Sand
- historische Siedlungsformen der Moor- und Marschhufendörfer

Die mit der A 20 zu erwartenden Wirkungen auf die einzelnen Schutzgüter können sich aufgrund der bestehenden Wechselwirkungen gegenseitig verstärken oder es können Beeinträchtigungen aufgrund von Wirkungsverlagerungen entstehen. Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge, also Wechselwirkungskomplexe, weisen daher ein besonderes Konfliktpotenzial auf.
Im elbnahen Verlauf auf niedersächsischer Seite sind keine Wechselwirkungskomplexe betroffen.

<u>Darstellung und Gegenüberstellung der Umweltauswirkungen der Varianten – schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Varianten</u>

Gegen eine Führung im mittleren Korridor spricht die generelle Unberührtheit des Raumes und die daraus resultierende hohe Konfliktdichte, wie bei den Schutzgütern Tiere und Kultur- und sonstige Sachgüter, dieses Landschaftsbereiches. Allerdings resultieren aus der deutlich längeren Streckenführung im nordwestlichen Korridor (24,3 km zu 17,2 km), in Verbindung mit den nicht unerheblichen Verkehrsbelastungen der A 20, vor allem bei den abiotischen Schutzgütern größere negative Wirkungen. Dies führt letztendlich dazu, dass in der Summe aller Wirkungen aus Umweltsicht nur noch geringe Vorteile für eine Führung im nordwestlichen Korridor gegenüber einer Führung im mittleren Korridor verbleiben für den Abschnitt zwischen der A 23 und der A 7. Der südliche Kor-

ridor ist wegen des hohen Besatzes mit Siedlungsflächen stärker vorbelastet. Dies führt zwar bezüglich des Schutzguts Mensch zu einer kritischeren Einstufung, die Beeinträchtigungen der übrigen Schutzgüter sind aber entweder vergleichbar oder, wie in den abiotischen Schutzgütern, deutlich geringer. In der Summe aller Wirkungen ergeben sich unter Gesichtspunkten der Umweltauswirkungen damit deutliche Vorteile bei dem südlichen Korridor.

Bedingt durch einen sehr dichten Verlauf zu den Siedlungsflächen nordwestlich von Elmshorn und der hohen Anzahl von betroffenen Menschen sind die Varianten II.20, II.21, III.30 und III.31 besonders konfliktträchtig für das Schutzgut Mensch. Dasselbe gilt für die Varianten III.32, III.33 und III.34, die westlich vom Raum Pinneberg verlaufen.

Im Vergleich aller Varianten ergeben sich die relativ geringsten Umweltauswirkungen für eine Trassenführung über die Elbquerung I im nordwestlichen Korridor. Dabei erweist sich die Führung über den Abschnitt a (Varianten I.10, I.11) mit Abstand als günstigste, wegen der geringeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Pflanzen und Landschaftsbild. Die Betroffenheiten der abiotischen Schutzgüter sind im Vergleich zu anderen Abschnitten geringer. Zwar ergeben sich für die Variante III.34 im Abschnitt A 23 bis A 7 geringere Beeinträchtigungen, diese können aber die gravierenden nachteiligen Wirkungen im Bereich Elbe bis A 23 nicht kompensieren.

Auf niedersächsischer Seite ergeben sich für die Elbquerungsstelle III, wegen der Auswirkungen im „Alten Land“ hinsichtlich der Schutzgüter Landschaftsbild und dem Teilschutzgut Erholen, starke negative Wirkungen, allerdings hat sie insgesamt die geringsten Auswirkungen in fast allen Schutzgütern. In Anbetracht der Auswirkungen aller Abschnitte, in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, zeigen wegen der relativ geringen Beeinträchtigungen auf niedersächsischer Seite, Vorteile für die Variante III.34. Außerdem erfordert sie zusammen mit der Variante III.33 die geringste Neubaulänge, was sich positiv auf die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft, auswirkt. Gleiches gilt auch für die Schutzgüter Pflanzen, Landschaft und Kultur- und sonstige Sachgüter. Die Varianten der Elbquerungstelle III, III.32, III.33 und III.34, meiden zudem den Konfliktschwerpunkt Stade. Dies tun zwar ebenfalls die Varianten III.30 und III.31, verursachen dafür aber im Bereich Elbmarschen, wie das Siedlungsband Haselau-Heist-Uetersen, sehr starke Beeinträchtigungen sowie negativen Einfluss auf Horst und Elmshorn. Die Varianten II.20 und II.21 haben nachteilige Wirkungen in den Konfliktpunkten Stade und Elmshorn.

Die Varianten III.32, III.33 und III.34 haben mit ca. 12 km (bezogen auf den Tunnelmund) die kürzesten Trassenverläufe im Abschnitt Elbe – A 23, die Varianten I.10, I.11, II.20 und II.21 sind mit knapp 17 km fast gleich lang, die Varianten I.12 und I.13 sind gut 18 km lang und die Varianten III.30 und III.31 fast 20 km lang. Trotz der deutlichen Mehrlänge gegenüber der kürzesten Variante ergeben sich für die Varianten I.10 und I.11 die geringsten Umweltauswirkungen, wegen der geringen Siedlungsdichte, weshalb die Teilschutzgüter Wohnen und Erholen durch Zerschneidungs- und

Verlärmungseffekte im Vergleich zu anderen Abschnitten am wenigsten beeinträchtigend wirken. Außerdem fallen die Beeinträchtigungen beim Schutzgut Pflanzen durch geringere hochwertige Biotoptypenverluste und sonstige Gefährdungen im Vergleich zu den anderen Abschnitten am geringsten aus. Boden und Grundwasser werden ebenfalls geringer beeinträchtigt sowie die Zerschneidungseffekte und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Somit hat der Abschnitt a die geringsten Umweltauswirkungen.
Abschnitt g beeinträchtigt in starkem Maß die Erholungsflächen im Bereich Herzhorn und Horst, zudem wird das Schutzgut Tiere durch Zerschneidungseffekte und Verlärmung faunistischer Funktionsräume stärker beeinträchtigt als in anderen Abschnitten. Gleiches gilt für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Bereich Horst – Kiebitzreihe – Elmshorn.
Der Abschnitt i beeinträchtigt das Schutzgut Tiere und Teilschutzgut Oberflächengewässer am wenigsten. Bei den Schutzgütern Klima und Luft sind Ausgleichsräume für Elmshorn betroffen. Starke negative Wirkungen im Teilschutzgut Landschaftsraum resultieren aus der Zerschneidung der bisher unzerschnittenen Elbmarsch. Ferner ist im Abschnitt i mit den stärksten Beeinträchtigungen von Kultur- und Sachgütern zu rechnen.
Der Abschnitt h/i hat das gleiche Konfliktpotenzial im Bereich Elmshorn. Ferner kommt ihre sehr lange Führung in der Elbmarsch über den Verbindungskorridor erschwerend hinzu. Besonders gefährdet ist das Schutzgut Wohnen und Erholen an der Siedlungsachse Horst-Elmshorn-Uetersen-Heist, die auf ganzer Linie betroffen sind. Aufgrund der großen Trassenlänge sind fast bei allen Schutzgütern mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Die Umweltauswirkungen der Varianten des Abschnitt h/i sind daher trotz der geringen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und des Teilschutzgutes Oberflächengewässer im Abschnitt i in der Gesamtbetrachtung am stärksten.
Der Abschnitt k verursacht trotz der kürzesten Neubaulänge erhebliche Beeinträchtigungen durch Zerschneidungseffekte und Verlärmung im Schutzgut Mensch durch Gefährdung im Bereich Appen-Pinneberg-Prisdorf-Kummerfeld. Erhebliche Beeinträchtigungen sind ebenfalls im Schutzgut Tiere im Bereich Holm zu erwarten. Hohe Beeinträchtigungen sind auch beim Schutzgut Pflanzen zu erwarten, wegen Flächenverlusten, Zerschneidungseffekte und Beeinträchtigung von Verbundfunktion.

Beim Abschnitt A 23 – A 7 (Schmalfeld) haben die Varianten I.11, I.13, II.21 und III.33 mit 17 km die kürzesten Trassenverläufe. Die Variante III.34 ist mit rund 18 km etwas länger gegenüber der kürzesten Führung über Abschnitt I. Die Varianten I.10, I.12, II.20, III.30 und III.32 haben mit gut 24 km die deutlich längste Neubaustrecke im Abschnitt. Die geringsten Auswirkungen hat die Variante III.34 weil sie die geringsten Beeinträchtigungen im Schutzgut Boden verursacht. Ferner sind beim Schutzgut Tiere die Verluste und Beeinträchtigungen, etwa durch Zerschneidungen von faunistischen Funktionsräumen, gegenüber den anderen Abschnitten geringer. Dasselbe gilt für das Schutzgut Landschaftsbild und für Kultur- und Sachgüter, da die Trasse Zerschneidungseffekte gänzlich vermeidet. Bei den Teilschutzgütern Oberflächen- und Grundwasser sind mit Abstand die geringsten Betroffenheiten zu verzeichnen. Sie meidet, wie auch die Varianten I.11, I.13, II.21,

III.31 und III.33, den Ausgleichsraum Bad Bramstedt, der von hoher und sehr hoher Bedeutung ist. Hingegen verursacht die Variante III.34 höhere Beeinträchtigungen beim Schutzgut Mensch durch Verluste von Siedlungsflächen und Verlärmung von Siedlungen sowie siedlungsnahen Freiräumen. Die Varianten über den Abschnitt b und f haben eine deutlich längere Neubaustrecke, verursachen aber insgesamt geringere Beeinträchtigungen in mehreren Schutzgütern. Dies sind Vorteile beim Schutzgut Mensch wegen geringerer Beeinträchtigungen durch Zerschneidung und Verlärmung. Dasselbe gilt für das Teilschutzgut Landschaftsbild. Bedingt durch die Länge der Neubaustrecke fallen jedoch größere Effekte bei den abiotischen Schutzgütern an. Dies ist neben dem Schutzgut Boden, Grund- und Oberflächenwasser auch Klima und Luft, wegen der Betroffenheit des Ausgleichraumes Bad Bramstedt. Im Teilschutzgut Landschaftsraum sind die Betroffenheiten ebenfalls am höchsten, da die Beeinträchtigungen relativ unzerschnittener verkehrsarmer Räume hier am stärksten sind. Insgesamt betrachtet, wird dem Abschnitt b/f jedoch ein Vorteil gegenüber l eingeräumt. Der Vorteil orientiert sich an den Betroffenheiten beim Schutzgut Mensch und der geringeren Konfliktdichte in diesem Korridor. Hinzu kommen die Vorteile beim Schutzgut Tiere.
Der Nachteil einer Trassenführung im mittleren Korridor begründet sich aus der deutlich höheren Konfliktdichte mit großflächigen landschaftsökologisch sensiblen Bereichen, die einen großen zusammenhängenden wertvollen Raum bilden. Dies sind das Klein Offenseth-Bokelsesser Moor, Lutzhorner Knicklandschaft, Höllenbekniederung, Heeder Tannen, Langelner Heide und die Krückauniederung. Außerdem ist der Korridor durch eine weitläufige Streusiedlungsstruktur gekennzeichnet, die durch die Trassenführung eine höhere Betroffenheit aufweist als im nordwestlichen Korridor.

Wegen fehlender vorhandener varianter Linienführung erübrigt sich eine Reihung der Varianten im Abschnitt A 7 bis westlich Bad Segeberg.

Im elbparallelen Korridor zeigen sich deutliche Unterschiede bei den Längen der Varianten. So sind die Varianten zur Elbquerungsstelle I mit fast 17 km bei weitem am längsten. Die Varianten zur Elbquerungsstelle II sind mit knapp 11 km wesentlich kürzer, während die Varianten der Elbquerungsstelle III nur knapp 4 km lang sind. Die Längen gelten vom Schnittpunkt A 20 – A 26 südlich Stade bis zum Tunnelmund. Die Varianten Elbquerungsstelle I bei Drochtersen verursachen schwerwiegendere Beeinträchtigungen, vor allem nördlich von Stade und auch im weiteren Verlauf bis zur Tunnelmündung, gegenüber den Varianten zur Elbquerungsstelle II (Bützfleth) und III (Grünendeich). Betroffen sind fast alle Schutzgüter, insbesondere Mensch, aber auch Tiere sowie die abiotischen Schutzgüter. Diese Querungsstelle ist rein aus niedersächsischer Sicht die ungünstigste. Die Varianten der Elbquerungsstelle II haben gegenüber der Querungsstelle III den Vorteil, dass sie über weite Strecken über Industrieflächen führen. Wegen der deutlich längeren Neubaustrecke weisen diese Varianten jedoch in den abiotischen Schutzgütern Boden und Wasser deutliche bis sehr deutliche Nachteile auf. Zudem beeinträchtigen sie den Siedlungsschwerpunkt Stade sowie die Ortslagen Abbenfleth, Bützfleth und Götzdorf. Bei den abiotischen Schutzgütern verursacht die Elbque-

rungsstelle III die geringsten Auswirkungen, zudem wird der konfliktreiche Ausgleichsraum von Stade vermieden. Hingegen schneiden die Varianten dieser Querung schlecht ab durch die Beeinträchtigungen im Alten Land. Im Teilschutzgut Landschaftsbild sind sie deutlich schlechter als alle anderen Varianten. Trotz Beeinträchtigung im Alten Land sind in der Gesamtheit aller Schutzgüter die Beeinträchtigungen deutlich geringer.

Auf die hohe ökologische Bedeutung der Elbe und ihrer Vorlandbereiche nehmen alle Varianten der A 20 mit Tunneln, die weitgehend die Elbvorlandbereiche / Rastvogelgebiete meiden, in besonderem Maße Rücksicht, sodass die Lage der Elbquerungsstelle im Rahmen des Variantenvergleichs nur eine unterordnete Rolle spielt. Im Abschnitt zwischen der A 7 und Bad Segeberg, wo alle Trassenverläufe identisch verlaufen, sind insbesondere Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch zu erwarten. Dies gilt im besonderen Maß für das Teilschutzgut Wohnen im Raum Todesfelde – Bark - Wittenborn sowie für die Erholungsfunktion im gesamten Abschnitt. Auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und die Zerschneidung eines bislang weitgehend unzerschnittenen Raumes sind weitreichende Folgen in diesem Abschnitt.
Im Abschnitt zwischen der A 23 und der A 7 liegen die Führungen im nordwestlichen und mittleren Korridor sehr dicht beieinander. Der mittlere Abschnitt ist weitgehend unberührt und führt daher zu einer Konfliktdichte. Der nordwestliche Korridor weist eine deutlich längere Streckenführung auf, was sich vor allem bei den abiotischen Schutzgütern negativ auswirkt. In der Summe führt das dazu, dass aus Umweltsicht nur noch geringe Vorteile im nordwestlichen Korridor liegen.
Der südliche Korridor ist gegenüber dem mittleren Korridor stärker vorbelastet, dies gründet vor allem auf die vorhandenen Siedlungsflächen. Dies führt zwar beim Schutzgut Mensch zu kritischen Beeinträchtigungen, die Beeinträchtigungen auf die anderen Schutzgüter sind entweder vergleichbar oder, wie bei den abiotischen Faktoren, deutlich geringer. Insgesamt ergeben sich daher deutliche Vorteile einer Führung im südlichen Korridor. Die schwerwiegendsten Umweltauswirkungen im Bereich Elbe – A 23 liegen bei den Varianten III.30 bzw. III.31, da sie unter anderem die längste Trassenführung in der Marsch aufweisen. Die Varianten II.20 und II.21 schonen den Raum Hetlingen – Heist – Uetersen, sodass hier durch die Elbquerungsstelle II keine verkehrsbedingten Beeinträchtigungen auftreten. Konfliktträchtig bei all diesen Varianten ist der Raum Elmshorn, aufgrund der dichten Führung an den Siedlungsflächen und großer Zahl betroffener Menschen. Dasselbe gilt ferner für die abiotischen Schutzgüter. Auch die Varianten mit Verlauf über Pinneberg führen beim Schutzgut Mensch zu gravierenden Konflikten. Die Vorteile liegen ausschließlich bei der kürzeren Streckenführung.
Im Vergleich aller Varianten ergeben sich die relativ geringsten Umweltauswirkungen für eine Trassenführung über die Elbquerungsstelle I im nordwestlichen Korridor und zwar über den Abschnitt a. Entscheidend sind die geringeren Beeinträchtigungen des Schutzguts Mensch, Pflanzen (vor allem hinsichtlich schützenswerten Lebensräumen und Schutzgebieten) sowie des Landschaftsbildes. Auch die Beeinträchtigungen der abiotischen Schutzgüter sind im Vergleich zu allen anderen Ab-

schnitten geringer. Daher ergeben sich die geringsten Umweltauswirkungen für die Varianten I.10 und I.11.
Die über den Abschnitt g führenden Varianten fallen wegen ihrer größeren Länge, den vergleichsweise starken Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen im Raum südlich von Horst stark ab. Die Varianten über die Abschnitte h/i und k ergeben sich in der Summe die größten Nachteile.

Im Zusammenhang mit den Umweltauswirkungen auf niedersächsischer Seite in allen Abschnitten von der A 26 bis westlich Bad Segeberg zeigen sich, wegen der relativ geringen Beeinträchtigungen auf niedersächsischer Seite, wesentliche Vorteile für die Variante III.34. Auch wenn durch sie auf das Alte Land, hinsichtlich der Schutzgüter Landschaftsbild und dem Teilschutzgut Erholen, starke negative Wirkungen ausgehen. Wegen der kurzen Neubaulänge hat sie erhebliche Vorteile in fast allen Schutzgütern. Zudem vermeidet sie, wie auch die Varianten III.32 und III.33 den Konfliktschwerpunkt Stade. Die nächst ungünstigeren sind die zur Elbquerungsstelle I verlaufenden Varianten I.10 und I.11. Sie meiden allerdings die Konfliktpunkte Elmshorn und Horst. Die Varianten II.20 und II.21 haben unter anderem nachteilige Auswirkungen auf den Konfliktpunkt Stade und Elmshorn. Wegen der kürzeren Streckenlängen und den damit verbundenen Vorteilen liegen sie aber dennoch vor den verbleibenden Varianten der Elbquerungsstelle I. Die Varianten III.30 und III.31 vermeiden zwar den Konfliktpunkt Stade, verursachen aber im Bereich Elbmarsch sehr starke Beeinträchtigungen, u.a. das Siedlungsband Haselau – Heist – Uetersen. Sie weisen in Schleswig-Holstein in der Marsch den längsten Verlauf auf. Hinzu kommen die Beeinträchtigungen bei Horst und Elmshorn.

Natura 2000

Schleswig-Holsteinisches Elbästuar DE 2323-303

Die aquatische Lebensgemeinschaft und die Fischfauna der Elbe können durch Entnahme und Einleitung von Brauchwasser während der Bauphase beeinträchtigt werden. Durch entsprechende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, wie geeignete Wasserentnahmestellen und Filterung, können erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Dies gilt für alle drei Querungsstellen.
Zur Querung der Pinnau und Krückau sind sowohl Brücken- als auch Tunnellösungen aus FFH-Sicht möglich. Eine Brücke wird jedoch als vorteilhafter eingeschätzt, da sie in der Bauphase weniger Eingriffe in die Fließgewässer nach sich zieht.

Unterelbe bis Wedel DE 2323-401

Das schleswig-holsteinische Schutzgebiet bildet mit dem niedersächsischen Schutzgebiet DE 2121-401 „Unterelbe“ einen zusammenhängenden Großlebensraum. Bei einer Führung der geplanten Autobahn entlang der Rast- und Schlafplätze der Rastvögel, die eine international bedeutende Populationsstärke aufweisen, ist mit erheblichen, unverträglichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Dies trifft für alle kurzen Elbtunnel zu, die hinter der ersten Deichlinie auftauchen.

Unterelbe DE 2119-301

Die aquatische Lebensgemeinschaft und die Fischfauna der Elbe können durch Entnahme und Einleitung von Brauchwasser während der Bauphase beeinträchtigt werden. Auch hier können durch entsprechende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, wie geeignete Wasserentnahmestellen und Filterung, erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Dies gilt ebenfalls für alle drei Querungsstellen.

Unterelbe DE 2121-401

Wegen des zusammenhängenden Großlebensraums, lassen sich die für das schleswig-holsteinische Schutzgebiet festgelegten Erhaltungsziele auf das niedersächsische Schutzgebiet Unterelbe übertragen. Bei einer Führung der geplanten Autobahn entlang der Rast- und Schlafplätze der Rastvögel, die eine international bedeutende Populationsstärke aufweisen, ist mit erheblichen, unverträglichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Dies trifft für alle kurzen Elbtunnel zu, die hinter der ersten Deichlinie auftauchen.

Bei der Elbquerung I liegen die ausgewiesenen Schutzgebiete auf niedersächsischer, bei den Querungsstellen II und III auf schleswig-holsteinischer Seite, innerhalb der ersten und – sofern vorhanden – innerhalb der zweiten Deichlinie. Bei den Querungsstellen I und II verhindert ein Auftauchen des Tunnels hinter der zweiten Deichlinie erhebliche Beeinträchtigungen.

Eine oberirdische Führung der Autobahn bei der Querungsstelle III zerschneidet und entwertet dadurch das Nahrungshabitat der zu schützenden Vögel in der Haseldorfer Marsch, was wiederum erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzziele bewirkt. Ein Auftauchen des Tunnels in Höhe Hetlingen wird deshalb als erheblich eingestuft. Eine Vermeidung der Beeinträchtigung ist möglich, wenn der Tunnel bis etwa Höhe Heist bzw. bis in Höhe Holm reicht (Lang-Lang-Tunnel).

Holmer Sandberge und Buttermoor DE 2324-302 und NSG Tävsmoor / Haselauer Moor DE 2324-303

Die Autobahnführung (Varianten III.32, III.33, III.34) würde zwischen den beiden Gebieten die Querungsbeziehung einer Libellenart des Anhangs II (Große Moosjungfer) unterbrechen. Erhebliche Beeinträchtigungen könnten durch die Anlage einer Grünbrücke mit entsprechender Leitstruktur für Libellen vermieden werden.

Osterautal DE 2026-303

Die Osterau ist Referenzgewässer, vorrangiges Gewässersystem des integrierten Fließgewässerschutzes in Schleswig-Holstein und einer der 10 Flüsse mit bundesweit höchster Bedeutung für die Wasservegetation. Betroffen sind direkt oder potenziell mehrere Arten des Anhangs I sowie die aquatische Lebensgemeinschaft des Lebensraums „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitis und Callitricho-Batrachion“ des Anhangs I. Aufgrund der Kummulationseffekte mit dem sechsstreifigen Ausbaus der A 7 können, trotz Minderung technischer Maßnahmen, eine ausreichende Reduzierung der verkehrsbedingten Belastung der „naturnahen Begleit-

biotope“ durch Lärm, auch bei aufwendigen Lärmschutzmaßnahmen, eine erhebliche Belastung nicht unterbinden. Dies bedeutet, dass eine Nordumfahrung Bad Bramstedts, die zwangsläufig das FFH-Gebiet Osterautal kreuzen muss, nicht verträglich ist.

Barker Heide DE 2026-304
Auch wegen der Vorbelastung, können die Beeinträchtigungen des Heide-Lebensraums, aus verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen resultierend, als nicht erheblich eingestuft werden.

Barker und Wittenborner Heide DE 2026-401
Gefährdet ist das potenzielle Vorkommen des Ziegenmelkers (Anhang I der VSchRL). Dies begründet sich daher, dass er als dämmerungs- und nachtaktiv gilt und sich gerne am Fahrbahnrand aufhält, um nachtaktive Insekten zu jagen, weshalb ein hohes Kollisionsrisiko besteht. Eine Gefährdung kann durch geeignete Schutzpflanzungen beidseits des Straßenrands, im Zuge der Durchfahrung der Trasse durch den Segeberger Forst, reduziert werden.

Schmalfelder Au (z.Z. kein FFH-Meldegebiet)
Die Variante I.10 quert das Gewässer, das von Bedeutung für die aquatische Lebensgemeinschaft mit Neunaugenarten des Anhangs II (FFH-RL) ist. Bei Schadensbegrenzungsmaßnahmen, wie Vermeidung von baubedingten Einträgen und Verzicht auf Nachtbetrieb der Querungsbaustelle während der Wanderungszeiten des Flussneunauges, führt das Vorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass, ausreichend lange Elbtunnel vorausgesetzt, es sich nur für das FFH-Gebiet „Osterautal“ erhebliche Beeinträchtigungen ergeben, die eine Autobahnführung nach Verträglichkeitsprüfung gem. FFH-RL verbieten. Bei allen anderen Schutzgebieten sind nach dem derzeitigen Stand, Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vorausgesetzt, erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.
Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist, dass eine Nordumfahrung Bad Bramstedts, die ja immer das FFH-Gebiet „Osterautal“ kreuzen muss, nicht verträglich ist. Alle anderen Varianten sind aus Sicht von FFH und Vogelschutz, die genannten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vorausgesetzt, machbar.
Eine Reihung der Varianten aus FFH-Sicht ist nicht zielführend, da „lediglich“ zwischen den Wertstufen „machbar“ und „nicht machbar“ unterschieden wird. Auf eine differenzierte Reihung der Varianten wird deshalb verzichtet.

Raumordnung / städtebauliche Entwicklung:
Allen hier betrachteten Trassenführungen gemein ist die Erfüllung der wichtigen, mit diesem Vorhaben verbundenen raumordnerischen Funktionen und haben einen positiven Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die A 20 trägt somit insgesamt zur Sicherung bestehender und

zur Schaffung neuer Arbeitsplätze bei. Dies zielt insbesondere auf die langfristigen Arbeitsmarkteffekte ab. Ferner bewirken alle Varianten eine Stärkung der zentralen Orte.
Die höchste regionale Erschließung erreichen die Varianten mit der Elbquerungsstelle I. In Bezug auf die Anbindung des niedersächsischen Unterelberaumes an den Hamburger Nordwesten sind sie jedoch wegen der längeren Wegstrecke deutlich ungünstiger.
In der Gesamtschau eröffnet dabei die Variante I.10 die höchsten raumstrukturellen Chancen bei gleichzeitig geringen Risiken. Dies gilt für alle Zielbereiche. Sie stärkt mit einer konsequent nördlichen Führung die zentralen Orte im ländlichen Raum, insbesondere die Entwicklungs- und Entlastungsorte wie Bad Bramstedt, Bad Segeberg / Wahlstedt, Brunsbüttel, Glückstadt und Itzehoe. Sie stärkt das Achsenkonzept und durchschneidet keine regionalen Freiräume zwischen den Achsen. Eine Führung über den Abschnitt a ist vorteilhaft für die Anbindung des Raumes Itzehoe und der Westküste, die über den Abschnitt g dagegen für den Raum Horst – Elmshorn. Diese Führung wird jedoch aufgrund der bestehenden guten Anbindung durch die A 23 als geringer effektiv angesehen.
Die Variante I.11 tangiert die regionalen Freiräume zwischen den Achsen, während positive Wirkungen auf die Räume Steinburg und Dithmarschen nur in geringem Umfang erzielt werden. Die Varianten I.12 und I.13 stärken den Achsenschwerpunkt Elmshorn, können jedoch dazu führen, dass sich die Achse bis nach Horst verlängert. Der Raum Horst und Elmshorn ist bereits gut durch die A 23 angebunden.
Die Metropolregion Hamburg beeinflusst die Entwicklung im unmittelbaren Umland bereits sehr stark. Daher können die über die Elbquerungsstelle III geführten Varianten nur geringe zusätzliche Impulse auslösen. Hinzu kommt, dass sie den Raum zwischen Elbe und A 23, der nach den landesplanerischen Zielvorstellungen freigehalten werden soll, durch eine Autobahn belasten. Für den Abschnitt zwischen der A 23 und der A 7 gilt, dass die unmittelbare Lage am Hamburger Rand in diesem Raum voraussichtlich zu sehr hohem Siedlungsdruck führen würde und eine unerwünschte Zersiedlung des Achsenzwischenraums begünstigen würde. Der mittlere Korridor bietet vor allem für Barmstedt gute Entwicklungschancen, ohne dabei das Achsenkonzept grundsätzlich zu widersprechen. Auch für diesen Abschnitt gilt, dass der Nordkorridor insgesamt die größten Vorteile bietet, da die Entwicklungsmöglichkeiten durch die geplante Autobahn in diesem Korridor am größten sind.
Die über den Verbindungskorridor verlaufenden Varianten III.30 und III.31, sowie auch im geringerem Maße die über die Elbquerungsstelle II kommenden Varianten II.20 und II.21, erschließen den Westrand des Siedlungsbandes Elmshorn – Uetersen – Heist. Allerdings beeinflussen die Führungen durch die Marsch die touristischen Entwicklungsziele im Elbvorlandbereich negativ.
Der Abschnitt A 7 bis westlich Bad Segeberg verbessert in starkem Maße die Verbindung zwischen den wichtigen Arbeitsmarktzentren und den Entwicklungs- und Entlastungsorten Bad Bramstedt und Bad Segeberg. Gleichzeitig profitiert die Region von der Verknüpfung der Nord-Südachsen A 7 und A 21 durch Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung.
Insgesamt zeigen sich für Schleswig-Holstein, insbesondere für den Aspekt Raumwirtschaft, eine Präferenz für die Varianten im Nordwestlichen Korridor, weil hier die größten Effekte erwartet

werden. Je näher die Varianten an Hamburg heranrücken, umso mehr werden sie durch die Impulse der Metropolregion überlagert.

Die drei Korridorvarianten haben aus Sicht des niedersächsischen Unterelberaums durchaus unterschiedliche Wirkungen. Aus regionaler Sicht ist dabei die Anbindung Hamburgs, insbesondere die des Hamburger Nordwestens, und die der Wirtschaftsstandorte an der Siedlungsachse Hamburg – Pinneberg – Elmshorn von Bedeutung. Daneben ist auch die Bildung einer Nord – Süd – Achse zur besseren Anbindung der übrigen Teile Schleswig-Holsteins und Skandinaviens relevant. Diese Ziele werden besonders von den Varianten des Korridors II erreicht. Bezüglich länderübergreifender Wirkungen ergibt sich ein Plus für die Variante II.20, wegen der Relation Stade – Elmshorn.
Die Varianten III.30 und III.31 bieten ebenfalls eine gute Verbindung zwischen Stade und Elmshorn. Wegen der Umwegigkeit werden sie jedoch nachrangig eingestuft. Die Varianten III.32, III.33 und III.34 haben für die Verknüpfung der wirtschaftsstärkeren Bereiche hohe Bedeutung. Die niedersächsische raumstrukturelle Untersuchung macht deutlich, dass Trassenoptionen für eine Verlängerung der A 20 in Richtung A 1 dann über den Unterelberaum Erreichbarkeitsverbesserungen, unter Vermeidung einer Übererschließung, für möglichst viele Einwohner / Berufstätige / Pendler bieten, wenn Linienführungen in Randlage des Untersuchungsraumes, wie Landkreis Stade, östl. Landkreis Cuxhaven, nördlich Landkreis Rotenburg, vermieden werden. Günstig sind dabei Trassenführungen im Mittelkorridor und Westkorridor. Ferner wird sich auch eine Trassenoption A 22, jetzt A 20 Küstenautobahn, von Drochtersen Richtung Wesertunnel positiv auswirken. Maßgeblich sind bei der Gesamteinstufung für Niedersachsen die Kriterien der Erreichbarkeit des wirtschaftsstarken Nordwestens der Metropolregion Hamburg, mit einer Verbesserung des Standortes Unterelbe, sowie eines direkten Zugangs zum schleswig-holsteinischen Raum und eine Verknüpfung des niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Unterelberaumes. Bei diesen Kriterien liegen die Vorteile eindeutig bei der Elbquerungsstelle I und auch noch bei II, da hier die Verknüpfung mit der A 20 Küstenautobahn, vormals A 22, am günstigsten sind.

Aus Sicht des Städtebaus sind die Siedlungsschwerpunkte entscheidungsrelevant. Wegen der unterschiedlichen Nähe der Trassenführungen zu sensiblen Gebieten ergeben sich die größten Beeinträchtigungen im Raum Pinneberg, gefolgt vom Raum Elmshorn. Da der Raum Stade nicht in demselben Maße verkehrsbelastet ist, fällt er zwar hinter die anderen beiden Bereiche, ist aber immer noch problematisch. Daher werden alle Varianten der Elbquerungsstellen II oder III, da sie diese Bereiche tangieren, insoweit als ungünstig eingestuft.
Daher bietet sich am ehesten eine Führung über die Elbquerungsstelle I an, mit anschließendem Verlauf über die A 23 und den mittleren Korridor bis zur A 7, da so die Siedlungsschwerpunkte Elmshorn und Pinneberg ausgespart werden. Zwar werden hier die Beeinträchtigungen im Raum Stade und in der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Elbmarsch in Kauf genommen, diese sind jedoch wegen des größeren Abstands zu den Siedlungsflächen als geringer einzuschätzen, als die Beeinträchtigungen in Elmshorn und Pinneberg. Dazu kommt, dass die Beeinträchtigungen

im Raum nördlich von Stade abgemildert werden, weil durch die entlastenden Wirkungen für die Ortslagen entlang der L 111positive Effekte entstehen. Am wenigsten beeinträchtigend erweist sich die Variante I.11, da Siedlungsgebiete kaum betroffen werden. Dahinter folgt die Variante I.10. Variante I.13 tangiert den Raum Horst-Elmshorn, die Variante I.12 ebenfalls sowie die Siedlungsstruktur im nordwestlichen Korridor. In der Summe werden diese Beeinträchtigungen aber immer noch geringer eingestuft als alle Varianten über die Elbquerungsstellen II und III.

Verkehr und Straßenbau:

Die Höhe der Verkehrsstärke auf der A 20 ist für die Bewertung der Varianten direkt nur bedingt geeignet, da aus den Belastungszahlen der A 20 die verkehrlichen Wirkungen im nachgeordneten Netz nicht ablesbar sind. Demzufolge werden auch die Reisezeitveränderungen, Fahrleistungsveränderungen und die Verkehrsqualität bewertet.

Alle betrachteten Linienführungen haben einen bündelnden Effekt und ziehen Verkehr aus dem nachgeordneten Netz. Dies führt zwar i.d.R. zu einer insgesamt höheren Fahrleistung, gleichzeitig aber auch zu geringeren Reisezeiten und zum Teil zu deutlichen Entlastungen der Ortsdurchfahrten. Dabei sind die stärksten Reisezeiteinsparungen für die Varianten II.20 und II.21 zu erwarten. Die Varianten I.11, I.12 und I.13 sind wegen ihrer größeren Gesamtlänge, hinsichtlich der Reisezeiteinsparung, ungünstiger einzuschätzen als Variante I.10. Die Varianten III.30 und III.31 werden wegen ihrer vergleichbaren Linienführung mit II.20 und II.21, bei vergleichbaren Verkehrsstärken in Schleswig-Holstein, noch vor der Variante III.34 gesehen. Allerdings ist sie, wegen der Fahrzeit zwischen der A 7 bei Bad Bramstedt und der A 1 bei Sittensen, von den Elbquerungsstelle III-Varianten am günstigsten. Dies hängt mit der vergleichsweise kurzen Streckenführung zusammen. Die Reisezeiteinsparungen der übrigen Varianten beruhen zu großen Teilen auch auf den regionalen Verlagerungseffekten. Dies bedeutet Vorteile für Führungen im nordwestlichen und mittleren Korridor.
Alle Varianten verkürzen die Reisezeit gegenüber dem Bezugsfall. Von daher kann es keine unwesentliche oder gar nachteilige Wirkung in diesem Teilkriterium geben. Eine extrem positive Wirkung kann sich zwar für einzelne Relationen einstellen, wird aber nicht für den gesamten Untersuchungsraum gesehen.

Bezüglich der Veränderungen der Fahrleistungen resultieren die Zunahmen auf den Autobahnen aus der Bündelungswirkung der Neubaustrecke. Sie muss im Zusammenhang mit den Entlastungen auf den übrigen Außerortsstrecken und den Ortsdurchfahrten gesehen werden und geht deshalb nicht gesondert in die abschließende Gesamtbewertung ein. Die höchsten Zunahmen auf den Autobahnen sind, trotz der im Mittel niedrigsten Belastungen, bedingt durch die große Gesamtlänge, für die Variante I.10 zu erwarten. Hinsichtlich der Veränderung bei den Fahrleistungen zeigt sich ein vergleichbares Bild wie bei den Reisezeiteinsparungen. Am besten erweisen sich die Varianten über die Elbquerungsstelle II. Da sie sowohl die Innerortsbereiche als auch die Außerortsstraßen am

stärksten entlasten. Die Varianten III.30 und III.31, da sie im Großraum Elmshorn vergleichbare Entlastungen wie die am günstigsten eingestuften Varianten II.20 und II.21 haben, sind sie in der Summe ihrer Wirkungen günstiger als alle Varianten über die Querungsstelle I. Die Varianten III.30 und III.31 entlasten zusätzlich noch die Ortslage Uetersen. Negativ steht dem die zusätzlichen Belastungen der Ortslage Heist und fehlenden Entlastungen im Großraum Stade entgegen.
Alle Varianten tragen dazu bei, auf den innerörtlichen und außerörtlichen Straßen die Fahrleistungen zu reduzieren. Von daher kann es keine unwesentliche oder gar nachteilige Wirkung in diesem Teilkriterium geben. Eine extrem positive Wirkung kann sich zwar auch für dieses Teilkriterium für einzelne Relationen einstellen, wird aber nicht für den gesamten Untersuchungsraum gesehen.

Maßgebende Bedeutung für die erzielbare Verkehrsqualität der A 20 hat die Verkehrsstärke. Dabei liegen die Belastungen der freien Strecke, lässt man in einem ersten Schritt die Versatzstücke der A 20 unberücksichtigt, in einem Bereich, in dem zumindest ein stabiler und angemessener Verkehrsfluss gewährleistet ist. Auf mehreren Abschnitten ist sogar ein freier Verkehrsfluss zu erwarten. In den Versatzstücken überlagern sich die Verkehrsstärken der A 20 mit der der A 23 bzw. der A 7. Dadurch kommt es hier zu deutlich höheren Belastungen als auf den eigenständig geführten Abschnitten der A 20. Im Verflechtungsbereich der A 20 – A 23 ist jedoch infolge der hohen Belastungen mit erheblichen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass es zeitweise zu Beeinträchtigungen und Staus kommen wird, die sich zwangsläufig auch auf den durchgehenden Verkehr auf den Richtungsfahrbahnen negativ auswirken. Hinzu kommt, dass wegen des notwendigen Autobahndreiecks zwischen der A 23 und A 20 westlich Hohenfelde die derzeitige Anschlussstelle Horst entfallen müsste. Dies bedeutet für die betroffenen Verkehrsteilnehmer dieser Anschlussstelle eine nicht unerhebliche Qualitätseinbuße und Mehrwege. Deutlich nachteilig sind ebenfalls die Varianten I.13, II.21, III.31 und III.34 die die doch schon hochbelastete A 7 auf längerer Strecke (ca. 9 km) zusätzlich beansprucht. Hierbei werden die erforderlichen Verflechtungsvorgänge infolge der hohen Grundbelastung der A 7 sehr stark beeinträchtigt und wirken auf den gesamten Verkehrsablauf negativ. Demzufolge werden die Varianten, die über beide Autobahnen verlaufen, am ungünstigsten eingestuft. Zusätzlich ergibt sich bei den durchgehenden Linien ein nicht unerheblicher Sicherheitsgewinn, da gerade die Knotenpunkte, verglichen mit den freien Strecken, unfallträchtiger sind. Dieser Vorteil trifft nur auf die Variante I.10 zu.

Die südliche Elbquerung hat gegenüber den übrigen Elbquerungsstellen die höheren Belastungen, was aus der Führung nahe an Pinneberg und aus der unterschiedlichen Eignung der Linienführung für den weiträumigen Verkehr resultiert. Die Varianten III.32 und III.33 sind dabei, wegen der Versatzlösung über die A 23, geringer belastet. Im Falle des südlichen und mittleren Korridors liegen die Verkehrsstärken der Strecke über denen im Elbtunnel, was bedeutet, dass die A 20 auch für den regionalen, nicht elbüberschreitenden Verkehr in Schleswig-Holstein, große Bedeutung hat. Im Abschnitt zwischen A 23 und A 7 erreichen der mittlere und südliche Korridor höhere Verkehrsstärken, was auf die engen Beziehungen im Städtedreieck Elmshorn – Kaltenkirchen – Pinneberg zu-

rückzuführen ist. Die Elbquerungsvarianten I sind deutlich geringer belastet als die anderen Elbquerungen, weil sie durch weniger dicht besiedelten Raum führen und weil die Fahrstrecken länger sind.

Auch wenn sie Nachteile im Teilkriterium Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität aufweisen, sind die Unterschiede der Varianten II.20 und II.21 zu den nachfolgenden Varianten vergleichsweise groß bezüglich der Aspekte Reisezeit- und Fahrleistungsveränderung, sodass sie auch in der Gesamtbewertung am günstigsten einzustufen sind. Die Varianten der Elbquerungsstelle III (III.30, III.31 und III.34) sowie Variante I.10 liegen hinsichtlich Reisezeit- und Fahrleistungsveränderung in einer vergleichbaren Größenordnung, auch wenn sich leichte Vorteile für die Varianten der Elbquerungsstelle III zeigen. Allerdings kommt Variante I.10 ohne Versatz aus und trägt damit auch zu einer durchgehenden Entlastung der A 7 südlich von Bad Bramstedt bei.
Eindeutig am ungünstigsten sind die Varianten I.11 und III.33, die mit jeweils zwei Versatzabschnitten den Verkehrsfluss auf der A 23 und der A 7 erheblich beeinträchtigen. Während Variante I.11 zumindest bei den Kriterien Reisezeiteinsparungen und Fahrleistungen im Mittelfeld liegt, kann Variante III.33 in beiden Abwägungsaspekten nicht überzeugen.

Hinsichtlich einer zusätzlichen Betrachtung der A 20 mit Fortführung als Küstenautobahn A 20 (vormals A 22) in Niedersachsen ergeben sich für die beiden Varianten II.20 und II.21, unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Aspekte, ebenfalls die besten Beurteilungen. Im Gegensatz zur Führung zur A 1 entlastet die Küstenautobahn auf einer großen Gesamtlänge mit ca. 15 Verknüpfungen das untergeordnete Straßennetz in einem großen Umfang. Unabhängig davon, ob die Anbindung in Niedersachsen direkt zur A 1 geführt wird oder als Küstenautobahn zur A 28 bei Westerstede verläuft, hat es keine Auswirkung auf die Reihenfolge der Varianten von der A 26 bis zur A 21 bei Bad Segeberg.

Für den Abschnitt Elbe bis A 23 gilt, dass die Linienführungen über die Elbquerungsstellen I und II durch die Lage ihrer Anschlussstellen einen deutlich größeren Raum in Schleswig-Holstein erschließen. Besonders günstig sind hierbei die Varianten I.12 und I.13 einzuschätzen, da sie gleichermaßen Glückstadt als auch Elmshorn an die A 20 anbinden. Vorteilhaft bei den Varianten II.20, II.21, II.30 und III.31 ist, dass sie eine westliche Umfahrung Elmshorns ermöglichen und dadurch innerörtlichen Verkehr reduzieren können. Alle drei Querungsstellen sind auch überregional wirksam. Allerdings sind die mit Versatzlösung über die A 23 verlaufenden Varianten, wegen ihrer längeren und rückläufigen Streckenführung, schlechter einzustufen.

Im Vergleich der Korridore zwischen A 23 bis zur A 7 zeigt sich, dass obwohl die Varianten des südlichen Korridors für den überregionalen Fernverkehr die kürzeste Verbindung in Bezug auf die Relation A 1 – A 7 darstellen, dieser generelle Vorteil dadurch geschmälert wird, dass diese Verkehrsströme die bereits hoch belastete A 7 noch zusätzlich belastet.

Für den Abschnitt A 26 bis zur Elbe bieten die Linien zur Elbquerungsstelle I nur wenig verbessernde Verkehrsbeziehungen zwischen den Räumen Stade und Elmshorn. Sie bieten jedoch, wegen der geplanten Anschlussstelle östlich Drochtersen, eine gute Anbindung des nördlichen niedersächsischen Unterelberaums und gleichzeitig eine Verknüpfung mit der A 20 Küstenautobahn (ehem. A 22) zum neuen Wesertunnel. Die Elbquerungsstelle II bietet eine gute Verknüpfung des Raums Stade und Elmshorn. Im Gegensatz zur Elbquerungsstelle I ist die Anschlussstelle jedoch westlich von Stade vorgesehen, was den niedersächsischen Unterelberaum weniger gut an Schleswig-Holstein anbindet. Ferner liegt die Querung zu weit nördlich, um in den nördlichen Hamburger Raum zu fahren. Die Elbquerungsstelle III ist günstig für Fahrten in die Räume Pinneberg - nördliches Hamburg. Für die aus niedersächsischer Sicht wichtige Relation Stade – Elmshorn ist sie allerdings weniger gut geeignet. Dasselbe gilt für die Anbindung des niedersächsischen Unterelberaums an Schleswig-Holstein.

Wirtschaftlichkeit / Baukosten:

Die günstigsten Investitionskosten liegen bei der Variante I.11 mit 883 Mio €, dahinter liegen mit 907 Mio € die Variante I.13 und mit 916,2 Mio € die Variante III.33. Am teuersten fällt die Variante III.30 mit 1.099 Mio € aus. Dem folgt die Variante III.31 mit 1.055,9 Mio €.

Das Gesamtbild der Investitionskosten zeigt im Vergleich der günstigsten (I.11) mit der teuersten (III.30) Variante eine Kostendifferenz von etwa 30 %.

Dabei liegen deutliche Vorteile für Varianten mit geringer Neubaulänge und Netzanschluss durch Versatzabschnitte im Zuge der A 7 und der A 23. Bei Linienführungen über die Elbquerungsstelle III bei Hetlingen verliert dieser Vorteil allerdings wegen der um etwa 45 % höheren Tunnelkosten seine Wirkung. Aufgrund der Tunnel- und Bauwerkskosten für die Pinnau- und Krückauquerung beanspruchen die Varianten III.30 und III.31 die höchsten Investitionskosten.

Die Variante I.11 ist am günstigsten wegen der vergleichsweise geringen Investitionen bei den Ingenieurbauwerken. Die nächst kostengünstigere Variante I.13 ist um ca. 3 % teurer, da sie eine größere Streckenlänge aufweist und eine zusätzliche Querung der Bahnlinie Elmshorn-Neumünster notwendig wäre. Aus diesem Grund ist auch die Variante I.10 günstiger als die Variante I.12.

Bei der Elbquerung I ist keine Querung der Krückau notwendig, was zu einer Kostenersparnis von 40 Mio € führt. Die Varianten II.20 und II.21 überqueren die Schwinge und untertunneln die Krückau. Die Varianten III.30 und III.31 untertunneln die Pinnau und Krückau. Hingegen queren die Varianten III.32, III.33 und III.34 keine der benannten Gewässer, wodurch sich Kostenvorteile von bis zu 80 Mio € ergeben.

Bei der Gesamtwirtschaftlichkeit wurden die verkehrswirksamsten Varianten der Elbquerungsstellen I.10, II.20, II.21 und III.34 betrachtet. Dabei sind aus gesamtwirtschaftlicher Sicht die Varianten über die Elbquerungsstelle II, mit einem Kosten-Nutzungs-Verhältnis von 4,28 bzw. 4,62, am güns-

tigsten. Die Varianten I.10 (3,18) und III.34 (3,30) liegen relativ dicht beieinander. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese beiden Varianten ungünstig sind oder gar schlecht. Sie weisen alle ein eindeutiges Ergebnis >1 aus. Alle Varianten sind aus gesamtwirtschaftlicher Sicht generell vorteilhaft.

zu den Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Landwirtschaft / Agrarstruktur:
Alle Varianten beeinträchtigen die Agrarstruktur in erheblichem Maße. Dies gilt insbesondere für die über die Elbquerungsstelle III geführten Varianten. Dies begründet sich daher, dass sie sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Niedersachsen Gebiete mit einem sehr hohen Anteil an besonders empfindlichen Sonderkulturen, wie beispielsweise die Obstplantagen im Alten Land und die Baumschulen im Raum Pinneberg, durchqueren. Aus rein agrarstruktureller Sicht sind diese Varianten deshalb nicht geeignet.

Alle zwischen der A 23 und der A 7 im nordwestlichen Korridor verlaufenden Varianten werden als negativ eingestuft, da sie wegen ihrer großen Länge die mit Abstand größte Fläche beanspruchen. Der mittlere und südliche Korridor sind aus Sicht der Agrarstruktur gleichwertig. Der südliche Korridor ist allerdings nur in Verbindung mit einer Führung über Pinneberg kombinierbar, die aber die stärksten Eingriffe aufweist und deshalb, wie oben beschrieben, insgesamt abgelehnt wird.

Aus Sicht von Schleswig-Holstein sind die Varianten über die Elbquerungsstelle I mit anschließendem Verlauf über den mittleren Korridor am verträglichsten, da Sonderkulturen nur wenig betroffen sind und auch Ersatzland noch am leichtesten zu beschaffen ist. In Niedersachsen führen diese Varianten allerdings wegen ihrer großen Neubaulänge zu erheblichen Beeinträchtigungen der Agrarstruktur, sodass sie insgesamt abgewertet werden müssen.

Daher werden die über die Elbquerungsstelle II verlaufenden Varianten, auch wenn sie in Schleswig-Holstein Sonderkulturen tangieren, auf niedersächsischer Seite aber über eine wesentlich kürzere Strecke verlaufen bzw. über längere Strecke über potenzielle Industrieflächen führen, insgesamt am günstigsten eingestuft.

Die Linienführungen über die Querungsstelle I berühren zwar weniger empfindliche, dafür aber mehr landwirtschaftlich genutzte Flächen als über die Querungsstelle II, sodass die Querungsstelle II in der Summe als etwas günstiger eingeschätzt werden.

Abwägung
Alle Varianten haben in den einzelnen abwägungsrelevanten Belangen ihre spezifischen Stärken und Schwächen. Daher drängt sich auch keine der betrachteten Linienführungen, als in allen Belangen vorteilhafteste, auf. Zur besseren Nachvollziehbarkeit erfolgt die Gesamtabwägung gestuft, wobei zunächst die günstigste Variante der jeweiligen Elbquerungsstelle ermittelt wird und im Folgenden werden die drei verbleibenden Varianten miteinander verglichen.

Varianten im Zulauf auf die Elbquerungsstelle I (Drochtersen – Steindeich)

Sowohl aus Sicht der Umweltverträglichkeit, wegen des Verlaufs im vergleichsweise konfliktärmeren Nordwestkorridor, als auch in den verkehrlichen, wegen einer versatzfreien Führung bei akzeptabler Verkehrswirksamkeit, und den raumstrukturellen Belangen, aufgrund der Stärkung der Entlastungs- und Entwicklungsorte und der besten Anbindung der Westküste Schleswig-Holsteins, ist die Variante I.10 die günstigste Variante der vier Varianten über die Elbquerungsstelle I, südlich von Glückstadt.

Bezüglich der Abwägungsbelange Agrarstruktur und Städtebau zwischen der A 23 und der A 7 wirkt sich diese Variante negativ aus, was auf die lange Streckenführung zurückzuführen ist. Dies führt zudem zu höheren Investitionskosten.

Die geringen Vorteile der Variante I.11 hinsichtlich der Kosten sowie der städtebaulichen und agrarstrukturellen Kriterien, stehen die wesentlichen Nachteile der Verkehrsqualität und den verkehrlichen Wirkungen, aufgrund des Versatzes auf der A 23 und A 7 sowie der rückläufigen Streckenführung, gegenüber. Die Versatzlösung widerspricht einer verständlichen Zielführung im Linienverlauf. Auch wegen der geringeren raumstrukturellen Wirkungen ist sie hinter die Variante I.10 zu stellen.

Nachrangig zu beurteilen sind hingegen die Varianten I.12 und I.13. Dies begründet sich aus verkehrlichen Belangen, der geringen Verkehrswirksamkeit und der Versätze über die A 23 und A 7, der wesentlich konfliktträchtigeren Umweltbelange und aus dem Bereich der Raumstruktur sowie aufgrund der Gefahr des ungewollten Zusammenwachsens der Räume Horst und Elmshorn.

Varianten im Zulauf auf die Elbquerungsstelle II (Bützfleth / Grauerort – Seestermühle)

Aufgrund ihres über eine lange Strecke hinweg identischen Linienverlaufs werden die beiden Varianten II.20 und II.21 als nahezu gleichwertig eingestuft. Sie unterscheiden sich lediglich zwischen dem Abschnitt A 23 bis zur A 7. Die Variante II.21 weist, wegen ihrer deutlich kürzeren Länge, Vorteile hinsichtlich der Agrarstruktur, Städtebau und den Investitionskosten auf.

Trotz der längeren Streckenführung besitzt die Variante II.20 leichte Vorteile in der Umweltverträglichkeit. Diese ergeben sich angesichts der geringeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen.

Da der Versatz im Zuge der A 23 als nicht so gravierend eingestuft wird, wie der über die A 7, hat die Variante II.20 hinsichtlich der verkehrlichen Belange leichte Vorteile.

Bei dem Belang Raumordnung liegen die Vorteile bei der Variante II.20, da sie die Entwicklungs- und Entlastungsorte entlang der B 206 besser anbindet als die Variante II.21.

Trotz der marginalen Unterschiede wird die Variante II.20 vor die Variante II.21 als zu präferierende eingestuft.

Varianten im Zulauf auf die Elbquerungsstelle III (Grünendeich – Hetlingen)

Der Vergleich der Varianten III.30 und III.31 untereinander entspricht demjenigen der Varianten II.20 und II.21 untereinander. Denn nördlich von Uetersen weisen alle vier Varianten identische Li-

nienführungen bis zum Anschluss an die A23 auf. Die Variante III.31 verläuft anschließend identisch mit der Variante II.20 (Versatz auf A23), die Variante III.31 mit der Variante II.21 (Versatz auf A7).
Die Elbquerungsstelle III-Varianten unterscheiden sich auf den Abschnitt Elbe bis zur A 23.
Da die Varianten III.30 und III.31 eine kürzere Streckenlänge aufweisen, sind sie aus verkehrlichen Gründen vorteilhafter gegenüber den Varianten III.32 und III.33.
Auch bezüglich der Raumordnung sind die Varianten III.30 und III.31 günstiger einzustufen, weil sie eine bessere Anbindung von Elmshorn aufweisen. Dies schließt zwar eine Anbindung von Pinneberg, die mit den Varianten III.32 und III.33 gegeben wäre, aus. Allerdings ist Pinneberg bereits heute durch seine Hamburg-nahe Lage sehr gut angebunden.
Aus städtebaulicher Sicht treten bei beiden Führungen starke Beeinträchtigungen auf, sodass beide Linienführungen unter diesem Blickwinkel kaum vertretbar sind.
Bezüglich der Umweltbelange schneiden die Varianten III.30 und III.31 deutlich nachteiliger, wegen der langen Führung durch die Marsch, ab, als die über Pinneberg geführten Linien. Die sich hier ergebenen Beeinträchtigungen werden als so gravierend eingeschätzt, dass eine Linienführung über den Verbindungskorridor nur in Erwägung gezogen werden sollte, wenn keine andere ähnlich wirksame Alternative besteht.
Zudem weisen die Varianten III.30 und III.31 die mit Abstand höchsten Investitionskosten aller Varianten auf.
Die Variante III.34 weist aus raumordnerischer Sicht gegenüber den Varianten III.32 und III.33 keine wesentliche Verbesserung auf.
Aus agrarstruktureller und städtebaulicher Sicht sind alle über Pinneberg verlaufenden Linien, mit nur marginalen Unterschieden, als vergleichbar einzustufen. Sowohl eine Führung über Pinneberg, als auch über Elmshorn, führen zu starken städtebaulichen Beeinträchtigungen, sodass beide Linienführungen aus städtebaulicher Sicht kaum vertretbar sind. Wobei der Konfliktpunkt Pinneberg als gravierender eingestuft wird. Dieser wird durch die Varianten III.30 und III.31 geschont.
Die Variante III.34 hat aus Umweltsicht leichte Vorteile. Dies begründet sich aus dem Abschnitt A 23 bis A 7. Wegen der relativ kurzen Streckenlänge und vorhandenen Vorbelastung wird er als weniger konfliktträchtig eingestuft.
Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich im Vergleich deutliche Vorteile für die Variante III.34. Die umwegige Versatzführung über die A 23 der Varianten III.32 und III.33 ist nur wenig verkehrswirksam.
Die geringeren Investitionskosten der Variante III.33 gegenüber Variante III.34 fallen hingegen nicht mehr ins Gewicht.
In der Gesamtschau aller Belange überwiegen die Vorteile für die Variante III.34.

Abwägung über die drei Elbquerungsstellen

Als die drei günstigsten Linienführungen über die drei Elbquerungsstellen haben sich folglich die Varianten I.10, II.20 und III.34 erwiesen.

Die Variante III.34 ist insbesondere wegen ihrer kurzen Neubaulänge die günstigste Lösung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit. Damit verbunden sind Vorteile bei den Schutzgütern Boden und Wasser. Auch bei den Schutzgütern Tiere sowie Kultur- und Sachgüter schneidet sie vergleichsweise günstig ab. Sie hat deutliche Nachteile bei dem Teilaspekt Schutzgut Mensch.
Im direkten Vergleich der Varianten I.10 und II.20 schneidet die Variante I.10 aus Umweltsicht besser ab, weil sie die Konfliktpunkte Elmshorn und Horst meidet.

Bezüglich der verkehrlichen Gesamtwirkungen ist Variante II.20 eindeutig die vorteilhafteste, was an der hohen regionalen Wirksamkeit, insbesondere im Raum Stade – Elmshorn – Kaltenkirchen, liegt. Ferner fallen die Reisezeiteinsparungen als auch die Fahrleistungsreduzierungen außerhalb der Autobahnen im Vergleich deutlich höher aus. Die Variante I.10 bietet aber sowohl gegenüber der Variante II.20 als auch gegenüber der Variante III.34 den nicht unerheblichen Vorteil einer versatzfreien Fahrt, ohne die A 7 oder die A 23 mitzubenutzen. Dieser Aspekt wird besonders wegen der hohen Verkehrsstärken auf der A 7 und deren Bedeutung für den Sommerreise- und Urlaubsverkehr als beachtenswert eingestuft, sodass die Variante I.10 zwar hinter der Variante II.20 aber vor der Variante III.34 gesehen wird.

Die Variante III.34 bewirkt nur geringe Impulse hinsichtlich der Verbesserung der Raumordnung. Ursächlich verantwortlich sind hierfür die mit der Linienführung verbundenen Beeinträchtigungen des Achsenkonzepts. Das bedeutet eine Störung des landesplanerischen Ordnungsprinzips in der Metropolregion Hamburg im Raum zwischen Elbe und der A 7. Auch bei der Variante II.20 kann diese Störung in der Elbmarsch nicht ganz ausgeschlossen werden, auch wenn die Linie diese Zielkonflikte im Abschnitt A 23 – A 7 vermeidet. Deutliche Vorteile liegen in der Gesamtschau bei der Variante I.10. Sie stärkt die Entlastungs- und Entwicklungsorte und stellt die beste Anbindung der Westküste dar, ohne im Widerspruch zu den landesplanerischen Zielen zu stehen.

Auch wenn alle drei Varianten infolge der stark zersiedelten Landschaft zu mehr oder weniger großen Beeinträchtigungen führen, werden, unter städtebaulichen Gesichtspunkten, die Hauptsiedlungsbereiche Stade, Elmshorn und Pinneberg als entscheidungsrelevant angesehen. Den gravierenden Beeinträchtigungen im Raum Pinneberg bei Variante III.34 stehen nicht unerhebliche Beeinträchtigungen der Räume Stade und Elmshorn bei Variante II.20 gegenüber. Sodass eindeutige Vorteile bei der Variante I.10 liegen, die allein Stade nachteilig tangiert.

Aus agrarstruktureller Sicht ist insbesondere die Variante III.34 nachteilig zu bewerten, wegen der schwerwiegenden Eingriffe in Sonderkulturen im Pinneberger Raum und im Alten Land, die durch die Varianten I.10 und II.20 vermieden werden. Bei diesen Varianten sind die Wirkungen auf niedersächsischer Seite relevant: während bei Variante II.20 kaum Belange der Agrarstruktur berührt werden, ergeben sich bei Variante I.10 nachteilige Wirkungen aufgrund Zerschneidung kleinparzellierter Grün-/ Ackerlandflächen mit hohen erwarteten Ertragsverlusten nördlich von Stade.

Bezüglich der Investitionskosten ist Variante I.10 eindeutig am günstigsten. Variante III.34 hat zwar die kürzeste Neubaulänge, allerdings auch mit ca. 40 % teurerem, weil längerem, Elbtunnel. Bei Variante II.20 führt der Krückautunnel zu einer deutlichen Kostenerhöhung. Die Varianten II.20 und III.34 sind als gleichwertig zu betrachten.

In der Gesamtschau aller Belange drängt sich keine Vorzugsvariante auf, alle Linien haben in den einzelnen planungsrelevanten Abwägungsaspekten ihre spezifischen Stärken und Schwächen, wobei die Unterschiede zum Teil nur sehr gering sind. Einzelne Aspekte stehen konträr zueinander – so schneidet die aus Umweltsicht günstigste Variante III.34, unter verkehrlichen Gesichtspunkten am schlechtesten ab. Die aus verkehrlicher Sicht am besten eingestufte Variante II.20, nimmt aus Umweltsicht nur den letzten Rang ein. Zwar wird der Fernverkehr (A 7 – A 1) infolge der kurzen Streckenlänge durch die Variante III.34 optimal bedient, in der Region Bad Bramstedt – Elmshorn – Stade – Pinneberg und im nordöstlichen Raum Stade stellt sich aber, wegen ihrer randlichen Führung, nur eine relativ geringe Verkehrswirksamkeit ein. Diese erreicht die Variante II.20 mit ihrem Verlauf auf der „Zentralachse“ Kaltenkirchen – Elmshorn – Stade dagegen optimal. Hingegen nimmt sie größere Umweltbeeinträchtigungen in Kauf. Die Variante I.10 bietet hinsichtlich der Belange Umwelt und Verkehr den besten Kompromiss. Sie erfüllt in einem ausgewogenen Maß verkehrliche Funktionen für den Regional- und Fernverkehr, ohne dabei extreme Beeinträchtigungen im Umweltbereich hervorzurufen.

Die günstige Einstufung der Variante I.10 bei den Belangen Umwelt und Verkehr wird durch ihre hohe Wirksamkeit im Bereich Raumordnung und ihre relativ geringen Beeinträchtigungen im Bereich Städtebau untermauert. Zudem liegt sie bei den Investitionskosten deutlich günstiger als die anderen beiden Varianten. Somit erweist sich diese Variante als die günstigste Linienführung im Abschnitt zwischen der A 26 bei Stade und dem Planungsende westlich von Bad Segeberg (Übergang zum Abschnitt 5).

Bei den Varianten II.20 und III.34 ergibt sich ein sehr differenziertes Bild; die Variante II.20 ist aus Umweltsicht und aus städtebaulichen Belangen weniger geeignet, dagegen bietet sie aber aus verkehrlicher, raumordnerischer und agrarstruktureller Sicht eindeutige Vorteile gegenüber III.34. Die negative Einstufung der Variante II.20 bei dem Umweltbelang, liegt zum großen Teil an dem Schutzgut Mensch, sodass es offenkundig ist, dass sie auch beim Belang Städtebau schlecht abschneidet.
Der Einfluss der Weiterführung der A 20 / A 20 Küstenautobahn (vormals A 22) in Niedersachsen hat nur geringe Auswirkungen auf die Variantenreihung von westlich Bad Segeberg bis zur A 26.

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung der Linienbestimmung

Als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Linienbestimmung sind verschiedene Anregung zur Trassenoptimierungen der Vorzugsvariante vorgetragen worden, die im Einzelnen untersucht wurden.

Es wurde gefordert die Umweltauswirkungen auf die Bewohner der Ortslage Herzhorn zu minimieren sowie eine Verschiebung der Trasse in östliche Richtung vorzunehmen, um die räumliche Expansion der Gemeinde in die derzeit einzige Richtung nicht zu verhindern. Hierfür wurde zwischen den Anschlussstellen B 431 und L 118 eine Trassenverschiebung von ca. 500 m untersucht und unter Berücksichtigung aller Belange abgewogen. Bei der Ursprungsvariante liegen die Baukosten rund 3,7 % niedriger als bei der verschobenen Variante. Sie bewirkt zudem geringere Zerschneidungen und Verlärmungen eines Rastvogelgebietes im Bereich Spleth, was leichte Vorteile bezüglich des Schutzguts Tiere hervorruft. Bei der verschobenen Variante gibt es leichte Vorteile hinsichtlich der Trassierung, nämlich bei der Radienfolge. Ferner wäre bei dieser Variante nur ein Brückenbauwerk notwendig, statt zwei Brücken über die Bahn sowie über die L 168. Das Schutzgut Mensch und die städtebaulichen Wirkungen stehen günstiger dar, wegen der geringeren Beeinträchtigung der Ortslage und des siedlungsnahen Freiraums Herzhorns. Sie bewirkt nur eine etwas zunehmende Beeinträchtigung von Streu- und Splittersiedlungen der Gemeinde Sommerland. Sie bietet zudem deutliche Vorteile bei der Lärmbetroffenheit der Bewohner geschlossener Ortslagen. Somit überwiegen eindeutig die Vorteile einer Achsverschiebung, sodass im Zuge des Entwurfs und der anschließenden Planfeststellung, die Planung entsprechend angepasst wurde.

Des Weiteren wurde gefordert im Bereich der Ortslage Lentföhrden die Trasse in nördliche Richtung zu verschieben, um die Beeinträchtigungen für die Gemeinde zu schonen und die Nutzungseinschränkungen eines ansässigen Reiterhofes zu vermeiden. Für einen Trassenvergleich wurde die Linie zwischen Weddelbrook (K 48) über die Anschlussstelle Bad Bramstedt / Lentföhrden (B 4) und das Autobahnkreuz A 7 / A 20 um bis zu ca. 800 m nach Norden verschoben.

Die Ursprungsvariante hat leichte Vorteile bei den Baukosten, da keine Verlegung des Parkplatzes an der A 7 notwendig wird und weniger Kosten für Kompensation anfallen. Sie hat deutliche Vorteile beim Schutzgut Mensch wegen der geringeren Beeinträchtigungen von siedlungsnahen Freiräumen und Wohnbauflächen bei Bad Bramstedt, sowie von Erholungsflächen mit hoher Bedeutung zwischen der Ohlau und der A 7, und sie führt zu keinem Verlust von Einzelhöfen. Ferner hat sie deutliche Vorteile beim Schutzgut Pflanzen, aufgrund geringerer Flächeninanspruchnahmen von geschützten Biotopen, Landschaftsschutzgebieten und Biotopverbundachsen. Des Weiteren weist sie deutliche Vorteile beim Schutzgut Tiere auf, was auf die geringere Flächeninanspruchnahme sowie Verlärmung von Lebensräumen für Wiesen- und Wasservögeln an der Ohlau, faunistischer Funktionsräume sowie geringerer Zerschneidungen von Biotopverbundachsen zurückzuführen ist. Leichte Vorteile durch Flächeninanspruchnahme entstehen beim Schutzgut Boden, da hierdurch Beeinträchtigungen von Böden mit hohem Natürlichkeitsgrad und besonderem Biotopentwicklungspotenzial gemindert werden. Durch geringere Zerschneidungen und Beeinträchtigungen von Landschaftsräu-

men mit sehr hoher Bedeutung zwischen Ohlau und A 7 ergeben sich deutliche Vorteile beim Schutzgut Landschaft. Die deutlichen Vorteile bei den Kulturgütern begründen sich auf geringere sensorielle Beeinträchtigung von historischen Wegeverbindungen und archäologischen Denkmälern, außerdem erfolgen keine Zerschneidungen historischer Kulturlandschaftsteile. Darüber hinaus hat sie leichte Vorteile bei den städtebaulichen Belangen zur Folge, was auf geringere Beeinträchtigung eines regionalen Grünzuges, eines Schwerpunktbereiches für Erholung sowie von Wohn- und Sonderbauflächen von Bad Bramstedt zurückzuführen ist.
Bei der verschobenen Variante gibt es leichte Vorteile bei einer verkürzten Streckenlänge, der günstigeren Radienfolge sowie der Anzahl der notwendigen Bauwerke, die sich von 4 auf 2 reduzieren würden. Aufgrund der geringeren Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen zwischen der B 4 und der A 7 hat sie leichte Vorteile bei den agrarstrukturellen Belangen. Sie hat positive Auswirkung für Lentföhrden-Nord, wegen der abnehmenden Beeinträchtigung von gemischten Bauflächen und siedlungsnahen Freiräumen sowie stark verringerter Verlärmung des ansässigen Reiterhofes.
Die offenkundigen Vorteile der ursprünglichen Trassenführung überwiegen den geringeren Beeinträchtigungen agrarstrukreller Belange der Alternative, sodass der Verschiebung der Linie nicht gefolgt werden kann.

Des Weiteren stand zur Diskussion, die Anschlussstelle Westerhorn, nordwestlich der Ortslage, zu optimieren, weil sich die Umweltauswirkungen auf die anliegenden Bewohner durch den zunehmenden Durchgangsverkehr verstärken würden, da die Ortsdurchfahrt den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen kann und weil ein nördliches Einzugsgebiet für die Anschlussstelle nicht vorhanden ist.
Es wurden hierbei drei verschiedene Varianten gegenübergestellt. Zum einen die unveränderte Belassung der AS Westerhorn (Variante 1), wobei der Zubringerverkehr über die L 112 und die Ortsdurchfahrt geführt wird. Zum anderen der ersatzlose Entfall der Anschlussstelle (Variante 2), was bedeutet, dass sich der Verkehr auf die AS Bokel (L 114 / L 112 Brande-Hörnerkirchen) sowie auf die AS der A 23 bei Hohenfelde (L 112 Hohenfelde-Kerngemeinde) verteilen wird. Als dritte Variante wurde die Verlegung der Anschlussstelle an die L 112 bei Hohenfelde-Ost (östlich der Kerngemeinde) eingestellt (Variante 3), wobei sich auch hier der Verkehr aus Brande-Hörnerkirchen zum Teil auf die AS Bokel verteilen kann.
Ausschlaggebend sind bei allen Varianten die Beeinträchtigung des Schutzguts Mensch (Immissionen) sowie der städtebaulichen Belange durch den Zubringerverkehr.
Die erste Variante bewirkt eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität an der Ortsdurchfahrt am südöstlichen, mittleren und nördlichen Ortsteil von Westerhorn. Betroffen sind mehr als 75 Grundstücke. Dasselbe gilt für Westerhorn-Süd an der L 112, obwohl die prognostizierte Verkehrsbelastung unter den Bezugswerten liegen wird. Die verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen sind bei dieser Variante gering. Dies liegt daran, dass der Nutzen der Anschlussstelle stark eingeschränkt ist durch das Vorhandensein nur eines unbedeutenden Zubringers aus Richtung Südost,

wegen der schmalen Ortsdurchfahrt, und dem Fehlen von Siedlungen nordwestlich von Westerhorn, da hier ausgedehnte Moorgebiete und kein klassifiziertes Straßennetz vorhanden ist.
Die zweite Variante bewirkt keine Beeinträchtigungen der Kerngemeinde Westerhorn und im Vergleich fallen geringere Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität an der L 112 an. Hingegen fallen größere Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität der L 112 von Hohenfelde-Ost an, was sich insbesondere durch stärkere Immissionen gründet, als bei der Variante 1. Sie fallen jedoch geringer aus als bei der Variante 3, bei der mehr als 60 Grundstücke betroffen sind. Die Beeinträchtigungen von Hohenfelde-Kerngemeinde / -West sind bezüglich der Aufenthaltsqualität an der L 112 im Vergleich größer als bei den anderen beiden Varianten. In Brande-Hörnerkirchen und Bokel sind die Beeinträchtigungen an der L 112 und der L 114 im Vergleich geringfügig größer. Da diese Variante zu geringeren Flächeninanspruchnahmen führt sind die Auswirkungen auf die übrigen Umweltschutzgüter sowie die agrarstrukturellen Belange positiv zu bewerten. Diesbezügliche sind die Varianten 1 und 3 gleichwertig. Prognostiziert wird die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt der L 112 in Hohenfelde durch diese Variante maximal auf die Werte des Bezugsfalles steigen.
Die dritte Variante löst keine Beeinträchtigungen der Kerngemeinde von Westerhorn aus, jedoch bewirkt sie dieselben Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität an der L 112 wie die erste Variante und größere als bei Variante 2. In Hohenfelde-Ost löst sie größere Beeinträchtigungen an der L 112 aus als bei den anderen Varianten. Durch die unmittelbare Nähe der AS Hohenfelde-Ost zum AK A 20/ A 23 bzw. zur AS Hohenfelde im Zuge der A 23, sind ebenfalls keine wesentlichen verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen zu erwarten.
Die Variante 2 ist eine sinnvolle Lösung, die im Vergleich zur Variante 1 zu gleichermaßen positiven verkehrlichen und raumstrukturellen Wirkungen führt und Kosten dabei spart. Bei Realisierung der Variante 2 liegt der Abstand zwischen der AS A 20 / L 118 (Sommerland / Süderau) und der AS A 20 / L 114 (Bokel) mit rund 16,5 km bei einer noch vertretbaren Größenordnung. Darüber hinaus besteht zusätzlich die Möglichkeit über die AS A 23 / L 112 und das zukünftige AK A 23 / A 20 indirekt auf die A 20 zu fahren. In diesem Fall beträgt der Abstand zwischen der Anschlussstelle A 20/ L 118 und A 23 / L 112 ca. 9 km und zwischen AS A 23/ L 112 und A 20/ L 114 ca. 12 km.
Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Anschlussstelle Westerhorn ersatzlos gestrichen wird.

Für den Abschnitt der A 20 in Niedersachsen von der A 26 bis zur Elbe wurde am 06.01.2003 auf Antrag des niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau ein Raumordnungsverfahren gem. §§ 12ff NROG (niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung) von der Bezirksregierung Lüneburg eingeleitet.
Dem ROV wurden sämtliche Unterlagen der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein zugrunde gelegt, da ein eigenständiger Variantenvergleich mit Festlegung der Elbquerung nur für den kurzen niedersächsischen Abschnitt, ohne Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse in Schleswig-Holstein, nicht sinnvoll möglich war.
Innerhalb des ROV wurde wegen der städtebaulichen Problematik eine ergänzende Untersuchung von Trassenvarianten nördlich Stade erforderlich, durch die nicht nur eine Verbesserung der Lärm-

situation betroffener Siedlungsgebiete, sondern auch eine technisch und ökonomisch optimierte Schwingequerung erreicht wurde. Diese Untersuchung wurde dem BMVBS mit Antragsunterlage zur Bestimmung der Linie übermittelt.
Mit der Landesplanerischen Feststellung vom 09.02.2004 hat die Bezirksregierung das ROV mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen. Demnach ist der Abschnitt der A 20 von der A 26 bis zur Elbe mit den Erfordernissen der Raumordnung unter Beachtung aller Maßgaben vereinbar.

Variantenvergleich auf der Ebene der Planfeststellung

Im Anschluss an die Linienfindung werden in einem nächsten Schritt, mit der Bestimmung der Linie durch das BMVBS, die Entwurfsunterlagen, insbesondere für das Querungsbauwerk, und der Landschaftspflegerische Begleitplan erstellt. In dieser Bearbeitungsebene werden detaillierte Bestandsaufnahmen aller, durch das Vorhaben betroffener baulicher Anlagen, Wege und Gewässer, landwirtschaftlicher Flächen, Ermittlungen der Betroffenheiten durch Verkehrslärm, Leitungen von Versorgungsträgern, die zu verlegen sind, usw. ermittelt und dargestellt. Hierbei ist der Vorhabenträger immer wieder mit der Fragestellung konfrontiert, ob Optimierungen der bestimmten Trasse möglich, insbesondere aber erforderlich sind.

Grundsätzlich gilt, dass die Vorgaben bzw. Inhalte der UVS – soweit es die planfestzustellende Trassenführung betrifft – im Landschaftspflegerischen Begleitplan integriert (Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen, sog. LBP) 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 umwelterheblichen 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.
Die Umweltverträglichkeitsstudie für Vorhaben, bei denen eine Linienbestimmung vorangegangen ist, kann auf die zusätzlichen und sonstigen Umweltauswirkungen beschränkt werden.

Die auf Ebene der Linienbestimmung vorgenommene Maßnahmenbeschreibung für die Eingriffe der Vorzugstrasse werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung weiter konkretisiert und in den sogenannten Maßnahmenblättern detailliert beschrieben. Diese Maßnahmenblätter sind Bestandteil der im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens zu erteilenden Genehmigung für den Eingriff in Natur und Landschaft.

Im Rahmen der nach der Linienbestimmung erfolgten Entwurfsbearbeitung und Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen haben sich keine neuen oder anders zu bewertenden Erkenntnisse für die Trassenabwägung ergeben.

Im Anschluss an die bestimmte Linie wurden hingegen in einer technischen Machbarkeitsstudie generelle Bauwerks-Alternativen untersucht. Insgesamt wurden 18 Varianten und Untervarianten für die Elbquerung untersucht: dies sind 7 Bohrtunnel, 8 Absenktunnel und 3 Hochbrücken.
Bei den Bohrtunneln wird wegen ihrer Lage des Südportals unterschieden in Kurztunnel, verkürzter Langtunnel oder Langtunnel. Dabei werden ökologisch sensible Gebiete des niedersächsischen Elbvorlandes entweder unterfahren oder durchschnitten. Des Weiteren erfolgte eine Unterscheidung der Abschnittslängen von Vortriebsstrecke, Tunnelstrecke in offener Bauweise und Trogstrecke. Zudem wurde betrachtet, wie die Ausbildung der freien Strecke vor dem Tunnel erfolgt, also ob auf einem Damm oder einer Brücke.
Bei den Absenktunneln wurden neben der Lage des Südportals und der Damm-/ Brückenfrage auch die unterschiedlichen Tieflagen der Gradiente betrachtet.
Die Brückenvarianten unterscheiden sich in der lichten Durchfahrtshöhe über dem Fahrwasser, 112,6 m oder 85 m, sowie nach ihrer Widerlagerausbildung.
Als Grundlage der Entscheidung wurde für jede Variante ein Grobvorentwurf erstellt mit den entsprechenden Parametern. Neben den Kosten wurden auch die anfallenden Bodenmassen der einzelnen Alternativen ermittelt. Die Bauverfahren Absenktunnel und Bohrtunnel mit weitgehend offener Bauweise in den Vorlandstrecken wurde frühzeitig ausgeschieden, weil sie verbunden wären mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft und privatem Eigentum, Behinderung der Schifffahrt, Bewerkstelligung sehr großer anfallenden Bodenmassen und hoher Herstellungskosten. Die verbleibenden Alternativen wurden noch weiter detailliert untersucht. Hierzu wurden z.B. Entwässerungskonzepte entworfen, Immisssionsprognosen aufgestellt, Bauzeiten verglichen und FFH-und Umweltverträglichkeitsabschätzungen erstellt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Bohrtunnelvarianten Langtunnel und verkürzter Langtunnel keine erheblichen Beeinträchtigungen auf die untersuchten Schutzgebiete erwarten lassen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass alle Kurztunnel und Hochbrückenvarianten erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufen werden. Neben den erheblichen Beeinträchtigungen in Natur, Landschaft und Siedlungsbereiche bestehen auch Nachteile bei den Herstellungskosten, Beeinträchtigung bei der Entwicklung des Hamburger Hafens, sodass die Hochbrückenvarianten mit allen Untervarianten eindeutig auszuscheiden waren. Die Kurztunnelvarianten scheiden ebenfalls wegen der Eingriffe in Natur, Landschaft und Siedlungsbereiche aus. Die Vorteile von Langtunnel und verkürzter Langtunnel sind, dass gemeindliche Entwicklungsflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen und ökologische wertvolle Bereiche unbeeinträchtigt bleiben. Beeinträchtigungen der Wasserstraße Elbe können auf diese Weise ausgeschlossen werden. Lärmbeeinträchtigungen im Trassenbereich können minimiert werden. Wegen der deutlichen wirtschaftlichen Vorteile des verkürzten Langtunnels ist diese Variante dem Langtunnel vorzuziehen. Für die

weitere Planung sind noch Optimierungen hinsichtlich der Länge der Vortriebsstrecke und Lage der Portale vorgenommen worden, unter Berücksichtigung der Eingriffsminimierung.

Ergebnis
Die in den Planunterlagen festgelegte Dimensionierung des beantragten Vorhabens ist in Anbetracht des gegenwärtigen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens nach Abwägung aller Belange angemessen.
Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens, aber auch der im Rahmen dieses Beschlusses erteilten Auflagen, ist festzustellen, dass dem öffentlichen Interesse der Vorrang gegenüber den entgegenstehenden Belangen, insbesondere solcher aus Umweltgesichtspunkten, einzuräumen ist.

Zu Nebenbestimmungen zu 1:
Zu 1:
Da, wie unter Ziffer 5.04 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben, der hier beantragte Abschnitt der A 20 keine eigenständige Verkehrsfunktion besitzt, ist er an eine aufschiebende Bedingungen zu knüpfen (vgl. § 107 Abs. 2 LVwG). Das bedeutet, dass ausnahmsweise eine Abschnittsbildung ohne diese Verkehrsfunktion zulässig ist, wenn bestimmte Bedingungen die Vermeidung eines Planungstorsos sicherstellen, indem, wie hier festgelegt, der Baubeginn mit der Vollziehbarkeit des angrenzenden Abschnitts verknüpft wird (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.09.2002, 4 CN 1.02, Rn.50, BVerwGE 117, 58). Die aufschiebende Bedingung führt dazu, dass erst mit Erfüllung der genannten Bedingungen der hier gegenständliche Beschluss vollziehbar wird.
Aufgrund der besonderen Lage des Elbtunnels an der Landesgrenze zu Niedersachsen ist er mit beidseitigen Bedingungen zu versehen.
Da der Abschnitt der A 20 in Schleswig-Holstein, zwischen der B 431 und der A 23, zum einen im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft ist und sich zum anderen bereits seit 2008 in der Planfeststellung befindet, wird gewährleistet, dass die Prognose der Realisierbarkeit auf absehbare Zeit erreicht werden kann. Die Weiterführung in Niedersachsen, die an der Landesgrenze in der Mitte der Elbe beginnt, wird zeitnah mit dem hier planfestzustellenden Beschluss erlassen. Somit kann ein sogenannter Planungstorso ausgeschlossen werden.

Zu 2:
Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat sich gezeigt, dass die Auswirkungen für die Belieferung der Tunnelbaustelle und der Abtransport des anfallenden Bodens über die vom Vorhabenträger favorisierte Möglichkeit über das bestehende, öffentliche Straßennetz, mit den Streckenführungen über Glückstadt und Elmshorn zur A 23, zu nicht zumutbaren Immissionen führen, die soweit wie möglich zu vermeiden sind. Wie auch die lärmtechnische Untersuchung – Baustellenverkehr von Obermeyer Planen und Beraten GmbH vom 16.11.2012, sowie vom 22.11.2013 (Anlage 11.5) –

deutlich macht, kommt es trotz der Aufteilung der Streckenführungen zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um mehr als 3 dB(A) und zu Werten von mehr als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Damit ist nach allgemeiner Erkenntnis und aktueller Rechtsprechung die Grenze der Gesundheitsgefährdung erreicht, die eine Überschreitung nicht zulässt. Darüber hinaus können weitere Immissionen, wie durch Luftschadstoffe oder Erschütterungen, nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Durch die Wahl des Baustellenverkehrs über die Streckenverläufe Elmshorn und Glückstadt würden aufgrund der Grenzwertüberschreitung mit gleichzeitiger Pegelerhöhung Entschädigungsvoraussetzungen dem Grunde nach ausgelöst. Auch wenn es sich nur um temporäre Beeinträchtigungen handelt, überschreiten diese die Schwelle der zumutbaren Beeinträchtigungen und der Gesundheitsgefährdung. Vor dem Hintergrund der langen Dauer dieser Belastungen wird dem Vorhabenträger auferlegt, den Baustellenverkehr in zumutbarer Weise zu gestalten, sodass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Die Möglichkeiten eines Abtransportes über den Hafen Glückstadt, einer Spülleitung, der Nutzung der Nachbartrasse oder auch in Kombination mit dem klassifizierten Straßennetzes bleiben den Ergebnissen des Vergabeverfahrens vorbehalten. Im Anhörungsverfahren ist eine Vielzahl von Möglichkeiten vorgetragen worden.

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

Zu 2.1.2.4: (Tunnelsicherheit)

zu 1: Bezüglich der Begründung zur Auflage der Maßnahmen zur Erreichung des geforderten Sicherheitsniveaus wird auf die Ausführungen unter Ziffer Zu 5.05 - Risikoanalyse und Sicherheitsdokumentation - dieses Beschlusses verwiesen.

zu 2: Mit Erlass des Beschlusses wird der Stand der Technik bezüglich der Einrichtung der Tunnelsicherheit gem. der aktuell gültigen RABT erfüllt. Wie in Ziffer Zu 5.05 Nr. 19 näher ausgeführt, hat der Zusatzbericht zur Risikoanalyse vom Mai 2010 von BUNG, Ernst Basler + Partner und PTV, Materialband der Planfeststellungsunterlagen, im Ergebnis dazu geführt, dass die Installation einer automatischen Brandbekämpfungsanlage die Ausrüstung beider Röhren über die Mindestanforderungen der RABT 2006 heben würde. Die gebotenen Sicherheitsmaßnahmen werden erfüllt.

Aufgrund der dem Tunnelbau geschuldeten Bauzeit von voraussichtlich mehr als sechs Jahren und der Neuausgabe der RABT können sich die Anforderungen an den Stand der Technik ändern. Entsprechend sind die Sicherheitsanforderungen an die jeweilige Phase der Sicherheitsdokumentation anzupassen. Dies kann unter anderem auch dazu führen, dass eine automatische Brandbekämpfungsanlage (ABBA) im Tunnel nachgerüstet werden muss.

<u>Zu 2.2:</u> **(Wasserhaushalt)**
<u>Zu 2.2.1</u> **(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).

Der Kreis Steinburg als untere Wasserbehörde hat sich mit Schreiben vom 13.07.2009, 18.03.2013 und 25.11.2014 zu dem Vorhaben geäußert. Er hat – abgesehen von einigen Änderungen und Ergänzungen, zu denen auf die Ausführungen in den Ziffern 4.1.17 sowie 5.1.2 dieses Beschlusses verwiesen wird – keine Bedenken geäußert. Es ist daher von einem Einvernehmen der unteren Wasserbehörde auszugehen.

(Nebenbestimmungen)

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

Soweit sich die Auflagen auf genehmigungspflichtige Tatbestände erstrecken, wird auf § 142 Abs. 1 LVwG i.V. mit § 125 Landeswassergesetz in der Fassung vom 11. Februar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 91), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19.01.2012 (GVOBl. Schl.-H. S. 89, 94) verwiesen.

<u>Zu 2.2.2:</u> **(Wasserrechtliche Genehmigung)**

Die wasserrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der in Ziffer 2.2.2 dieses Beschlusses aufgeführten Oberflächenwasserbehandlungsanlagen kann erteilt werden. Die Oberflächenwasserbehandlungsanlagen entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Sinne von § 60 Abs. 1 WHG in Verbindung mit § 34 Abs. 1 und 3 LWG. Sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften stehen der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen.

<u>Zu 2.2.3:</u> **(Bau bzw. Verlängerung von Durchlässen oder Verlegung einer Gewässerteilstrecke)**

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung für den Bau bzw. die Verlängerung von Durchlässen nach § 56 Abs. 1 und Abs. 3 LWG i. V. m. § 68 WHG liegen vor. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit und dabei insbesondere der öffentlichen Sicherheit ist nicht zu

erwarten, die sonstigen Anforderungen des WHG und andere öffentlich-rechtliche Vorschriften werden erfüllt.

<u>Zu 2.2.4:</u> (Genehmigung nach § 58 Landeswassergesetz (bauliche Veränderungen im Überschwemmungsgebiet Stör in Wewelsfleth und Borsfleth))

Genrell ist es verboten gem. § 58 Abs. 1 LWG in Überschwemmungsgebieten u.a. die Erdoberfläche zu erhöhen oder zu vertiefen.

Es ist geplant durch Verschließen von Gräben und Grüppen sowie durch Herstellung von flachen Blänken und Senken partielle, temporäre Vernässung auf den Maßnahmenflächen herbeizuführen.
Um zu vermeiden, dass sich diese Maßnahme negativ auf das Retentionsvolumen auswirkt, wird ein Massenausgleich innerhalb der Maßnahmenflächen Borsfleth und Wewelsfleth vorgenommen. Sollte dennoch überschüssiger Boden verbleiben, ist dieser aus der Maßnahmenfläche abzufahren.
Das Überschwemmungsgebiet der Stör wird somit nur in einem so geringem Maße beeinträchtigt, dass sich keine negativen Auswirkungen für den Hochwasserfall bzw. auf das vorhandene Retentionsvolumen ableiten lassen.

Die Ausnahme von dem Verbot wird gem. § 58 Abs.2 LWG zum Wohl der Allgemeinheit zugelassen, insbesondere weil die im Bundesgesetz zum vorbeugenden Hochwasserschutz genannten Grundsätze nicht entegegnstehen.

Der Kreis Steinburg als untere Wasserbehörde hat sich mit Schreiben vom 13.07.2009, 18.03.2013 und 25.11.2014 zu dem Vorhaben geäußert. Er hat gefordert diesbezüglich ergänzende Nachweise zu führen oder sogar hydraulische Berechnungsmodelle zu erstellen. Die Ausführungen des Gutachters sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend begründet.

<u>Zu 2.2.5:</u> (Benutzung von Deichen)

Die Wehrfähigkeit und die ordnungsgemäße Unterhaltung des Deiches werden bei Einhaltung der Nebenbestimmungen durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt. Die Baumaßnahme dient dem Interesse des Wohls der Allgemeinheit.

Das Einvernehmen wurde mit Email der oberen Küstenschutzbehörde, dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, vom 19.12.2014, hergestellt.

<u>Zu 2.3:</u> **(Landschaftspflege)**

<u>Zu 2.3.1:</u> **(Genehmigung des Eingriffs)**

Es wird auf § 17 BNatSchG i. V .m. § 11 LNatSchG verwiesen.
Die Begründung der Unvermeidbarkeit von Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG durch das Vorhaben ist dargelegt (vgl. Kap. 4, Anlage 12.0 des festgestellten Plans). Die mit der Durchführung des Vorhabens verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen oder ersetzt werden. Die Ersatzmaßnahmen liegen gemäß § 8 ÖkokontoVO (Landesverordnung über das Ökokonto, die Einrichtung des Kompensationsverzeichnisses und über Standards für Ersatzmaßnahmen (Ökokonto- und Kompensationsverzeichnisverordnung - ÖkokontoVO) vom 23. Mai 2008, letzte Änderung: § 10 (LVO v. 26.04.2013, GVOBl. S. 219) im vom Eingriff betroffenen Naturraum Elbmarsch.
Die agrarstrukturellen Belange sind entsprechend § 15 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 9 Abs. 3 LNatSchG berücksichtigt worden. Dabei wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann. Auf die Anlage 12.0 wird verwiesen.
Der im Plan dargestellte Eingriff in Natur und Landschaft wird daher genehmigt.
Das Einvernehmen zum Ausgleich und Ersatz gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 11 Abs. 1 LNatSchG wurde mit Schreiben der obersten Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 24.11.2014 (Az.: V533/5521-A20-5.0) in Verbindung mit der Mail vom 22.12.2014 erteilt.

<u>Zu 2.3.2:</u> **(Befreiung gemäß § 67 Abs. 2 BNatSchG von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG)**

Der Ausbau des planfestgestellten Vorhabens bedingt eine Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet „Kollmarer Marsch“, so dass die Verbote des § 26 Abs. 2 BNatSchG berührt sind. Die mit dem Bau des planfestgestellten Vorhabens verbundenen Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet werden so gering wie möglich gehalten. Diesbezüglich wird auf die Vermeidungsmaßnahmen (Kap.5; Anlagen 12.0) des festgestellten Plans verwiesen. Eine Befreiung von den Verboten des § 26 Abs. 2 BNatSchG wird erteilt, weil dies gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Hierzu wird auf die Begründung zur materiell-rechtlichen Würdigung verwiesen.

<u>Zu 2.3.3:</u> (Zulässigkeit gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG – Artenschutz)

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) stehen der Realisierung des Vorhabens keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG entgegen.
Auf die Nebenbestimmungen in Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Datengrundlagen, die den Planfeststellungsunterlagen und diesem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, sind für eine artenschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens geeignet und ausreichend. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der von dem Vorhabenträger vorgelegten Unterlage zur speziellen Prüfung der artenschutzrechtlichen Belange nach § 44 BNatSchG orientieren sich an der Unterlage „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH 2013), die mit Schreiben vom 05.03.2013 als Rundverfügung des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr eingeführt wurde. Die inhaltliche Bearbeitung der artenschutzrechtlichen Belange erfolgt umfangreich im Artenschutzfachbeitrag (Materialband) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage). Die Planfeststellungsbehörde hat die Angaben der genannten Unterlagen geprüft und ist zu dem Schluss gekommen, dass für die vom Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und der Europäischen Vogelarten keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG infolge der Realisierung des Vorhabens erfüllt werden. Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme ist demnach nicht erforderlich.

<u>Zu 2.3.4:</u> (Verträglichkeit gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG (Natura 2000))

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich bei ihrer Prüfung nach § 25 Abs. 1 LNatSchG den Ergebnissen der Fachprüfungen gemäß § 34 BNatSchG (s. Materialband) für die nachfolgend aufgeführten Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung an:

- FFH Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322
- FFH-Gebiet DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar
- SPA DE- 2323-401 Unterelbe bis Wedel

Für das Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ kommt die Voruntersuchung unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes und der Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sowohl einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen durch das beantragte Vorhaben nicht eintreten.

Für die o.g. FFH-Gebiete werden erhebliche Beeinträchtigungen jeweils in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile sowohl einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen ausgeschlossen.

Als Schadensbegrenzende Maßnahme gemäß § 34 BNatSchG wird dem Vorhabenträger für das FFH Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322 auferlegt, für die Anlage des Tunnelportals bzw. der Startgrube ein erschütterungsarmes Verfahren zu wählen. Es wird auf Ziffer 2.3.5 nebst Begründung verwiesen.
Die Realisierung des geplanten Vorhabens ist im Sinne des § 34 BNatSchG demnach zulässig.

Zu 2.3.5: **(Nebenbestimmungen zu den Ziffern 2.3.1 bis 2.3.4)**

Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft unterlassen und gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen innerhalb einer angemessenen Frist durch den Verursacher ausgeglichen oder ersetzt werden und somit die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und 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).

Zu 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 2. bis 6.: Die Abstimmung des Landschaftspflegerischen Ausführungsplanes mit dem MELUR ist seitens der Naturschutzbehörde in den Stellungnahmen gefordert worden. Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist auch das konkrete Konzept des Monitorings mit der Obersten Naturschutzbehörde abzustimmen. Das vom MELUR geforderte Monitoring in den Jahren 2, 5 und 10 nach Fertigstellung der Maßnahmen dient der Überprüfung, ob sich das angestrebte Maßnahmenziele einstellt, um – sofern sich das Maßnahmenziel nicht einstellen sollte- entsprechend nachsteuern zu können. Aufgrund der Komplexität der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine intensive Beteiligung der Obersten Naturschutzbehörde bei der Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes gerechtfertigt und geboten.

Zu 7.: 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 8. und 9.: Die festgelegten Bauzeitenregelungen sind artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung der Tötungstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG.

zu 10.: Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geht insbesondere aus den technischen Unterlagen nicht eindeutig hervor, dass zwingend ein erschütterungsarmes Verfahren für das Vorhaben zu wählen ist. Da sich der Gutachter in seiner Einschätzung zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen auf das Erhaltungsziel auf ein solches Verfahren in der Verträglichkeitsprüfung stützt, hat sich die Planfeststellungsbehörde dazu entschlossen, zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen ein erschütterungsarmes Verfahren als Schadensbegrenzungsmaßnahme im Sinne des §34 BNatSchG verbindlich festzusetzen.

Zu 11.: Die Maßnahmen des Abfischens des Schlammpeitzgers bei den zu verlegenden Grabenabschnitten begründen sich als Vermeidungsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Zu 12.: 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 2/05 vom 28.06.2005 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 13.: Das Erfordernis einer Nachbilanzierung nach Durchführung des Eingriffs ist gegeben, da sich im Rahmen der Ausführungsplanung erfahrungsgemäß Sachverhalte ergeben können, die zu zusätzlich 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.

<u>Zu 2.4:</u> **(Lärmschutz)**

<u>Zu 2.4.1:</u> **(Lärmschutzmaßnahmen aufgrund Neubau von öffentlichen Straßen (A 20, Nebenstraßen))**

Die Beurteilung von Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art findet ihre Grundlage in § 43 BImSchG und der hierzu erlassenen 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutz-Verordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni

1990 (BGBl. I S. 1036 zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269).
Sowohl durch den Neubau der A 20 als auch durch die Nebenstraße in Schleswig-Holstein werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Wohngebäuden und Außenwohnbereichen eingehalten.
Entschädigungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen oder für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches werden somit durch das planfestzustellende Bauvorhaben nicht ausgelöst.

Zu 2.4.2: **(Auflagen zum Schutz gegen baubedingte Lärmbelastung und Erschütterung)**

Mit dem Gutachten der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung – baubedingte Lärmbelastung und Erschütterungen A 20 - wurde überprüft, ob die Richtwerte für Geräuschimmissionen durch die Baustellenaktivitäten der Tunnelmaßnahme, unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bauphasen, eingehalten werden können.
Dabei haben die Berechnungen ergeben, dass durch die verschiedenen Bauaktivitäten Überschreitungen der Richtwerte nicht ausgeschlossen werden können. In Schleswig-Holstein werden während der Erdarbeiten für die Auflast Nord / BE-Einrichtung Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) erwartet. Mit Überschreitungen der Richtwerte der TA Lärm der ortsfesten Anlagen der Tunnelbaustelle wird ebenfalls gerechnet.
Um die Richtwerte einzuhalten sind entsprechende temporäre Schutzmaßnahmen notwendig, für die ggf. gesonderte Genehmigungen der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörden einzuholen sind. Diese Schutzmaßnahmen können erst festgelegt werden, wenn eine detaillierte Baustellenplanung mit Kenntnis der eingesetzten Maschinen und Bauverfahren, dem Stand der Technik entsprechend, vorliegt.

Zu 2.5: **(Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung)**

Die Zustimmung zur strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigung wurde mit Schreiben der WSD Nord, Az.: 3-213.2/124 I vom 11.06.2009 erteilt.

Für die Errichtung des Bauwerks finden insbesondere § 41 (2), § 42 (1) des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) Anwendung.

Zu 2.6: **(Widmung, Einziehung und Umstufung)**

Zu 2.6.1:
Die Einteilung in die Straßengruppe der Bundesautobahn erfolgte aufgrund der gesetzlichen Bestimmung gemäß § 1 Abs. 2 Ziffer 1 und § 1 Abs. 3 FStrG.

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 3: (Entschädigungsansprüche)

Begründung für zuzustehende Entschädigungsansprüche

Dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme von Pachtflächen
Für Eigentumsflächen, die verpachtet sind, hat der Pächter i.d.R einen Entschädigungsanspruch auf Pachtaufhebung, soweit diese auf Dauer dem Eigentümer als Ausfluss dieses Vorhabens vor Ablauf des Pachtverhältnisses endgültig entzogen werden soll. Bei vorübergehenden Inanspruchnahmen hat der Pächter ebenfalls einen Entschädigungsanspruch für den Ausfall des Ertrages während der Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahmen.

Dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen
Nach den Bestimmungen des Preußischen Enteignungsgesetzes hat der Eigentümer einer Fläche einen Anspruch auf Entschädigung in Geld. Wird eine Eigentumsfläche angeschnitten oder durchschnitten entsteht hierdurch ein zusätzlicher Entschädigungsanspruch. Ebenfalls besteht ein Entschädigungsanspruch, wenn eine Eigentumsfläche oder Teile von ihr zeitlich befristet, also vorübergehend, für die Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens beansprucht wird. In der planfestgestellten Anlage 14.1 – Grunderwerbsplan – sind Flächen, die auf Dauer entzogen werden sollen, farblich vollflächig unterlegt. Vorübergehende Inanspruchnahmen sind mit einer Schrägschraffur unterlegt.

Eintragung einer dinglichen Sicherung auf Eigentumsflächen
Weist der festgestellte Plan eine dingliche Sicherung aus, beispielsweise durch ein Überfahrungs- oder Leitungsrecht, entsteht ein Entschädigungsanspruch in Geld. Eine derartige Inanspruchnahme ist im festgestellten Plan in der Form dargestellt, dass die hierfür erforderliche Fläche mit farbigen Kreuzen unterlegt ist.

Anspruch auf Aufwuchsentschädigung bzw. Ernteausfällen
Ein derartiger Anspruch auf Entschädigung ist dann gegeben, wenn auf einer Fläche Bewuchs, z.B. Bäume, vorhanden ist. Vor dem Entfernen des Bewuchses wird der Bestand aufgenommen und monetär bewertet.

Ebenfalls besteht ein Anspruch auf Entschädigung für die auf einer beanspruchten landwirtschaftlichen Fläche befindliche Pflanzen.

Es wird des Weiteren auf die Ausführungen unter 5.09 verwiesen.

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 steht, die den Betroffenen zugemutet werden.

Hinweis:
Viele Einwender haben im bekannt gemachten Termin Bedenken und Anregungen zu diversen Sach- und Fachthemen geäußert, die inhaltlich mit den im Rahmen des Anhörungsverfahrens schriftlich vorliegenden Einwendungen übereinstimmen. Hierzu wird einerseits auf die Niederschriften, die Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind, verwiesen. Andererseits erfolgt eine kritische Auseinandersetzung mit den mündlich vorgetragenen Sachverhalten in den nachfolgenden Ausführungen zu Ziffer 5.0 dieses Beschlusses, auf die verwiesen wird. Ein gesonderter Hinweis bei dem jeweiligen Einwender auf den bekannten gemachten Termin unterbleibt.

Zu 5.00 (Allgemeine Einwendungen und Stellungnahmen)

Zu 5.01 (Verfahrensfragen)

1. Landesgrenze Schleswig-Holstein - Niedersachsen

Für das Straßenneubauvorhaben der A20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg ist auch der Abschnitt der Elbquerung einschließlich Elbtunnel zwischen der K 28 in Niedersachsen und der B 431 in Schleswig-Holstein Bestandteil. Bereits das Linienbestimmungsverfahren, das von Wittenborn, westlich Bad Segeberg, bis zur A 26 in Niedersachsen führt, ist eine länderübergreifende Straßenbaumaßnahme vorgesehen worden. Die beiden betroffenen Bundesländer haben wegen der gemeinsamen Landesgrenze eine Vereinbarung geschlossen (04.+ 05.10.2005). Demnach erstellt das Land Schleswig-Holstein für die gesamte Querung die Planfeststellungsunterlagen. Auf Grund der durchgängigen Planfeststellungsunterlage, die erst durch die unterschiedlichen Planfeststellungsverfahren, begründet durch die jeweiligen Landesverwaltungsgesetze und zuständigen Landesverwaltungsbehörden der jeweiligen Länder, getrennt wurde, haben Niedersachsen und Schleswig-Holstein denselben Grenzverlauf sowie dieselbe Kilometrierung. Dieser Grenzverlauf, bei Bau-km 10+449.335, definiert sich gemäß der Auswertung der ALK-Daten („Automatisierte Liegenschaftskarte“) auf die Grenze der Flurstücke 1/4 der Flur 1, Gemarkung Assel (NI) und 1/8 der Flur 38, Gemarkung Kollmar (SH). So dass aufgrund der auszuweisenden gegenseitigen Bedingungen, keine Folgen für die jeweiligen Planfeststellungsverfahren entstehen.

2. Verwaltungsvereinbarung der beiden Länder

Der Vorwurf, dass auf eine gemeinsame Verwaltungsvereinbarung zwischen den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein verzichtet wurde, obwohl für den hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20 eine länderübergreifende Planung stattgefunden hat und stattfindet, ist zurückzuweisen. Bereits im Oktober 2005 haben die beiden Länder eine Vereinbarung über die Elbquerung einschließlich Elbtunnel im Zuge der A 20 zwischen der K 28 in Niedersachsen und der B 431 in

Schleswig-Holstein geschlossen. Die Vereinbarung liegt der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in Kopie vor.

3. Raumordnungsverfahren

Aus dem Bundesrecht lässt sich nicht herleiten, dass Planfeststellungsverfahren ohne vorheriges Raumordnungsverfahren unzulässig seien. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG kann von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei Planungen und Maßnahmen abgesehen werden, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird; die Landesregierungen werden ermächtigt, das Nähere durch Rechtsverordnung zu regeln. In Schleswig-Holstein sind nähere Regelungen zum Raumordnungsverfahren im „Gesetz über die Landesplanung – (LaplaG)“ vom 10.02.1996 (GVOBl. Schl.-H. S.232) getroffen worden. Diese landesrechtlichen Regelungen behalten gemäß § 28 Abs. 3 ROG auch nach der Novellierung des ROG von 2008 Gültigkeit. In § 14 LaplaG ist geregelt, unter welchen Voraussetzungen ein Raumordnungsverfahren erforderlich ist. So soll gemäß § 14 Abs. 2 LaplaG von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens unter anderem abgesehen werden, wenn ein Vorhaben einer landesplanerischen Abstimmung nicht bedarf, weil

es vorhandenen, räumlich und sachlich hinreichend konkreten Zielen der Raumordnung und Landesplanung entspricht oder widerspricht,

1. […] oder
2. eine ausreichende Berücksichtigung landesplanerischer Erfordernisse
   a. aufgrund besonderer Umstände in einem dem Raumordnungsverfahren nachfolgenden Verfahren oder
   b. in einem anderen gesetzlich geregelten Abstimmungsverfahren unter Beteiligung der Landesplanungsbehörde

gewährleistet ist.

Der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben war gemäß § 14 Abs. 2 LaplaG aus mehreren Gründen geboten: Zum einen entspricht der Bau des gegenständlichen Streckenabschnitts der A 20 den Zielen der Raumordnung und Landesplanung, insbesondere den Zielen des Regionalplanes. Auf die vorangegangenen Ausführungen zur materiell-rechtlichen Würdigung wird verwiesen. Zum anderen war eine ausreichende Berücksichtigung landesplanerischer Erfordernisse im Planfeststellungsverfahren gewährleistet. Insofern hat die Landesplanungsbehörde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach UVPG entschieden, dass von einem Raumordnungverfahren in Schleswig-Holstein gemäß § 14 Abs. 2 Landesplanungsgesetz i.V.m. § 15 Raumordnungsgesetz abgesehen wird (Mit Schreiben IV 941 553.1-20 vom 05.03.2003 und 03.09.2004). Des Weiteren hat die Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein, auf Ziffer 4.1.3 dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen, im Planfeststellungsverfahren die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung bestätigt.

Bereits mit Beschluss vom 15.05.1996 (Az. 11 VR 3/96, NVwZ-RR 1996, 557) hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, dass weder Bundes- noch Landesrecht eine Norm enthalten, die die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung von der Rechtmäßigkeit der Entscheidung der Landesplanungsbehörde abhängig macht. An dieser Rechtslage hat sich nichts geändert.
Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass kein Rechtsanspruch auf Einleitung eines Raumordnungsverfahrens besteht.
Hinsichtlich der Sandentnahme bei Hohenfelde und der damit verbundenen Frage eines Raumordnungsverfahrens gemäß Regionalplan IV wird darauf hingewiesen, dass sich diese im Nachbarabschnitt der A 20, A 23 bis B 431, befindet, und auch in diesem Abschnitt entsprechend bearbeitet wird.
Für den Abschnitt der A 20 in Niedersachsen von der A 26 bis zur Elbe wurde am 06.01.2003 auf Antrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau das Raumordnungsverfahren gem. § 12ff Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) von der Bezirksregierung eingeleitet. Am 09.02.2004 wurde das Raumordnungsverfahren mit der Landesplanerischen Feststellung (LBF) abgeschlossen. Die LBF enthält die Zusammenfassende Darstellung gem. § 11 und die Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG. Damit wurde bestätigt, dass dieser Abschnitt der A 20 den Erfordernissen der Raumordnung unter Beachtung aller Maßgaben vereinbar ist.

4. Flurbereinigungsverfahren

Es werden die Einwendungen erhoben, dass der hohe Flächenbedarf der Planung einerseits sowie die bedeutenden Eingriffe in die Verkehrswege- und Wasserwegenetze andererseits die Durchführung einer Flurbereinigung praktisch unumgänglich macht. Dazu ergeht der Hinweis, dass Beeinträchtigungen der Agrarstruktur bei derartigen raumbeanspruchenden Planungen grundsätzlich unvermeidbar sind. Das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Landesplanung – hat sich zu dem beabsichtigten Bauvorhaben dahingehend geäußert, dass dieses den Zielen der Raumordnung entspricht und somit aus landesplanerischer Sicht keine Hinweise zu geben sind. Der Vorhabenträger selbst hat erklärt, dass er beabsichtige, einen Flächentausch durchzuführen, sofern ihm Ersatzland zur Verfügung stehe. Im Übrigen wird auf die Ziffer 32 (3) der Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2007 – PlafeR 07) verwiesen. Danach kann die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens nicht durch Planfeststellungsbeschluss angeordnet werden. Sowohl bei den Nachbarabschnitten als auch beim beantragten Abschnitt laufen bereits Flurbereinigungsverfahren parallel zur Straßenplanung. Entsprechende Kauf- und Tauschverträge der Flurbereinigungsbehörde liegen der Planfeststellungsbehörde in Kopie vor.

5. Linienbestimmungsverfahren

5.1 aus zwei Verfahren wurde eine Entscheidung

Nach Abschluss der Untersuchungen zur Linienfindung des Abschnitts A 26 (NI) bis westl. Bad Segeberg (S-H) im Jahr 2002 ergab sich die Notwendigkeit, die Linienführung der Teilstrecke 5 im

Anschlussbereich an die des Abschnittes A 26 (NI) bis westl. Bad Segeberg (S-H) anzupassen. Der Grund hierfür liegt in der favorisierten, großräumigen südlichen Umfahrung des Segeberger Forstes, während man bei der Planung der Teilstrecke 5 noch von einer Fortführung der A 20 in westlicher Richtung auf der Trasse der B 206 ausging. Der Gelenkpunkt des Abschnitts A 26 (NI) bis westl. Bad Segeberg (S-H) – Teilstrecke 5 hat sich deshalb lagemäßig verschoben und liegt jetzt genau im Schnittpunkt der A 20 mit der B 206 westlich von Wittenborn. Die veränderte Lage des Gelenkpunkts führt gegenüber den eigenständigen Untersuchungen in beiden Planungsabschnitten zu einer kürzeren Linie. Die öffentliche Auslegung der Voruntersuchungen zum Abschnitt A 26 (NI) bis westl. Bad Segeberg (S-H) der Nord-West-Umfahrung Hamburg erfolgte Anfang 2003.
Im Juli 2004 wurde beim Bundesverkehrsministerium unter Vorlage eines gemeinsamen Erläuterungsberichtes der formelle Antrag auf Bestimmung der Linie für die Nord-West-Umfahrung Hamburg für den Abschnitt „Bad Segeberg (Schleswig-Holstein) bis A 26 (Niedersachsen)“ sowie den Streckenabschnitt 5 (Weede - Wittenborn) nach § 16 FStrG gestellt. Die Untersuchungsergebnisse wurden in den Erläuterungsberichten zur Linienbestimmung nach § 6 FStrG vom 17. Dezember 2003 und 10. November 2004 ausführlich beschrieben. In den Unterlagen zur Linienbestimmung ist auch eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG enthalten.
Mit Schreiben vom 28. Juli 2005 bestimmte daraufhin das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde die beantragte Linienführung der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg von Weede bis Stade (einschließlich des Abschnittes A 26 zwischen Stade und der K 28). Für den Streckenabschnitt 5 wurde die Variante 2 (ortsnahe Südumfahrung Bad Segeberg) im Verlauf der Vorzugsvariante 2.1 als Linie bestimmt. Somit lautet die Bezeichnung der Wahllinie I.10+2.1. Die Entscheidung die beiden Linienbestimmungsabschnitte zusammen zu bestimmen lag alleine beim Bundesministerium, nach § 16 FStrG ist er auch zuständig. So sind beide Teile unter dem Oberbegriff „Nord-West-Umfahrung Hamburg“ zusammengefassten Abschnitte der A 20.
es wird darauf hingewiesen, dass die Linienbestimmung kein Verwaltungsakt ist, sondern ein behördeninterner Vorgang. Eine gesetzliche Vorgabe zur Bestimmung der Linienbestimmungsabschnitte liegt folglich nicht vor.

5.2 künstliche Zusammenführung der Linienbestimmungsverfahren Teilstrecke 5 – Raum Segeberg - und Nord-West-Umfahrung Hamburg führte zu einem Zwangspunk/Gelenkpunkt bei Wittenborn

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich im Rahmen der Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der A 20, Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede, mit der Vortrag befasst, die Verklammerung der beiden Linienbestimmungsverfahren durch die einheitliche Linienbestimmungsentscheidung des Bundesverkehrsministerium vom 28. Juli 2005 habe zu Beteiligungsausfällen geführt. Das Bundesverwaltungsgericht bescheinigt in seiner Entscheidung vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, Rn. 34, dass diese Kritik nicht zutrifft, da die von der Überschneidung der beiden Linienbestimmungsverfahren betroffene Öffentlichkeit in beiden Linienbestim-

mungsverfahren angehört wurde, d.h. zunächst im Rahmen des Linienbestimmungsverfahren zur Teilstrecke 5 (Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede), so dann erneut im Rahmen der hier relevanten Linienfindung für die großräumige Nord-West-Umfahrung Hamburg.

Der Vorwurf die ‚künstliche Zusammensetzung' der beiden Linienbestimmungsverfahren habe zu einem Zwangspunkt / Gelenkpunkt westlich Segeberg geführt trifft nicht zu. Das Ende der Teilstrecke 5 (Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede) ist Ausfluss des für diesen Abschnitt vorgenommenen Variantenvergleichs, insbesondere der mit der Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede legitimerweise verfolgten Ziele.

5.3 Linienbestimmung ist veraltet

Seitens der Einwender wird beanstandet, dass der Abstand zwischen der ersten öffentlichen Auslegung im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens und der Planfeststellung zu groß sei. Dies sei mit rechtsstaatlichen Grundsätzen unvereinbar, zumal sich nach der „Vorwirkungs-Rechtsprechung" des BGH bereits aus der Linienbestimmung erhebliche finanzielle Auswirkungen für Betroffene ergäben, ohne dass bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Möglichkeit der gerichtlichen Überprüfung bestünde.

Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass es keine gesetzliche Frist für den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nach erfolgter Linienbestimmung gibt. Die in der Tat häufig großen Zeiträume zwischen dem Beginn des Linienbestimmungsverfahrens und dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind der Komplexität der Verfahren, insbesondere den mehrfach vorgesehenen Öffentlichkeitsbeteiligungen, sowie den hohen materiell-rechtlichen Anforderungen an die Qualität der Antragsunterlagen geschuldet.

Die fehlende Befristung der Gültigkeit der Entscheidung über die Linienbestimmung nach § 16 FStrG ist mit rechtsstaatlichen Gründen vereinbar. Zwar wird die Bestimmung der Linie durch das BMVdI gegenüber der Straßenbaubehörde des Landes verbindlich, es werden durch die Linienbestimmung aber noch keine unumkehrbaren „Fakten" geschaffen. Zum Zeitpunkt der Linienbestimmung ist der Ausgang des Planfeststellungsverfahrens völlig offen. Es besteht die Möglichkeit für die Planfeststellungsbehörde, von der Entscheidung nach § 16 FStrG abzuweichen, wenn dies als Ergebnis der Abwägung etwa aufgrund neuer tatsächlicher oder rechtlicher Entwicklungen geboten erscheint. Kommt die Planfeststellungsbehörde auf Grund neuer Erkenntnisse zu dem Ergebnis, dass die Entscheidung nach § 16 FStrG in Frage zu stellen sei, kann und muss sie den Bundesminister für Verkehr um eine Überprüfung der Linienbestimmung ersuchen (*Ronellenfitsch*, in Marschall, FStrG, Kommentar, 6. Auflage, 2012, § 16 Rn. 63). Dieser muss gegebenenfalls die Linienbestimmung aufheben und ein neues Verfahren nach § 16 FStrG durchführen.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wurde das Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens nach einer umfangreichen Prüfung und Bewertung neuer Erkenntnisse bestätigt. Daher bestand kein Anlass, den Bundesminister für Verkehr um eine Überprüfung der Linienbestimmung zu ersuchen.

Die fehlende isolierte Rechtsschutzmöglichkeit gegen die Entscheidung der Linienbestimmung ist Folge ihrer fehlenden Außenwirksamkeit. Die Entscheidung nach § 16 FStrG ist nicht auf unmittelbare Rechtswirkungen nach außen gerichtet, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs vielmehr den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bedeutung. Rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem Träger der Straßenbaulast sowie gegenüber Dritten erlangt sie erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet. Die Bestimmung von Planung und Linienführung durch den Bundesminister für Verkehr geht in die Planfeststellung ein und ist daher in dem Umfang, in dem der Verwaltungsrechtsschutz gegenüber umfassenden hoheitlichen Planungen überhaupt zu greifen vermag, Gegenstand der gerichtlichen Prüfung im Rahmen einer gegen die Planfeststellung gerichteten Klage (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, Az.: 4 C 5/78, NJW 1981, 2592).
Die entsprechenden Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

5.4 Begründung der Entscheidung zur Linienbestimmung fehlte bei der Auslegung der Planfeststellungsunterlage

Die Bestimmung der Linie nach § 16 Abs. 1 FStrG hat ausschließlich die mit der fernstraßenrechtlichen Planung befassten Straßenbaubehörden zum Adressaten und ist nicht auf Außenwirkung gerichtet. Sie hat entsprechend nur behördeninterne Wirkung und greift nicht unmittelbar in Rechte Dritter ein. Sie stellt somit keinen Verwaltungsakt dar, sondern vielmehr eine vorbereitende Verwaltungsentscheidung. Den Belangen der Gemeinden wird durch die Anhörung vor der Bestimmung der Linie ausreichend Rechnung getragen.
Zum Einwand, dass die Bestimmung der Linienführung ohne ausreichende Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden ist, ist festzustellen, dass für zu erstellenden Planungsunterlagen für das dem Planfeststellungsverfahren vorgeschaltete Linienbestimmungsverfahren insbesondere auch die Umweltverträglichkeitsstudie mit der Raumempfindlichkeitsanalyse und dem Variantenvergleich sowie die verkehrliche Voruntersuchung gehören. Nach Abschluss der Voruntersuchung wurden diese Unterlagen und andere im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach § 16 FStrG i. V. m. § 15 UVPG in der Zeit vom 06.01.2003 bis zum 06.02.2003 öffentlich ausgelegt. Die Ergebnisse der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie weitere zu berücksichtigende Vorgaben wurden in die Planung eingearbeitet. Mit Schreiben vom 28.07.2005 (S20/40.10.81-0020/44 Schleswig-Holstein 04) hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Linie für die A20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein bestimmt. Nach vorheriger örtlicher Bekanntmachung hat das Schreiben des Bundesministeriums mit der Übersichtskarte der Wahllinie in den betroffenen Ämtern vom 26.09.2005 bis 26.10.2005 ausgelegen.
Der Einwand ist wegen dieser Ausführungen zurückzuweisen.

5.5 die Bodenmassen wurden in der Linienbestimmung nicht betrachtet

Die Betrachtung der Massenbilanz sowie der mögliche Bauablauf erfolgte richtliniengemäß erst zum Zeitpunkt der Entwurfsaufstellung. Dies schließt auch anfallende Bodentransporte sowie mögliche Deponierungen gem. Abfall- und Immissionsschutzrecht ein. Im Zuge der Planfeststellung hat der Vorhabenträger die Bodenmassen, nach Bodenarten getrennt, in einer Massenbilanz der erforderlichen und überschüssigen Bodenmassen, aufgestellt (vgl. Anlage 1, Abschnitt 4 der Planfeststellungsunterlage) und den Transport bezüglich Verkehrsbelastungen und Lärmtechnische Untersuchung der betroffenen Straßen im Zuge des Planänderungsverfahren näher untersucht (vgl. Ziffer 5.06 dieses Beschlusses, sowie Anlage 11.5 und 11.6 der Planfeststellungsunterlagen).

5.6 europäischer Naturschutz in Linienbestimmung nicht ausreichend berücksichtigt - Datengrundlagen der Linienbestimmung

Es wurde von einigen Einwendern vorgetragen, dass der europäische Naturschutz in der Linienbestimmung nicht ausreichend berücksichtigt und die Datengrundlagen der Linienbestimmung unvollständig seien. Hierzu wird auf die Ausführungen unter 5.018 und 5.019 dieses Beschlusses verwiesen.

6. niedersächsischer Abschnitt hätte vollständig ausgelegt werden müssen, da sonst keine Beurteilung der Gesamtumweltbelastung möglich

Die Auffassung einiger Einwender, dass ohne die Auslegung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die für den sich anschließenden Abschnitt in Niedersachsen erstellt wurden, eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen, insbesondere im Hinblick auf Natura 2000 Gebiete, nicht möglich sei, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen ist möglich. Die länderübergreifenden Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden in der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG dargelegt (AVZ gemäß § 6 UVPG, Kap. 7; Anhang 1.1). Es wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen der niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Natura-2000-Gebiete festgestellt. In der Unterlage 1B für den Abschnitt K28-Landesgrenze Niedersachsen/ Schleswig-Holstein werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens dargelegt. Es wurde vom Vorhabenträger in seinen Erwiderungen darauf hingewiesen, dass die Unterlagen beim zuständigen Straßenbaulastträger eingesehen werden konnten, so dass es im Ermessen der Einwender stand, zusätzlich von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

7. unvollständige Unterlagen

Die gesetzliche Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens dient neben der Informationsbeschaffung zugleich dem Zweck, jedermann die Möglichkeit zu eröffnen, durch Einsichtnahme in die Unterlagen zu erkennen, ob und inwieweit er durch das Vorhaben betroffen ist. Hierdurch soll der Betroffene in die Lage versetzt werden, sich Klarheit über seine eigene Planungsbetroffenheit zu verschaffen, insbesondere mit welchen Gefährdungen und sonstigen Nachteilen er rechnen muss, um diesbezüglich ggf. Einwände gegen das Projekt zu erheben. Diesen Anspruch spiegeln die Verfah-

rensvorschriften des § 140 Abs.1 Satz 2 LVwG zur Planoffenlage wieder, nach denen der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen besteht, welche das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Dabei ist es allerdings nicht erforderlich, sämtliche möglicherweise für die Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde erforderlichen Fachbeiträge und Sachverständigengutachten ebenfalls zur allgemeinen Einsichtnahme offen zu legen. Ausreichend ist vielmehr, dass der maßgebliche Inhalt, aus dem sich eine mögliche individuelle Betroffenheit ergeben kann, aus den offen gelegten Planunterlagen zu entnehmen ist. Insoweit reicht es aus, dass die offen gelegten Planunterlagen die notwendige Anstoßfunktion erfüllen. Hiervon unberührt bleibt das weitergehende Recht Einzelner, ggf. gemäß §§ 139 Abs.1 Halbsatz 2 i.V.m. 88 LVwG Einsicht in die Akten der Planfeststellungsbehörde zu nehmen.
Der Umfang der auszulegenden Unterlagen ergibt sich aus den Rechtsbetroffenheiten Dritter und aus den Anforderungen der einschlägigen gesetzlichen Regelungen für die als Folge der Konzentrationswirkung in einem Planfeststellungsbeschluss zu treffenden Entscheidungen über Erlaubnisse und Genehmigungen nach den anderen Fachgesetzen. Daneben gilt zu beachten, dass durch den Neubau einer Bundesfernstraße und der damit verbundenen Konfliktträchtigkeit sehr viele Problembereiche in diesen Unterlagen darzustellen sind. Der Erkennbarkeit der Rechtsbetroffenheiten genügen die ausgelegten Unterlagen, dies betrifft auch die Auslegung der Planänderungsunterlagen.
Gutachten gehören dann zu den auszulegenden Unterlagen, wenn und soweit sie sich auf die Darstellung des Vorhabens und seiner Auswirkungen beziehen, nicht jedoch, soweit sie die Bewertung des Vorhabens im Einzelnen betreffen.
Gleichwohl hat der Vorhabenträger im Zuge der Planänderung weitere Gutachten und Unterlagen ausgelegt, wie beispielsweise die Sicherheitsdokumentation und verschiedene wassertechnische Gutachten, diesbezüglich wird des Weiteren auf die jeweiligen themenbezogenen Ziffern dieses Beschlusses verwiesen.

8. Schall-und erschütterungstechnische Untersuchung nur in Materialband

Die zur Bewertung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die nach §§ 41 - 43 BImSchG bei Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen notwendig sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwellen nach der 16.BImSchV in Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen enthalten. Dies gilt auch für die Beurteilung des anfallenden Baustellenverkehrs in Unterlage 11.5. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger ein Schall- und erschütterungstechnisches Gutachten erstellt (Baubedingte Lärmbelastung und Erschütterungen A20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt K 28 (Niedersachsen) bis B 431 (Schleswig-Holstein) von Obermeyer Planen + beraten GmbH). Die Untersuchung dient dazu die zu erwartende Geräuschsituation aufgrund der Bautätigkeit nach der AVV Baulärm, bzw. für ortsfeste Anlagen nach TA Lärm, sowie die Erschütterungen nach der DIN 4150-2 zu beurteilen. Diese Berechnungsergebnisse der Untersuchung dienen der Orientierung in Planfeststellungsverfahren, da zum Zeitpunkt der Beschlusserlasses Dauer, Ausstattung und genaue zeitliche Abläufe einzelner Bauphasen sowie eventuelle Sonderbauweisen nicht feststehen können. Die Ergebnisse zeigen die Größenordnung und keine Minderungsmaßnah-

men auf, in welcher die Immissionen aus der Bautätigkeit liegen. Auf Ziffer 5.06 dieses Beschlusses wird des Weiteren verwiesen. Wie auch die Verkehrsuntersuchung und eine Vielzahl weiterer Gutachten hat die Untersuchung den Charakter desselben und wird demzufolge Bestandteil des sog. Materialbandes des festgestellten Planes.

9. Bauwerkszeichnungen

Es wird die Einwendung erhoben, dass aussagefähige Bauwerkszeichnungen in den Unterlagen zur Planfeststellung fehlen. Dazu ergeht der Hinweis, dass entsprechend den Richtlinien für Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (PlafeR 07) Bauwerkszeichnungen nicht Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind. Der eigentliche Bauwerksentwurf für Ingenieurbauwerke wird nach der üblichen Praxis erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im rahmen der Ausführungsplanung aufgestellt. Bauwerksentwürfe oder Teile davon können daher nicht planfestgestellt werden. Auf den Lageplänen, wie auch im Bauwerksverzeichnis und im Erläuterungsbericht unter der Ziffer Ingenieurbauwerke, werden lediglich schematische Angaben wie Stationierung, lichte Weite, lichte Höhe, Konstruktionshöhe sowie der Kreuzungswinkel der Bauwerke festgestellt. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung liegen noch keine Statiken vor. Erst im Zuge der Ausführungsplanung werden diese erstellt. Der Vorhabenträger hat für die hier geplante Straßenbaumaßnahme bereits zur Planfeststellung wesentliche Bauwerkszeichnungen, insbesondere für das Tunnelbauwerk, erstellt. Diese sind im Materialband der Planfeststellungsunterlage enthalten. Die Unterlagen des Materialbandes werden jedoch nur nachrichtlich Bestandteil des Beschlusses. Der Umfang zur Beschreibung und Darstellung des Tunnelbauwerkes entspricht demnach der üblichen Vorgehensweise und ist ebenfalls ausreichend, um die Auswirkungen der Maßnahme auf die Betroffenen zu beurteilen.

10. Einwendungsfrist

Die Einwendungen gegen die Bekanntmachung einer vierwöchigen Einwendungsfrist greifen nicht durch. Der Vorbehalt, die Frist sei mit vier Wochen zu lang bemessen, stützt sich auf die Zwei-Wochen-Frist des § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG des Bundes. Gemäß § 17 S.3 FStrG findet jedoch Landesrecht Anwendung, das in § 140 Abs. 4 S.1 LVwG eine Einwendungsfrist von vier Wochen anordnet. Alle noch in der dritten und vierten Wochen nach Auslegungsende innerhalb der bekannt gemachten Frist erhobenen Einwendungen sind gültig. Da die Einwendungsfrist eine gesetzliche Frist ist, die nicht nach dem Ermessen der Behörde verlängert oder abgekürzt werden kann, konnte die Anhörungsbehörde der Forderung nicht nachkommen, wegen des Umfangs der ausgelegten Unterlagen eine längere bzw. kürzere Einwendungsfrist anzusetzen.

11. Auslegungsfrist und -orte

Der Auslegungszeitraum war nicht zu kurz bemessen. Er entsprach der gesetzlichen Vorgabe hat gemäß § 140 Abs. 3 LVwG (ein Monat). Der Gesetzgeber differenziert bei der Auslegungsdauer

nicht nach Komplexität der Planung, ihrer Auswirkung oder dem Umfang der auszulegenden Unterlagen, sondern ordnet für alle Verfahren eine gleich lange Auslegung an.
Eine Auslegung der Planfeststellungsunterlagen dieses Abschnitts der A 20 hat gemäß § 140 Abs. 3 LVwG in den amtsfreien Gemeinden und Ämtern zu erfolgen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Die Anhörungsbehörde hat 2009 die erste Auslegung der Unterlagen für den Neubau der A 20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt Landesgrenze NI/Schleswig-Holstein bis B 431, in der Amtsverwaltung der Ämter Horst-Herzhorn, Krempermarsch und Wilstermarsch veranlasst. In der Planänderung, im März 2013 haben die Unterlagen zusätzlich in dem Amt Elmshorn-Land sowie in den Städten Glückstadt und Elmshorn ausgelegen. Für die zweite Planänderung Oktober/November 2014 wurde neben den Ämtern Horst-Herzhorn, Krempermarsch und Wilstermarsch auch bei der Stadt Glückstadt ausgelegt. Eine Auslegung in weiteren amtsfreien Gemeinden oder Ämter, wie beispielsweise in Niedersachsen, ist nicht erforderlich, da eine Auswirkung des Vorhabens, weder durch Grundstücks- oder Lärmbetroffenheit, noch durch betrachtete Verkehrssteigerungen in der Tiefe des Raumes im nachgeordneten Wegenetz, in anderen als die vorgenannten Gemeinden und Ämter, vorliegt.

12. Bekanntmachung nur im Internet

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken, dass die Bekanntmachung über die Planauslegung nicht mehr vollständig in den Tageszeitungen abgebildet wird, sondern lediglich mit einem Verweis auf die Internetadresse erfolgt, wird darauf hingewiesen, dass die Bekanntmachung sowohl für die ursprüngliche Auslegung 2009, als auch für die beiden Planänderungsverfahren 2013 und 2014, ortsüblich erfolgte. Ortsüblich bedeutet, dass sich die Bekanntmachung nach der Hauptsatzung des jeweiligen auslegenden Amtes richtet. In einigen Satzungen, wie bespielsweise beim Amt Krempermarsch erfolgt in der Tageszeitung ein Hinweis auf die Internetseite des Amtes über die entsprechende Bekanntmachung. Dies liegt somit nicht im Einflussbereich der Anhörungs- oder Planfeststellungsbehörde. Die Bekanntmachungen und Auslegungen erfolgten ordnungsgemäß.

13. Planfeststellungsunterlagen auf CD-ROM

Sofern seitens der Einwender beanstandet wird, dass die Planfeststellungsunterlagen nicht in digitaler Form zur Verfügung gestellt worden sind, ist darauf hinzuweisen, dass eine bestimmte Form der Unterlagen nicht vorgeschrieben ist. Sie müssen ihrem Informationszweck entsprechend Aufschluss geben und der Anstoßfunktion Genüge tun. Die Anhörungsbehörde hat die Planfeststellungsunterlage in Papierform ausgelegt, wie dies auch bei allen vorherigen Verfahren bis zum heutigen Zeitpunkt geschehen ist. Im Zuge der Planänderung hat die Anhörungsbehörde, nach Abfrage der regelmäßig zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange, neben der Planfeststellungsunterlagen in Papierform, auch digitale Unterlagen für die Beteiligung zur Verfügung gestellt, um die Anzahl der erforderlichen Ausfertigungen in Papier zu reduzieren. Auf eine Auslegung mit Papierunterlagen kann jedoch nicht verzichtet werden, ebenso wie die Feststellung des Plans zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch die Planfeststellungsbehörde.

14. eigenständige Erarbeitung der Erwiderung durch den Vorhabenträger selbst und nicht durch externe Sachverständige

Hinsichtlich des Einwandes zu den Verfahrensfragen ist auszuführen, dass die Erwiderung der Vorbereitung des Erörterungstermins und dem Informationsaustausch unter den Beteiligten des Planfeststellungsverfahrens dient. Zu diesem Zweck kann die Anhörungsbehörde die Einwendungen an den Vorhabenträger weitergeben, um ihm Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Inhalt und Umfang der Erwiderung auf die einzeln erhobenen Anregungen und Bedenken sind dabei nicht normativ geregelt, sondern dem Vorhabenträger vorbehalten. Im Übrigen besteht im Erörterungstermin die Möglichkeit eines umfassenden Austausches.

15. Planfeststellungsbehörde und Antragssteller in einer Behörde

Gemäß aktueller Rechtsprechung ist eine strikte Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht geboten. Beim LBV-SH sind beide Funktionen organisatorisch getrennt. Ein Verbot, ein und dieselbe Stelle der öffentlichen Verwaltung als Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde zu bestimmen, lässt sich nicht entnehmen. Ein solches Verbot ergibt sich auch nicht aus rechtstaatlichen Grundsätzen. Zwar hat ein Planfeststellungsverfahren dem Gebot der fairen Verfahrensgestaltung zu genügen. Die zu eigener planerischer Gestaltung ermächtigte Planfeststellungsbehörde darf sich daher keiner Einflussnahme aussetzen, die ihr diese Freiheit faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt. Eine Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde durch Zuweisung ihrer Aufgaben an verschiedene Behörden dient der gebotenen verfahrensrechtlichen Distanz der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Zulassungsentscheidung und mag deshalb rechtspolitisch wünschenswert sein. Sie bildet aber keine notwendige Voraussetzung für die gebotene Distanz und Unabhängigkeit. Eine neutrale Aufgabenwahrnehmung der Planfeststellungsbehörde ist dann in einer rechtsstaatlichen Anforderung gesichert, wenn behördenintern für eine organisatorische und personelle Trennung beider Aufgaben gesorgt ist. Dies ist beim Landesbetrieb der Fall. Die organisatorische Trennung erfolgt dadurch, dass die Planfeststellungsbehörde als Dezernat 40 „Anhörung, Planfeststellung Verkehr“ in Kiel angesiedelt ist, während der Vorhabenträger in der Funktion der Projektgruppe A 20 in der Niederlassung Itzehoe agiert.

16. Vereinheitlichung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Das Bundesfernstraßengesetz schreibt den Ländern nicht vor, im fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren für die Anhörung und die Planfeststellung verschiedene Behörden zu bestimmen (BVerwG, Urteil vom 05.12.1980 – 4 C 28.77). Die Anhörungsbehörde wird gewissermaßen als Hilfsorgan der Planfeststellungsbehörde tätig und bereitet deren Entscheidung vor. Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde können auch identisch sein, wenn das im konkreten Fall anwendbare Gesetz oder eine andere Rechtsvorschrift die Zuständigkeit entsprechend regelt (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 12. Auflage, 2011, § 73 Rn. 14 m.w.N.). Dies hat den Vorteil, dass im Rahmen der Erörterung bereits über konkrete Möglichkeiten einer Berücksichtigung von Belangen gesprochen werden kann, während die Anhörungsbehörde hierzu im Grundsatz keinerlei bindende

Aussagen treffen kann. Gegen die Doppelfunktion einer Behörde als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bestehen ferner keine grundsätzlichen Bedenken, weil die (neutrale) Anhörungsbehörde zwar dem Gebot fairer Verfahrensgestaltung unterliegt und eine Art schiedsrichterliche Funktion übernimmt, aber selbst nur entscheidungsvorbereitend tätig wird. Sachentscheidend bleibt die Planfeststellungsbehörde, die Anhörungsbehörde wirkt an der Entscheidung nicht mit.

17. *Anforderungen an die Planung aufgrund der UVP RL 2014/52/EU*

Die Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten ist bis zum 16. Mai 2017 als die Revision der Richtlinie 2011/92/EU in deutsches Recht umzusetzen. Eine Direktwirkung von EU-Richtlinien ergibt sich üblicherweise nur, wenn dies nicht zeitgerecht oder fehlerhaft erfolgt.

Im Artikel 3 (1) der genanten Richtlinie heißt es:

„Für Projekte, für die das Verfahren zur Feststellung gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2011/92/EU vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, gelten die Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2011/92/EU in der Fassung vor ihrer Änderung durch diese Richtlinie."

Die Erweiterung von Artikel 3 (um zusätzliche von der UVP zu berücksichtigenden Schutzgüter wie z.B. die menschliche Gesundheit) gilt somit nicht für Projekte, für die das Verfahren zur Feststellung gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2011/92/EU vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde.

18. Umweltschadengesetz

Das Umweltschadensgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), zuletzt geändert durch Art. 4 G zur Durchführung der VO (EU) Nr. 528/20128 vom 23. 7. 2013 definiert seinen Anwendungsbereich in § 3 in Verbindung mit der – auch den Einwendern angesprochenen – Anlage 1, ohne dass es insoweit eines weitergehenden klarstellenden Hinweises oder einer entsprechenden Auflage im Planfeststellungsbeschluss bedurfte. Darüber hinaus enthalten sowohl das Wasserrecht als auch das Bodenschutzrecht teilweise speziellere bereichsspezifische Haftungsvorschriften. Jedenfalls ist die Planfeststellungsbehörde aber ohnehin der Auffassung, dass das Vorhaben den einschlägigen Rechtsvorschriften entspricht und die Entstehung eines Umweltschadens nicht in Betracht kommt.

Auch aus dem Europarecht ergibt sich hierzu nichts anderes. Insbesondere folgt aus der UVP-Richtlinie nicht die Pflicht, im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Bewertung der Auswirkungen eines Projekts auf den Wert von Sachgütern vorzunehmen (EuGH, Urteil vom 14.03.2013 – C-420/11 -, juris Rn. 30). Lediglich im Falle einer unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung könnte nach Auffassung des EuGH neben der Aufhebung einer Genehmigung auch eine Entschädigung in Geld in Betracht kommen.

19. Unvorhersehbare Wirkungen

Die Planfeststellungsbehörde muss generell voraussehbare nachteilige Wirkungen eines Vorhabens im Rahmen der Abwägung berücksichtigen und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsnormen durch entsprechende Auflagen ausgleichen. Sollte dem nicht ausreichend Rechnung getragen worden sein, können die vom Plan Betroffenen zum Schutz ihrer Rechte, im Beteiligungsverfahren Einwendungen vorbringen bzw. nach Erlass innerhalb der Rechtsmittelfrist gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erheben.

Bei nicht vorhersehbaren Wirkungen des Vorhabens ist dies allerdings nicht möglich. Hierbei handelt es sich um nachteilige Entwicklungen, die sich erst zu einem späteren Zeitpunkt zeigen und mit denen während des Planfeststellungverfahrens nicht gerechnet werden konnte. Der § 141 (2) LVwG erfasst daher unvorhersehbare Wirkungen. Er räumt den Betroffenen die Möglichkeit ein nach Erlass des Beschlusses Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung geltend zu machen. Dafür ist ein entsprechender Antrag schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten. Wenn solche Maßnahmen zwar notwendig sind, aber mit dem Vorhaben nicht vereinbar sind, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 142 Abs. 2 S. 4 LVwG Schl.-H. Anträge, mit denen solche Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung geltend gemacht werden, sind nur innerhalb von drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Kenntnisnahme des Betroffenen von den nachteiligen Wirkungen zulässig und sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind, vgl. § 142 Abs. 3 LVwG Schl.-H. Die Behörde hat abzuwägen, ob Aufwendungen für Schutzvorkehrungen dem Träger des Vorhabens nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zumutbar sind. Dabei ist festzustellen, ob zwischen dem Aufwand und dem erstrebten Erfolg ein Missverständnis besteht. Sie sind unvereinbar mit dem Vorhaben, wenn deren Zweck gerade Vorkehrungen dieser Art ausschließt, wobei vorher zu prüfen ist, ob überhaupt technisch die Schutzmaßnahmen durchführbar sind.

20. Verfahren aussetzen bis BVWP 2015 vorliegt

Es wird seitens der Einwender gefordert, das Planfeststellungsverfahren für den hier geplanten Abschnitt der A 20 solange auszusetzen, bis der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 vorliegt.

Bezüglich des BVWP `s hat das BVerwG in seinem Beschluss 4 VR 17.96 (4 A 41.96) bereits ausgeführt: Die gesetzgeberische Entscheidung hinsichtlich des Bedarfs der A 20 ist grundsätzlich verfassungsgemäß. Das gilt insbesondere auch im Hinblick auf Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Allerdings kann ein Bedarfsgesetz verfassungswidrig sein, wenn es offenkundig keinerlei verkehrlichen Bedarf gibt, der die Annahmen des Gesetzgebers rechtfertigem könnte. Eine derartige Lage besteht hier nicht.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan ist der aus dem Jahr 2003 und gilt für den Zeitraum 2001 bis 2015. Gesetzlich verpflichtet ist der Bedarfsplan alle fünf Jahre zu überprüfen. Dies ist zuletzt 2009/10 durch unabhängige Gutachter erfolgt. Wobei das Hauptaugenmerk auf die Wirtschaftlichkeit der Projekte gelegt wurde. Als Ergebnis der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundes-

schienenwege und die Bundesfernstraßen, Stand: 11.11.2010, wird eine Fortschreibung der Bedarfspläne daher für nicht erforderlich gehalten. Somit ist auch der vordringliche Bedarf für die A 20 bestätigt worden (vgl. auch materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses unter Ziffer 1b). Den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 abzuwarten wird daher von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

21. Abschnitt nicht im 5-Jahresplan und Investitionsrahmenplan enthalten

Nach gesetzlicher Verpflichtung sind zur Verwirklichung des Ausbaus nach den Bedarfsplänen jeweils Fünfjahrespläne aufzustellen. Mit der Aufstellung des sog. Investitionsrahmenplans (IRP) ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung darauf nachgekommen. Er ist kein Finanzierungsplan, sondern steckt den Planungsrahmen für die Investitionen fest. Der aktuelle IRP gilt für den Zeitraum 2011 bis 2015. Der hier planfestzustellende Abschnitt der A 20 ist zwar nicht aufgelistet bei den prioritären Vorhaben im IRP-Zeitraum, das sind die Vorhaben mit fortgeschrittenem Planungsstand, für die Baurecht vorliegt oder bis 2015 erlangt werden kann, jedoch ist die gesamte A 20 in Schleswig-Holstein gelistet bei den weiteren wichtigen Vorhaben. Deren Planung soll weiter vorangetrieben werden bzw. abgeschlossen werden, um die Projekte nach 2015 beginnen zu können. Allerdings ist auch in der Vergangenheit kein Vorhaben, das im vordringlichen Bedarf eingestellt war, an mangelnder Finanzierbarkeit gescheitert.
Ein rechtkräftiger Planfeststellungsbeschluss ist 10 Jahre gültig und kann auf Antrag nochmal um 5 Jahre verlängert werden. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass den Beschluss des hier beantragten Straßenbauvorhaben nicht zu erlassen.
Des Weiteren wird auf Punkt 20 verwiesen sowie auf Ziffer 5.02 Punkt 2.1 dieses Beschlusses.

22. Planänderungen nicht gekennzeichnet - in Bekanntmachung zum Planänderungsverfahren nicht alle geänderten Unterlagen aufgeführt

Im Zuge des Planänderungsverfahrens wurde die unzureichende Kennzeichnung / Hervorhebung von Planänderungen in den Unterlagen, insbesondere in den Textteilen, durch die Einwender gerügt. Zum Anhörungsverfahren der Planänderung sind nur die Pläne und Unterlagen öffentlich ausgelegt worden und in die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange geben worden, in denen Änderungen eingearbeitet wurden. Diese überarbeiteten Pläne sind stets mit „Deckblatt“ gekennzeichnet. Zu Beginn jedes Ordners ein Verzeichnis der Deckblattunterlagen sowie eine 30-seitige Zusammenfassung der Änderungen jeder Anlage in Tabellenform vorgeheftet. In dieser Tabelle sind alle vorgenommenen Planänderungen aufgelistet, so dass die Person, die die Planunterlagen sichtet, sich einen schnellen Überblick über die Planänderungen verschaffen kann. Daher sind, entgegen der Aussage der Einwender, die Änderungen in den Unterlagen übersichtsartig dargelegt worden. Nur Einwendungen bezüglich dieser Themen sind einwendungsfähig. Präkludiert sind alle anderen Einwendungen über dessen Inhalt keine Änderungen stattgefunden haben, es sei denn die Verfahrensbeteiligten sind erstmalig betroffen.

Gemäß § 73 Abs. 8 des Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) sowie § 140 Abs. 8 des Landesverwaltungsgesetzes (LVwG) in den aktuellen Fassungen soll bei Änderung eines bereits ausgelegten Planes den betroffenen die Änderung mitgeteilt werden und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen gegeben werden. Dem ist durch die erneute Auslegung Rechnung getragen worden. Eine Form der Darstellung der Änderungen in Text und Karte sind nicht vorgegeben. Ein Mangel des Anhörungsverfahrens liegt demnach nicht vor, die Auslegung wird nicht wiederholt.

23. Auslegung hätte auch in den von der A22 (jetzt A20) betroffenen Gemeinden ausgelegt werden müssen

Der Umfang der im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Neubau der A 20 in dem hier planfestzustellenden Streckenbereich öffentlich auszulegenden Unterlagen ergibt sich nach § 9 Abs. 1, 1a UVPG, § 17 a FStrG und § 140 Abs. 3 bis 7 LVwG. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen ist verfahrensrechtlich vorgesehen, um Betroffenen die Möglichkeit der Einwendung vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu geben. Die Auffassung der Einwender, sie müssten sämtliche in Schleswig-Holstein und Niedersachsen für den Elbtunnel ausgelegten Planunterlagen einsehen, geht fehl, denn durch die Begrenzung der Zuständigkeiten der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörden bis zur Landesgrenze, gilt der Vortrag der Einwender nur für den jeweiligen Streckenabschnitt, hier: B 431 bis zur Landesgrenze Niedersachsen/SH, der Gegenstand des jeweiligen planfeststellungsrechtlichen Anhörungsverfahrens ist. Die beiden Planfeststellungsabschnitte des neuen Elbtunnels laufen in Niedersachsen und Schleswig-Holstein parallel. Sodass auf beiden Seiten der Elbe die Einwender zeitnah die Gelegenheit zur Einsichtnahme und Einwendung geben wurde.
Die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit erfolgt generell jeweils für den zur Planfeststellung anstehenden Abschnitt (vgl. bezüglich der Abschnittsbildung Ziffer 5.04 dieses Beschlusses sowie die damit verbundene Nebenbestimmung unter Ziffer 1).
Daneben hat die Anhörungsbehörde die Übersichtskarte und die Übersichtslagepläne für den niedersächsischen Teil des Linienbestimmungsabschnitts 8 der Nord-West-Umfahrung Hamburg nachrichtlich mit ausgelegt. Zudem wurden die Gutachten wie z.B. die Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung und die Sicherheitsdokumentation für den gesamten geplanten Elbtunnel erstellt.

<u>Zu 5.02</u> (Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens)

Bezüglich der Begründung der Notwendigkeit des geplanten Neuabschnittes der A 20 wird auf die materiell-rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

zu den Einzeleinwendungen:

1. Schienenquerung nicht berücksicht

Bei der hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um einen Teilabschnitt des Neubaus der Bundesautobahn A 20 nach §17 FStrG. Verbunden mit dem Autobahnneubau ist die Querung der Elbe mittels Tunnel. Wie in der materiell-rechtlichen Würdigung des Vorhabens beschrieben ist die

Maßnahme verankert als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2003. Die Einbeziehung einer Schienenverbindung war weder im Linienbestimmungsverfahren noch im genehmigten Bauentwurf vom Bund beanstandet worden. Einer späteren Schienenquerung der Elbe wiederspricht die A 20 nicht bzw. stellt kein unüberwindbares Hindernis dar. Der hier geplante Elbtunnel erhält eine Gradientensteigung von bis zu 4 %, sodass eine Bahnstrecke für den Güterverkehr, mit einer Höchststeigerungsrate von 1,25 %, nicht möglich wird, sondern nur eine Verbindung für den Personenverkehr.

2. unüberwindbare Hindernisse

Bei der abschnittsweisen Planfeststellung ist gemäß ständiger Rechtsprechung zu prüfen, ob dem Gesamtvorhaben und damit insbesondere der Planung des planfestzustellenden Abschnitts, in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht, unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Hierbei ist nach Auffassung der Rechtsprechung eine Vorausschau nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ ausreichend. Auf Grundlage der umfassenden Problembewältigung ist darzustellen, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich nicht unbewältigt bleiben.
Wie auch unter Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung – näher ausgeführt, wurden bereits mit der Linienbestimmung umfangreiche Untersuchungen zu Raumwiderständen des Vorhabens vorgenommen. Konfliktschwerpunkte sind dabei mit der Wahl der Trassenführung weitestgehend vermieden worden.

Die A 20-Abschnitte in Schleswig-Holstein befinden sich alle im Planfeststellungsverfahren. Bei jedem einzelnen Abschnitt sind bereits, als Ergebnis des Anhörungsverfahrens, Planänderungen eingebracht worden. Dabei sind bis zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses keine derartigen Probleme aufgedeckt worden, die nicht bewältigt werden können und der Realisierung der Gesamtplanung widersprechen. Wie unter der Ziffer Zu 5.04 dieses Beschlusses beschrieben, wird der hier planfestzustellende Abschnitt zusammen mit dem Nachbarabschnitt, von der B 431 bis zur A 23, ein verkehrswirksamer Abschnitt gebildet (Nebenbestimmung zu Ziffer 1), so dass unabhängig von eventuellen Verzögerungen in den Nachbarabschnitten kein Planungstorso entsteht. Es wird zudem auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Mit Schreiben vom 19.05.2014 hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger des angrenzenden Abschnittes der A 20 bei Niedersachsen um Klärung gebeten, ob in Niedersachsen, unter Berücksichtigung des aktuellen Planungs- und Verfahrenstandes, mögliche unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen. Dass keine faktischen und planerisch unüberwindbaren Hindernisse bestehen, hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit Schreiben vom 28.05.2014 bestätigt. Eine Vorausschau wurde hierbei auch hinsichtlich des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34 BNatSchG) sowie des Artenschutzrechts (§ 44 BNatSchG) und nach weiteren umweltrechtlichen Anforderungen betrachtet.

Im Ergebnis können für die im Umfeld der A 20 gelegenen europarechtlich geschützten Gebiete erhebliche Beeinträchtigungen nach gegenwärtigem Planungsstand weitestgehend ausgeschlossen werden. Weitere erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in Niedersachsen zeichnen sich nach Stand der Vorplanung zwar ab, können allerdings bewältigt werden. Entgegenstehende Umweltbelange für die Genehmigungsfähigkeit der A 20-Planung „Elbquerung“ sind nicht erkennbar.

Die Planfeststellungsbehörde konnte demnach weder auf schleswig-holsteinischer Seite noch im weiteren Verlauf in Niedersachsen unüberwindbare Hindernisse ermitteln.

2.1 bezüglich Finanzierung

Im Zuge der Überprüfung der Planrechtfertigung des hier vorliegenden Planfeststellungsabschnittes der A 20 ist auch der Vorwurf der fehlenden Finanzierung des Vorhabens als unüberwindbares Hindernis zu klären. Die Planung erfordert eine positive Prognose der Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der Anschlussabschnitte innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre nach Beschlusserlass.

Sowohl der Anschlussabschnitt der A 20 in Schleswig-Holstein, von der B 431 bis zur A 23 (sog. Marschenabschnitt), als auch die A 26 in Niedersachsen sind im Bundesverkehrswegeplan als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Sodass einer Realisierbarkeit in den benannten Zeitraum als positiv angesehen wird. Die Weiterführung der A 20 in Niedersachsen (sog. Küstenautobahn), obwohl sie im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als „weiter Bedarf“ ausgewiesen ist, stellt ebenfalls kein Hindernis dar. Beim Abschnitt 6 von der B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 bei Elm ist bereits im September 2012 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Die Küstenautobahn ist als TEN-V-Projekt eingestuft, was die Realisierbarkeit und damit verbundene Finanzierbarkeit untermauert.

Der Bedarfsplan selbst hat keine finanziellen Auswirkungen. Er wird nur in dem Umfang realisiert wie die jährlichen Haushaltsgesetze hierfür Gelder bereitstellen. Beim Bundesverkehrswegeplan handelt es sich um ein Rahmenprogramm und Planungsinstrument. Er ist jedoch kein Finanzierungsplan oder –programm und hat keinen Gesetzescharakter. Der gesetzliche Bedarfsplan entfaltet auf Bundesebene Bindungswirkungen für alle Planungsträger. Die Entscheidung des Bundes für die Privatfinanzierung einer Bundesfernstraße, ist ihrer Art nach keine planerische, sondern eine finanz- und haushaltspolitische Entscheidung, die haushaltsrechtlichen Bindungen unterliegt. Das Haushaltsrecht entfaltet grundsätzlich keine materiell-rechtliche Außenwirksamkeit zwischen Verwaltung und Bürger. Der Bundesverkehrswegeplan ist nicht dazu bestimmt und geeignet, Auskunft über die Realisierbarkeit konkreter Infrastrukturmaßnahmen zu geben. Die Einstufung als „vordringlicher Bedarf“ schließt dabei regelmäßig die Annahme aus, die direkte Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb des maßgeblichen Zeitraums von nunmehr 15 Jahren sei ausgeschlossen. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßi-

ge und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt.
Dies hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12, Rn.27, in Hinblick auf die Finanzierung des Elbtunnels bestätigt. Demnach unterstreicht die Ausweisung im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung. Die Planfeststellungsbehörde hat lediglich vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. Urteil vom 20. Mai 1999 – BVerwG 4 A 12.98, Beschluss vom 15.01.2008 – BverwG 9 B 7.07). Es steht folglich keineswegs fest, dass die Finanzierung, ggf. auch unter Beteiligung Privater, auf Dauer ausgeschlossen ist.

Der Abschnitt Elbtunnel der A 20 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 als sog. „F-Modell“ gekennzeichnet. Da es sich bei dem Bundesverkehrswegeplan nur um einen Investitionsrahmenplan handelt, folgen aus dieser Kennzeichnung jedoch keine rechtlichen Bindungswirkungen. Sämtliche geprüften Optionen einer Finanzierung sind derzeit noch offen und rechtlich zulässig. Da es sich bei dem Abschnitt Elbtunnel aber um ein vordringliches Vorhaben und um einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtkonzepts der A 20, die auch in Niedersachsen fortgesetzt werden soll, handelt, steht das „Ob“ der Finanzierung letztlich außer Frage. Dies wird durch die am 27. Februar 2012 von Bundesverkehrsminister Ramsauer, dem niedersächsischen Ministerpräsident McAllister und dem Kieler Wirtschaftsminister de Jager unterzeichnete Erklärung zur A 20 gestützt.
Danach ist es gemeinsames Ziel von Bund und Ländern, die Planung, die Finanzierung und den Bau der A 20 auf ganzer Länge in Schleswig-Holstein und Niedersachsen zu vollenden.

Für das Projekt „Elbquerung“ im Zuge der BAB A 20 bei Glückstadt hat das ehem. BMVBS eine sog. Eignungsabschätzung zur Finanzierung des Elbtunnels beauftragt. Die Kurzfassung der Abschätzung hat den Stand 12.03.2013 und liegt der Planfeststellungsbehörde vor. In dieser Kurzfassung wird aufgezeigt, dass die Entwicklung eines wirtschaftlich tragfähigen F-Modells, wie im Bundesverkehrswegeplan dargestellt, für die westliche Elbquerung grundsätzlich möglich und machbar erscheint. Im Ergebnis wird empfohlen, die Geschäftsmodellvariante F-Modell im Rahmen der Projektentwicklung für die Elbquerung weiterzuverfolgen.
Eine konkrete Aussage des BMVdI, ob ein PPP-Modell oder eine Komplettfinanzierung durch den Bund vorgenommen werden soll, stand zum Zeitpunkt des Erlasses des Beschlusses noch nicht fest.
Es ist vorgesehen, erst nach Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse aus Niedersachsen und Schleswig-Holstein eine vertiefende Betrachtung der Geschäftsmodellvariante vorzunehmen. Sollte sich im Ergebnis zeigen, dass das F-Modell unwirtschaftlich ist, wird auch dieser Abschnitt der A 20 vom Bund „klassisch“ finanziert werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Finanzierung der A 20 auf gesamter Länge – einschließlich des Elbtunnels – zumindest nicht als unüberwindbares Hindernis.

2.2 Maut und Mautstation

Zur Reduzierung der Betroffenheit und zur Vereinfachung des Planfeststellungsverfahrens wurde die in der Vorplanungs- und Linienbestimmungsunterlagen dargestellte Mautstation in der Planfeststellung herausgenommen. Es wird unterstellt, dass sich mittelfristig, d.h. bei Verkehrsfreigabe des neuen Elbtunnels, öffentliche Mauterfassungssysteme ohne klassische Mautstationen am Markt etablieren werden und das sich diese Lösung auch mit Blick auf die kurzen Streckenabschnitte wirtschaftlich umsetzen lässt. Bei der quantitativen Analyse in der Eignungsabschätzung wurde jedoch eine klassische Mautstation unterstellt und auf dieser Basis die Kosten berechnet.
Solange also noch nicht feststeht, ob überhaupt Maut erhoben werden soll und wenn ja, in welcher Form Maut erhoben wird, ist auch keine Mautstation vorzusehen.

2.3 bezüglich A 26 und A 22

Der 5. Abschnitt der A 26, der von der K 28 bei Drochtersen bis zum fertiggestellten 1. Abschnitt der A 26 bei Drochtersen reicht, wurde am 20. September 2010 das Planfeststellungsverfahren eingereicht. Dieser Abschnitt dient als Verbindung der A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie weiterer Abschnitte der A 26 von Stade bis Hamburg. Der 4. Abschnitt wurde am 06.September 2012 eingeleitet. Für den anschließenden 3. Abschnitt ist am 29.06.2012 der Planfeststellungsbeschluss ergangen, die Unanfechtbarkeit steht noch aus. Für den 2. Abschnitt ist am 30.11.2011 der Änderungs- und Ergänzungsbeschluss erlassen worden, auch hier steht die Unanfechtbarkeit aus. Aufgrund dessen das sowohl die A 26 als auch die A 20 – Küstenautobahn (ehem. A 22) sich im fortgeschrittenen Planungsprozess befinden und zum Teil sogar Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, wird der Vorwurf der unüberwindbaren Hindernisse zurückgewiesen. Eine Weiterführung auf niedersächsischer Seite ist gesichert, es entsteht kein Planungstorso.

3. A 22 nur unverbindliche Absichtserklärung, keine verfestigte Planung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zwischenzeitlich mit Schreiben vom 25.06.2010 (AZ: StB 21/72131.9/0020-1025246) die Linienführung des Neubaus der A 20 (alt: A 22) zwischen Westerstede (A 28) und Drochtersen (A 26, A 20 – Elbquerung) im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde des Landes Niedersachsen gem. § 16 (1) FStrG bestimmt. Darüber hinaus ist am 28.September 2012 für den ersten Abschnitt der A 20 in Niedersachsen das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Es handelt sich um den Abschnitt 6 von B 495 bei Bremervörde bis zur L 114 bei Elm.

4. Tunnel nur Notfallstrecke für HH Elbtunnel, dies führt nicht zur Begründung der Planrechtfertigung

Als Begründung der Notwendigkeit der hier beantragten Straßenbaumaßnahme sind neben der gesetzlichen Bedarfsfeststellung auch weitere sachliche Gründe dargestellt und belegt worden. Es wird diesbezüglich auf Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung - dieses Beschlusses verwiesen.

5. Vorratsplanung ist nicht zulässig

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass es einer Planung, die objektiv nicht realisierbar ist, an der erforderlichen Rechtfertigung fehlt; dazu gehört auch der Mangel der Finanzierbarkeit eines Straßenbauvorhabens: ist dessen Finanzierung ausgeschlossen, so ist die Planung verfrüht und damit unzulässig (sog. Vorratsplanung); ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht „vernünftigerweise geboten“ ist. Wie bereits oben näher beschrieben, lässt sich eine positive Prognose bezüglich der Finanzierbarkeit der Abschlussabschnitte des hier geplanten A 20 – Abschnittes stellen. Es bestehen insoweit jedenfalls keine „unüberwindbaren Hindernisse“, die die Planrechtfertigung des hier planfestzustellen A 20 – Abschnittes in Abrede stellen würden. Das Vorhaben ist unter Aufnahme der beidseitigen Bedingungen zulässig (vgl. Nebenbestimmung zu Ziffer 1 des Beschlusses). Es handelt sich deswegen auch nicht um Vorratsplanung.

6. besser Ausbau Fährverbindung Glückstadt/Wischhafen

Der geforderte Ausbau der bestehenden Fährverbindung Glückstadt / Wischhafen ist gleichzusetzen mit der Nullvariante (vgl. Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses). Wie bei der Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens beschrieben wird entsprechend der Verkehrsuntersuchung für 2025 eine weiter steigende Verkehrsbelastung im Planungsraum prognostiziert, sodass insbesondere der Schwerlastverkehr nicht mehr abgewickelt werden könnte und es zu verkehrlichen Engpässen führen würde. Die Nullvariante aber auch der Ausbau der Fährverbindung wurde nicht näher betrachtet, da diese Varianten die Planungsziele nicht erfüllen können. Der Neubau der A 20 inklusive Elbquerung ist aus den vorgenannten Gründen zwingend geboten.

7. kein zwingendes überwiegendes Interesse im Sinne des europäischen Naturschutzes

Eine Relevanz von (zwingenden) Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des europäischen Naturschutzrechtes wäre für das beantragte Vorhaben nur bei einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. einer Abweichung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben, welche in der vorliegenden Planung nicht zum Tragen kommen. Es wird auf die Ziffern 2.3, 5.018 und 5.019 dieses Beschlusses verwiesen.

8. Natura 2000 Netz sei zur Beschlussfassung des Bedarfplanes unvollständig

Hinsichtlich der von Einwendern geschilderten Kritik, dass sich die Planung nicht auf den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen stützen kann, da das Natura 2000 Netz zur Beschlussfassung des Bedarfplanes noch unvollständig sei, wird darauf hingewiesen, dass in den Unterlagen zum Linienbestimmungsverfahren die damals aktuelle, d.h. zu diesem Zeitpunkt gemeldete Gebietskulisse von Natura 2000 berücksichtigt wurde. Nachmeldungen, so zum Beispiel die Meldungen der dritten Tranche, wurden im laufenden Verfahren entsprechend berücksichtigt. Die von der Landesregierung Schleswig-Holstein anhand der Kriterien der FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutzrichtlinie ausgewählten und der Kommission gemeldeten Gebiete sind von der Europäischen Union in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. in die Liste der Besonderen Schutzgebiete aufge-

nommen und damit anerkannt worden. Forderungen der EU zur Ausweisung weiterer Gebiete bzw. zur Vergrößerung von Gebieten über die dritte Tranche hinaus bestehen nicht. Die Rechtfertigung der Maßnahme wurde im Linienbestimmungsverfahren geprüft, nachgewiesen und von den zuständigen Landes- und Bundesministerien bestätigt. Die Grundlage für eine rechtskonforme Entscheidung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegeben. In Bezug auf das FFH-Gebiet „Wetternsysten in der Kollmarar Marsch“ wurde vom Vorhabenträger hilfsweise und rein vorsorglich eine Erweiterungsfläche einer zusätzlichen Prüfung unterzogen, um dem strengen Vorsorgeprinzip für den planfestgestellten Bauabschnitt der A 20 Rechnung zu tragen. Auf Ziffer 5.019 wird verwiesen.

<u>Zu 5.03</u> (Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten)

Generell wird hinsichtlich des Variantenvergleichs auf die materiell-rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen. Weitergehende Ausführungen zum Linienbestimmungsverfahren bzw. der dazugehörigen Öffentlichkeitsbeteiligung finden sich unter Ziffer 5.01.

zu den Einzeleinwendungen:

1. *Abweichung Linienbestimmung (optimierter, verkürzter Langtunnel, Oberflächenentwässerungssystem, Verlegung Landwegs- und Kleine Wettern)*

Im Rahmen der Entwurfsbearbeitung und Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen werden, aufgrund der Untersuchungstiefe auf Ebene der Linienfindung, hinsichtlich Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgüter, öffentliche Belange und Rechtsbetroffenheiten Dritter, wegen der dort verwendeten Großmaßstäblichkeit, Korrekturen erforderlich. Abweichungen der Trassenführung in den Planfeststellungsunterlagen zu der bestimmten Linie sind nach der ständigen Rechtsprechung in einem bestimmten Umfang zulässig. Eine über diesen Spielraum hinaus überschreitende Abweichung der Trasse ist nicht vorgenommen worden.
Diese Großmaßstäblichkeit schließt auch die Beurteilung der Wahl von Entwässerungssystemen und Verlegung von Kleingewässern ein.
Hinsichtlich der Wahl der Tunnelvariante wird auf die Ausführungen unter Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung - verwiesen.

2. *Zwangspunkt für Folgeabschnitt und A 20 – Küstenautobahn (ehem. A22)*

Wie in Ziffer 5.04 beschrieben ist der hier planfestzustellende Teilabschnitt der A 20 unter dem Gesichtspunkt der beidseitigen Bedingungen zu sehen. Im Zusammenhang mit dem Folgeabschnitt – Abschnitt B 431 bis A 23 - erhält die A 20 eine Anschlussstelle, sodass nördlich ein Gelenkpunkt vorgesehen ist, der sämtliche im Rahmen der Trassenoptimierung auf dem Gebiet von Schleswig-Holstein betrachteten alternativen Trassenführungen erlauben.
Es ergeht der Hinweis, dass auf niedersächsischer Seite auf die ursprüngliche Verknüpfung der K 28 mit der A 26 am Autobahndreieck A 20/A 26 verzichtet wurde, ebenso wie auf das Dreieck selbst.

Das in der Planung befindliche Autobahnkreuz der A 20 mit der A 26 wird so gestaltet, dass die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz gewährleistet ist.
Im Ergebnis hat das mit diesem Beschluss festzustellende Vorhaben für die Folgeabschnitte keine präjudizierende Wirkung. Die letztendliche Entscheidung zur Trassenführung der A 20 - Küstenautobahn – obliegt der Planfeststellungsbehörde des Landes Niedersachsen in dem von ihr zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss. Auf die mit diesem Beschluss festgestellte Bedingung unter Ziffer zu 1 wird hingewiesen.
Auch wird durch diese Nebenbedingungen sichergestellt, dass ein unüberwindbares Hindernis innerhalb der anschließenden Verfahrensbereiche nicht besteht.
Es wird angestrebt den Planfeststellungsbeschluss für den Folgeabschnitt auf niedersächsischer Seite zeitnah mit dem hier vorliegenden Beschluss zu erlassen.

3. Verschiebung der Trasse in Richtung Landwegswettern / Südosten
Die Bebauung in Kollmar, über die Elbquerungsstelle I, stellt ebenso wie Elbe selbst und die Anschlussstelle mit der B 431 diverse Zwangspunkte dar. In Niedersachsen sind weite Teile des Elbvorlandes als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Eine Verschiebung der Trasse um einzelne Flurstücke zu schonen steht den Auswirkungen der beschriebenen Belange entgegen. In Abwägung aller Belange stellt die beantragte Trasse die verträglichste Lösung dar.

4. Querung bei Brunsbüttel / St. Margarethen
Eine Elbquerung an der benannten Stelle liegt weit außerhalb des Untersuchungsgebietes, das wie unter der materiell-rechtlichen Würdigung beschrieben, aufgrund von diversen Aspekten festgelegt wurde. Eine Querung bei Brunsbüttel führt demzufolge auf ein anderes Projekt hinaus und ist im Zuge der A 20 Planung nicht weiter zu verfolgen.

5. besser Elbquerung östlich von Hamburg
Hier gelten dieselben Ausführungen wie unter Ziffer 4, nämlich, dass sich die vorgeschlagene Querung außerhalb des Untersuchungsraumes befindet.

6. Verlängerung des Tunnels bis Langenhalsener Wettern oder bis zur B 431
Neben den unter zu 1b erstellten Ausführungen zur Trassenwahl und Bauwerksvarianten, dass ein sog. Langtunnel keine ökologischen Vorteile und der beantragte verkürzte Langtunnel deutliche wirtschaftliche Vorteile bietet, stellt die Bundesstraße B 431 zudem einen vorhandenen Zwangspunkt für die Gradiente dar. Durch die Dimensionierung des Brückenbauwerks über die Langenhalsener Wettern verbleiben keine Einschränkungen der Durchlässigkeit für Tiere und Pflanzen. Eine Verlängerung wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht gesehen.

7. eine Röhre so ausbilden, dass sie für Schienenverbindung ausgerüstet werden könnte

Unter Bezugnahme der Ausführungen zu Ziffer zu 1b hat der Vorhabenträger beantragt den geplanten Abschnitt der A 20 – Bundesfernautobahn – planfestzustellen. Grundlage der Planfeststellungsunterlagen ist die vom BMVBS bestimmte Linie nach § 16 FStrG vom 28.07.2005. Inhalt der Planfeststellung ist es den eine Straßenverbindung zu schaffen. Die Planung der A 20 steht einer Schienenquerung im Bereich Glückstadt / Drochtersen nicht entgegen. Die diesbezüglichen Planungen sind jedoch nicht dermaßen fortgeschritten, dass sie in Straßenplanfeststellung nach § 17 FStrG integriert werden können. Vgl. auch Ziffer 5.01.

8. nachlaufende Trendkontrolle der Linienbestimmung zu den Faktoren Kosten, Umweltauswirkungen, Verkehr und Gesamtwirtschaftlichkeit

Im Nachgang zur bestimmten Linie hat der Vorhabenträger verschiedene Aktualisierungen der Unterlagen vorgenommen, dies sind insbesondere fortlaufende Anpassung der Verkehrs- und Schadstoffuntersuchung, neue Kartierungen, Erstellung von FFH-VPs sowie Optimierung bei den Streckenlängen von Bohrtunnel, Tunnel in offener Bauweise und Trogstrecke.

Die Bedarfsplanüberprüfung erfolgt generell auf Grundlage einer Nutzen-Kosten-Analyse, demnach ist bei der letzten Überprüfung 2010 die A 20 mit allen Abschnitten bestätigt worden. Eine gesonderte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für diesen Abschnitt ist, wie unter Ziffer Zu 5.013 näher ausführt, nicht durchzuführen.

Die im Rahmen der nach der Linienbestimmung erfolgten Entwurfsbearbeitung und Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen haben sich keine neuen oder anders zu bewertenden Erkenntnisse für die Trassenabwägung ergeben.

9. Schwissel – Linie (Versatzlösung)wurde zu Unrecht frühzeitig ausgeschieden

Grundsätzlich sind der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet sämtliche denkbare Trassenalternativen detailliert zu untersuchen. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Planungsalternativen, die nach einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailplanung auszuscheiden (ständige Rechtsprechung, vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.11, Az. 9 A 8/10).

Wie beispielhaft im zusammenfassenden Erläuterungsbericht von Mai 1999 (Ordner 0 – Voruntersuchung Neubau der BAB Bad Segeberg-Lübeck, Abschnitt 5, Raum Segeberg) dokumentiert, wurde die sogenannte Schwissel-Linie mit Versatz (als Variante 3 im oben genannten Erläuterungsbericht bezeichnet) in der Linienbestimmung betrachtet. Auch die FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet Travetal (DE 2127-391) sowie der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der A 20 Teilstrecke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede nehmen die Variante in der Variantenprüfung in den Blick. Alle vergleichenden Betrachtungen der Planungsalternativen kommen zum Ausschluss dieser Variante. Die Nachvollziehbarkeit dieses Ausschlusses wurde im Rahmen der gerichtlichen Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses für den Neubau der A 20 Teilstre-

cke B 206 westlich Wittenborn bis B 206 westlich Weede gerichtlich überprüft und bestätigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 9.12, Rn.31).

Anhaltspunkte, die zum jetzigen Zeitpunkt eine andere Bewertung dieser Variante erfordern, sind nicht ersichtlich oder vorgetragen.

Der Vorwurf eines unrechtmäßigen zu frühen Ausschlusses der Variante wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Zu 5.04 **(Abschnittsbildung)**

Der hier geplante Elbquerungs-Abschnitt endet auf der einen Seite vor der Anschlussstelle der A 20 mit der B 431 ohne an diese anzuschließen und auf der anderen Seite an der Landesgrenze zu Niedersachsen.

Die Bildung eines gesonderten Tunnelabschnitts ist nicht zu beanstanden, da es sich zum einen um ein komplexes Ingenieurbauwerk handelt, das sowohl bei der Planung als auch bei der baulichen Realisierung besondere Anforderungen aufweist. Die Beschränkung auf diesen Abschnitt stellt sicher, dass die besonderen Problem- und Konfliktlagen, die der Elbtunnel verursacht und die sich stark von der im weiteren Verlauf der A 20 bestehenden Problemlagen unterscheidet , einer ihnen gerecht werdenden Beurteilung zugeführt werden und noch praktikabel und effektiv zu handhaben sind. Zum anderen ist der hier planfestzustellende Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan als F-Modell eingestellt.

Bei einer länderübergreifenden Planung ist es generell zulässig zwei Abschnitte zu bilden. Diese Vorgehensweise bewegt sich im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde, sofern gewährleistet ist, dass beide Teilabschnitte gemeinsam gebaut werden. Da der Bau des geplanten Elbtunnels im Zuge der A 20 für beide Röhren von schleswig-holsteinischer Seite erfolgt (vgl. Vereinbarung vom 04./05.10.2005), ist diese Voraussetzung erfüllt. Die Notwendigkeit der Teilung in zwei Abschnitte liegt auch in der Zuständigkeits-/Kompetenzverteilung begründet. Die Kompetenz sowohl auf Vorhabenträgerseite als auch auf Seiten der Planfeststellungsbehörde reicht nicht weiter als ihr Zuständigkeitsbereich und die örtlichen Verhältnisse eines an den Landesgrenzen endenden Abschnitts.

Durch die Vereinbarung vom 04./05.10.2005 der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen ist die einheitliche Planung und Durchführung des Vorhabens sichergestellt. Die Verknüpfung der beiden jeweils rechtlich selbständigen Verfahren ist durch die übergeordnete Auftragsverwaltung des Bundes und die daraufhin erfolgte Linienbestimmung sowie durch die Vereinbarung der beiden Länder sichergestellt. Die verfahrenstechnische Aufteilung je nach Landeszuständigkeit ist sachge-

recht, weil sie zu einer zügigen und sachnahen Abwicklung des Verfahrens führt. Entsprechend dieser Vereinbarung wurden die Planfeststellungsverfahren parallel betrieben und gleichzeitig öffentlich bekanntgemacht. Die ausgelegten Unterlagen enthielten jeweils die Fortführung des Vorhabens im Nachbarland, so dass eine hinreichende Anstoßwirkung gesichert war.

Ferner benötigt jeder Abschnitt seine eigene Planrechtfertigung eingebettet in die Gesamtplanung. Auf die Ausführungen zur Notwendigkeit des Vorhabens im Rahmen der materiell-rechtlichen Würdigung wird verwiesen. Zur Planrechtfertigung des Abschnitts gehört der Nachweis der eigenständigen Verkehrsfunktion. Dies soll verhindern, dass ein sog. Planungstorso entsteht. Gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen dazu bestimmt ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Dem hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt der A 20 kommt keine eigenständige Verkehrsfunktion zu, weil beiden Enden des Abschnittes jeweils keine Anbindung erhalten und damit das Erfordernis der Netzverknüpfung des § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG nicht gewahrt ist. Die Funktion ist nur gegeben zusammen mit dem schleswig-holsteinischen Anschlussabschnitt – von der B 431 bis zur A 23 – sowie dem niedersächsischen Nachbarabschnitt.
Zwar fehlt dem unmittelbar anschließenden niedersächsischen (Tunnel-)Abschnitt selber ein Anschluss an das Straßennetz. Von niedersächsischer Seite wird aber die Auffassung vertreten, dass im Zeitpunkt der Fertigstellung des Elbtunnels ein Anschluss gegeben sein wird. Die lange Bauzeit des Elbtunnels rechtfertigt hier eine besondere Handhabung. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ein Bild vom aktuellen Stand der Verfahren zur Anbindung gemacht. Unüberwindliche Hindernisse konnten dabei nicht ausgemacht werden. Die Prognose der niedersächsischen Behörden, dass mit Fertigstellung des Elbtunnels ein Anschluss an das Verkehrsnetz auf niedersächsischer Seite bestehen wird, ist nachvollziehbar.
Um der Entstehung eines Planungstorsos entgegenzuwirken und die Verkehrsfunktion des Abschnittes zu sichern, erfolgt eine Verknüpfung zu den nach Süd-Osten und Nord-Westen anschließenden Abschnitten über die Aufnahme einer aufschiebenden Bedingung – vgl. Nebenbestimmung zu 1 - Ziffer 1 dieses Beschlusses. D.h. mit dem Bau des Tunnels darf erst begonnen werden, wenn eine Anbindung in beide Richtungen durch jeweils vollziehbare Planfeststellungsbeschlüsse gesichert ist.

Wegen des Grundsatzes der umfassenden Problembewältigung muss die Abschnittsbildung auf der Grundlage einer konzeptionellen Gesamtplanung ergehen.
Der hier geplante Elbquerungs-Abschnitt ist eingebettet in das planerische Gesamtkonzept der BAB 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg und der niedersächsischen A 20 – Küstenautobahn.
Das Erfordernis einer konzeptionellen Gesamtplanung erfordert nicht, dass im Rahmen der Planfeststellung für den einzelnen Abschnitt den Auswirkungen des Vorhabens in den übrigen Abschnitten mit derselben Prüfungsintensität nachgegangen werden muss. Vielmehr ist für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose ausreichend aber auch erforderlich, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Ur-

teil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, juris Rn. 115). Da in Schleswig-Holstein alle Abschnitt der A 20 im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf eingestuft sind und sich auch bereits in der Planfeststellung befinden bzw. realisiert wurden, setzt dies die damit verbundene haushaltsmäßige und zeitliche Priorität der Finanzierbarkeit voraus. Für die Weiterführung in Niedersachsen ist die A 20 als weiterer Bedarf eingestuft, jedoch ebenfalls im TEN-V-Netz verankert. Daneben wurde für den 5. Abschnitt der A 26, der von der K 28 bei Drochtersen bis zum fertiggestellten 1. Abschnitt der A 26 bei Drochtersen reicht, am 20. September 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die A 26 befindet sich ebenfalls im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Insoweit sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte erkennbar, die Zweifel an der Finanzierung dieser Folgeabschnitte aufwerfen. Weitere unüberwindbare Hindernisse in den Folgeabschnitten sind auch in den laufenden Planfeststellungsverfahren nicht aufgekommen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 5.02 wird verwiesen.

Nach alle dem ist die vorgenommene Abschnittbildung sachlich gerechtfertigt.

zu den Einzeleinwendungen:

1. *Abschnitt Elbquerung mit B431 zusammenlegen, bzw. B431-Abschnitt muss zumindest für Baustellenverkehr bereit stehen*

Die Zusammenlegung der A 20 – Abschnitte der Elbquerung und B 431 / A 23 erübrigt sich aus den voran genannten Gründen. Um den Baustellenverkehr des geplanten Elbtunnels vorzuziehen, ist es derzeit vom Vorhabenträger geplant, die Anschlussstelle der A 20 / B 431, nach Bestandskraft des Folgeabschnittes, als erstes zu bauen. Es wird diesbezüglich darauf hingewiesen, dass die Abwägung des Baustellenverkehrs ans sich hingegen in dem hier planfestzustellenden Abschnitt abgebildet wird. Auf Ziffer 5.06 und die Nebenbestimmung zu 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2. *alle Abschnitte ab Segeberg nur wirksam wenn Tunnel realisiert wird, was wird aus B431-Abschnitt wenn Tunnel nicht kommt*

Alle Abschnitte der A 20 in Schleswig-Holstein befinden sich in der Planfeststellung oder sind bereits realisiert. Für den jeweiligen Abschnitt ist ferner der eigenständige Verkehrswert nachzuweisen. Der Folgeabschnitt, sog. Marschenabschnitt, von der B 431 bis zur A 23, bindet auf beiden Seiten an das Bundesfernstraßennetz an. Die Notwendigkeit dieses Abschnittes ist auch im dazugehörigen Planfeststellungsbeschluss abzubilden. Insoweit ist die Fragestellung nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

3. *Abgrenzung der Planfeststellungsabschnitte an der Landesgrenze widerspricht einer nach UVP-Recht gebotenen umfassenden Gesamtabwägung*

Ob eine Abschnittsbildung zulässig ist, bestimmt sich nicht nach dem UVP-Recht, das insoweit keine Aussage trifft, sondern nach den Anforderungen des materiellen Fachrechts, hier dem sich aus § 17 Satz 2 FStrG ergebenden Abwägungsgebot. Bei der abschnittsweisen Planfeststellung ist

die förmliche UVP nur für den jeweiligen Abschnitt durchzuführen. Für nachfolgende Abschnitte ist eine Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Vorhabens in den nachfolgenden Abschnitten unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Dem europarechtlichen Erfordernis einer UVP für das Gesamtprojekt wird damit genügt (BVerwG – Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4/94, Rn. 6; Urteil vom 10.04.1997 - 4 C 5/96, Rn. 25 – jeweils zitiert nach Juris).

<u>Zu 5.05</u> (Tunnelbau und Tunnelsicherheit)

- Tunnelbau -

Unter der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Abwägung zwischen den Bauwerksvarianten Tunnel oder Brücke dargestellt. Aus den vorgenannten Gründen ist die Untertunnelung als Elbquerung zu präferieren.

Die Baumaßnahme des Tunnelbauwerks Elbquerung erfolgt in verschiedenen Schritten; die Baufeldvorbereitung / Baustelleneinrichtung, die Herstellung der Aufschüttungen (permanent und temporär), die Erstellung der Startbaugrube auf der Nordseite, die gleichzeitig der Startschacht des Tunnelvortriebs darstellt, der eigentliche Tunnelvortrieb von Schleswig-Holstein aus, die Erstellung des Tunnels und Trogs Nord in offener Bauweise, die Erstellung des Tunnels und Trogs Süd in offener Bauweise, die gleichzeitig den Zielschacht des Tunnelvortriebs darstellen sowie den dazugehörigen Straßenbau und die betriebstechnische Ausstattung.

Grundsätzlich wird bei der Wahl der Tunnelbauweise zwischen offener und geschlossener Bauweise unterschieden. Bei der hier geplanten Tunnelbaumaßnahme werden die beiden Tunnelröhren im Schildvortriebsverfahren erstellt, sodass im Gegensatz zur offenen Bauweise der Bestand, wie die anstehende Bebauung und der Elbdeich, gesichert wird. Bei der gewählten Tunnelbauweise handelt es sich um ein Verfahren welches den Stand der Technik repräsentiert. Durch das Schildvortriebsverfahren werden insbesondere die im Bereich des Startschachtes gering tragfähigen Klei- und Torfschichten unterfahren. Das Schildvortriebsverfahren ist ein Verfahren bei dem keine starken Erschütterungen auftreten. Es handelt sich um ein generell vibrationsfreies Verfahren. Aus diesem Grund wird eben dieses Verfahren häufig in städtischen Gebieten eingesetzt. Beim Schildvortrieb wird der Raum, in dem Boden abgebaut wird, durch eine Stützflüssigkeit (Bentonit) unter hohem Druck gestützt. Durch die anschließende Auskleidung mit Tübbingen werden Setzungen weitestgehend ausgeschlossen.

Ein Absenktunnel als Alternative zum Bohrtunnel war in der Abwägung schlechter einzustufen, da die Bundeswasserstraßenverwaltung einer Beschränkung des Schifffahrtsverkehrs auf der Elbe für mehr als 6 Stunden nicht zustimmen würde. Diese Aussage wurde im Abstimmungsprotokoll vom 24.06.2006 festgehalten. Die Einbauzeit für ein Tunnelsegment, welches jeweils 36 Stunden dauern würde, kann diese Vorgaben bei weitem nicht einhalten. Der Einschwimmvorgang eines Tunnelsegmentes an sich würde den Schifffahrtsverkehr auf der Bundeswasserstraße immens behindern. Als weiterer Grund den Absenktunnel auszuscheiden, ist, dass nicht mit Sicherheit feststeht, ob auf-

grund der vorhandenen morphologischen Verhältnisse, der herzustellende Graben für die Segmente während des Absenkvorgangs überhaupt freigehalten werden kann.
Wesentliche Vorteile des Schildvortriebsverfahrens sind ferner, dass gegenüber dem Absenktunnel die Bodenmassenbewegungen deutlich reduziert werden.
Die bedeutende Bundeswasserstraße Elbe wird durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies methodisch nicht zu beanstanden, insofern wird die vom Vorhabenträger vorgenommene Wahl der Tunnelbauweise nachvollzogen.

Vortrieb von Schleswig-Holstein aus
Neben der Wahl der eigentlichen Tunnelbauweise ist auch die Vortriebsrichtung maßgeblich für die Beurteilung der Beeinträchtigungen aus der Bauphase des Tunnelbauwerkes heraus.
Generell ist es baulogistisch sinnvoller und wirtschaftlicher die geplante Elbquerung mit zwei parallel Tunnelröhren in einer Vortriebsrichtung vorzunehmen. Auf diese Weise ist die Errichtung von nur einer Baustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) erforderlich. Bei einer Bauzeit von ca. 6 Jahren und der Ausdehnung der dafür notwendigen Fläche, ist dies auch immer verbunden mit einem Eingriff in Natur und Landschaft und kommt auf diese Weise nur für Schleswig-Holstein zum Tragen. Die geplante BE-Fläche nimmt dabei ein Ausmaß von 33,8 ha ein.
Die notwendige BE-Fläche lässt sich dabei am effektivsten um das Bauwerk (Trog Nord) gruppieren. In diesem Bereich liegt auch der geplante Startschacht für den eigentlichen Vortrieb, womit der Abstand des Baus der einzelnen Tunnelsegmente zur Einbaustelle so gering wie möglich gehalten werden kann. Dies wäre auf niedersächsischer Seite nur unter Zuhilfenahme aufwendiger Schutzeinrichtungen möglich, da hier die angrenzende Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe liegt. Mit der Anlage der BE-Fläche im Bereich des Startschachtes wird der größtmögliche Abstand der Separationsanlage und Startbaugrube zur angrenzenden Wohnbebauung möglich sein. Insofern können Beeinträchtigungen der Tunnelbaustelle, wie durch Lärm, Schadstoffe sowie Erschütterungen weitestgehend vermieden werden (vgl. Materialband 1 – Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung Büro Obermeyer, vom 16.11.2012).
Ein weiterer Grund ein paralleles Schildvortriebsverfahren zu wählen, um nur eine BE-Fläche zu errichten ist, dass die technischen Anlagen, Lager, Spezialgeräte etc. nur einmal vorgehalten werden müssen und damit wirtschaftlicher genutzt werden können.
Ferner liegen auch rein technische Gründe für diese Verfahrensweise vor: die Tunnelbohrmaschinen sind gerade zu Beginn des Vortriebes neu und unverschlissen. Beim Start des Vortriebs von Schleswig-Holstein aus wird dementsprechend die Ausfallsicherheit unterhalb des Elbfahrwassers mit den entsprechend hohen Wasserdrücken minimiert. In Niedersachsen verläuft die Tunnelmaßnahme zunächst unterhalb des FFH-Gebietes und des Landschaftsschutzgebietes bis letztendlich das Elbfahrwasser unterquert wird.
Neben den wirtschaftlichen und technischen Vorteilen den Tunnel von Schleswig-Holstein aus zu erstellen, ist auch der Baustellenverkehr besser abzuwickeln. In Niedersachsen liegen in unmittelbarer Nähe der Tunnelbaustelle nur die parallel zum Elbdeich verlaufenden Landesstraße (L 111). Die

Landesstraße führt im weiteren Verlauf nur auf Kreisstraßen, die wegen ihrer Klassifizierung und Unterhaltungszustand den Baustellenverkehr nicht aufnehmen können. In Schleswig-Holstein kann nach ca. 3 km Führung des Baustellenverkehrs auf der Trasse der Verkehr auf die B 431 geführt werden. Weitere Ausführungen finden sich unter Ziffer 5.06 dieses Beschlusses.
Insgesamt stellt das parallele Schildvortriebsverfahren von Schleswig-Holstein aus mit seinen wirtschaftlichen, baulogistischen aber auch technischen Gründen die optimale Lösung dar.

zu den Einzeleinwendungen des Bauverfahrens:

1. im Zusammenhang mit den Tiden und Sturmfluten

Bei dem geplanten Schildvortriebsverfahren, mit einer Tunnelbohrmaschine, wird der über dem Tunnel liegende Boden in seiner Festigkeit nicht verändert. Aus diesem Grund wird die abzubauende Ortsbrust mit einer Suspension gestützt, die das Eindringen von Wasser und das unkontrollierte Abbauen des Bodens verhindert.
Da für den Bereich von 50 m zu dem Binnendeichfuß ein Bauverbot vorliegt und dieser Bereich daher von Aufschüttungen freigehalten werden muss, ist eine Verschlechterung einer Hochwassersituation durch eine Sturmflut nicht geben. Durch das Bebauungsverbot werden der Deich und das unmittelbare Binnenland nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Überflutungsflächen werden freigehalten.
Gemäß Erklärung des Vorhabenträgers erfolgt jedoch aus bautechnischen Gründen kein Tunnelvortrieb während einer Sturmflut.
Für die Bauphase der Herstellung des ersten Baugrubenabschnittes wird eine Brunnengalerie errichtet werden, die das Volumen des ausgehobenen Bodens durch Wasser ersetzt. Nach Fertigstellung des ersten Abschnittes mit Unterwasserbeton und Zugpfählen wird dann die Baugrube gelenzt und das Wasser in einem Speicherbecken auf der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert. Bei Herstellung der zweiten Teilbaugrube wird dieses Wasser verwendet. Bei einer Sturmflut während der Herstellung der Baugrube sorgt die Brunnenanlage dafür, dass der Grundwasserdruck im Untergrund vermindert wird und die Baugrube zeitnah geflutet werden kann. Das benutzte Wasser wird nach Herstellung aller Teilbaugruben gereinigt und in die Elbe geleitet. Dieses stellt die grundwasserschonendste mögliche Ausführung dar.
Während der Aushubarbeiten für den Trog und den Tunnel wird der Wasserstand innerhalb der Teilbaugruben aus Sicherheitsgründen automatisch ständig auf einem hohen Niveau von NN +2,00 m gehalten. Dazu ist es erforderlich, bauzeitlich über Brunnen Wasser aus dem tiefgelegenen Grundwasserleiter der grundwasserführenden Sande über 12 Förderbrunnen zu entnehmen, das zur Gewährleistung der Standsicherheit den offenen Baugruben zugeführt wird. Diese Entnahme aus dem tiefgelegen Grundwasserleiter, der mit Elbwasser korrespondiert, führt zu keiner Grundwasserabsenkung. Das oberflächennahe Grundwasser hat keine hydraulische Verbindung zum tiefergelegenen Grundwasserleiter, der durch den Wasserstand der Elbe beeinflusst wird. Es wird auf die wasserrechtliche Erlaubnis unter Ziffer 2.2.1.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Es wurde vorsorglich der Fall untersucht, dass der höchste Sturmflutwasserstand, der bisher gemessen wurde, deutlich überschritten wird. Für diesen ungewöhnlich hohen Sturmflutwasserstand könnte die daraus resultierende Druckhöhe in UK Baugrube, die ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt voll ausgehoben ist, theoretisch auf einen Grenzwert von NN +4,5 m ansteigen. Dieser Anstieg wird durch den Betrieb der Brunnanlage dann auf eine Druckhöhe von NN +3,5 m begrenzt. Das geförderte Wasser wird über das geplante Speicherbecken (Anlage 7 Bl.13b sowie Anlage 13.8, BWV-Nr.44) unter Einhaltung der Einleitbedingungen in die Elbe abgeführt.
Zudem wird im Zusammenhang mit dem Ausschluss der Risikorelevanz im Zuge der Risikoanalyse die Hochwassergefährdungen der Elbe, mit Überspülung der Deiche, Deichbruch mit Überflutung der Poldergebiete und Auftrieb der Tunnelröhre, beurteilt und in der geplanten Baumaßnahme entsprechend berücksichtigt.

2. Beeinflussungen auf Grundwasser

In den wasserleitfähigen Sanden unterhalb der gering wasserleitfähigen Deckschicht aus holozänem Klei und Torf steht flächenhaft Grundwasser an. Aufgrund der hydraulischen Verbindung des Hauptgrundwasserleiters zur Elbe sind tideabhängige Grundwasserstands-Schwankungen vorhanden.
Die Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR haben mit Datum vom 24.06.2006 einen Bericht zur „Nummerischen Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe“ sowie mit datum vom 25.07.2007 ein hydrogeologisches Gutachten „zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse“ erstellt.
Zur Herstellung der Trogstrecke sowie der Tunnelstrecke in offener Bauweise sind jedoch keine größeren Grundwasserabsenkungsmaßnahmen erforderlich. Der Bodenaushub und die Herstellung der verankerten Bauwerkssohle erfolgen unter Wasser. Im Bereich der Baugrube werden 12 Förderbrunnen angeordnet, über die während des Unterwasseraushubs das der Baugrube entnommene Bodenvolumen durch Wasserzugaben ausgeglichen (vgl. wasserrechtliche Erlaubnis unter Ziffer 2.2.1.3). Bei Hochwasserständen der Elbe soll über die Brunnen durch Wassereinleitung in die Baugruben und durch Reduzierung des Grundwasserdrucks unter der Baugrube die hydraulische Aufbruchsicherheit der Aushubsohle sichergestellt werden. Nach der Fertigstellung der auftriebssicheren Unterwasserbetonsohle wird das durch die dann wasserdichte Baugrube eingeschlossene Wasser gelenzt und sachgerecht entsorgt.
Der Tunnelvortrieb im Grundwasser wird ohne Grundwasserhaltung ausgeführt. Der Grundwasserstand und die Grundwasserbeschaffenheit werden durch den Tunnelvortrieb und die dabei verwendeten mineralischen Stoffe (wie z.B. Bentonit für die Stützflüssigkeit und Zementmörtel für die Ringspaltverpressung) nicht verändert.
Die Baugruben für die Trogstrecken und die Start- und Zielschächte des Tunnelvortriebs werden im Schutz von seitlich wasserdichten Stahlbetonschlitzwänden grundwasserschonend im Unterwasseraushubverfahren (vgl. Numerische Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der

offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe von Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 24.06.2006) hergestellt und mit Erreichen der Endaushubtiefe mit einer gegen Auftrieb rückverankerten Unterwasserbetonsohle wasserdicht abgeschlossen.
In Anschluss an die Trogstrecken wird die Autobahn in Dammlage geführt. Hier werden keine Bodenaustauschmaßnahmen bzw. Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.
Zur Verhinderung von Wasserzutritten in den Elbtunnel wird auf der Nordseite eine Umwallung der Trogstrecke vorgesehen. Die Umwallung wird ohne Einfluss auf das Grundwasser, d.h. ohne Bodenaustausch- und Wasserhaltungsmaßnahmen, auf dem gewachsenen Baugrund errichtet, wo zuvor zur Verbesserung des Tragverhaltens geotextilummantelte Sandsäulen errichtet wurden.
Während der Durchführung der Tunnelbaumaßnahme ist, wie oben beschrieben, eine bauzeitlich begrenzte Grundwasserentnahme vorgesehen (vgl. Ziffer 2.2.1.3 dieses Beschlusses sowie das Hydrogeologische Gutachten der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 25.07.2007). Des Weiteren wird auf Ziffer 5.010 dieses Beschlusses verwiesen.
Nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme wird durch die Position der Tunnelröhren im Grundwasserleiter und die Ausbildung des wasserdichten Baugrubenverbaus für die Trogstrecken der Durchflussquerschnitt des Grundwasserleiters reduziert. Der Durchflussquerschnitt wird jedoch gemäß den hydrogeologischen Untersuchungen an keiner Stelle vollständig abgeschottet. Es verbleiben flächenhaft Unterströmungs- und Über- bzw. Umströmungsmöglichkeiten. Schädliche Auswirkungen an der Geländeoberfläche auf die dort örtlich im Nahbereich vorhandene Bebauung und die Vegetation sind durch die v.g. geringen und lokal begrenzten Grundwasserdruckveränderungen nicht zu erwarten.
Insgesamt sind daher negative Auswirkungen des geplanten Tunnelbauwerkes, inklusive Trogbauwerken und Baugrubenwänden, auf die bestehenden hydrogeologischen Verhältnisse und die Grundwasserbeschaffenheit nicht zu erwarten.

3. klimatische Veränderungen

Bei der Planung und Vorbemessung des Tunnelbauvorhabens wurde auch der Anstieg des Meereswasserspiegels und des Grundwasserspiegels berücksichtigt. Zugrunde gelegt wurde dabei über die nächsten hundert Jahre eine prognostizierte Größenordnung von ca. 0,3 m bis 0,9 m Anstieg. Dieser Wert wird im Zuge der Ausführungsplanung vor Baubeginn nochmals überprüft und mit einem ausreichenden Sicherheitszuschlag berücksichtigt.

4. Fels/Findlinge entfernen

Wegen der vorgenommenen Baugrunderkundungen ist nach gutachterlicher Einschätzung generell nicht davon auszugehen, dass große Findlinge, insbesondere bei der Unterfahrung der Wohnhäuser, vorgefunden werden. Die moderne Schildtechnik ermöglicht hingegen die gefahrlose Zerkleinerung von Findlingen, die möglicherweise angetroffen werden. Sollten somit während des Vortriebs Hindernisse, wie z.B. Findlinge, angetroffenen werden, können diese gezielt zerschlagen werden. Diese werden beispielsweise mit Rollenmeißeln zerbrochen und zusammen mit dem größtem Teil des Se-

diments über ein Fördersystem in der Radnabe nach hinten transportiert. Steine bis zu einem Durchmesser von 60 cm gehen durch die Öffnungen im Schneidrad hindurch und werden problemlos vom Steinbrecher zerkleinert. Dem Stand der Technik entsprechend ist die Bohrmaschine so zu wählen, dass die Rollenmeißel auch größere Findlinge zerspanen können.

5. Ausfall Bohrmaschine unter dem Deich

Der geplante Tunnel unterquert etwa zwischen Bau-km 11+500 und 11+700 den dortigen Landesschutzdeich. Dabei sind während der Bauzeit vorgesehen Auflasten oberhalb des Tunnels auf 10 kN / m² zu begrenzen (vgl. Ziffer 2.2.5 nebst Begründung dieses Beschlusses). Dies begründet sich aufgrund durch den Stützdruck sowie die Tübbingstatik. Die Begrenzung auf max. 3,0 m bedingt sich aus der Auftriebssicherheit. In der Bauphase, nämlich zu dem Zeitpunkt wenn der Tunnelvortrieb unter dem Deich hindurch erfolgt, haben Erdbauarbeiten oberhalb des Tunnels Einfluss auf die Stützung der Ortsbrust.

Bei der Bauphase ist es so, dass es innerhalb des kurzen Zeitraumes von wenigen Tagen beim Unterfahren des Deiches mit der Tunnelbohrmaschine technologisch erforderlich, dass über dem Tunnel eine Auflast vorhanden ist. Dies begründet sich darin, dass der anstehende Boden mit einer Stützflüssigkeit stabilisiert wird, die unter hohem Druck vorgehalten wird. Dieses erfolgt solange, bis die Tübbinge verbaut sind. Infolge dessen dürfen in diesem Zeitraum keine Abgrabungen mit einer Tiefe größer 3 m vorgenommen werden.

Der Ausfall der Bohrmaschine hat insofern Auswirkungen auf das Zeitfenster der Beschränkungen.

6. Bauzeit

Die Bauzeit des hier geplanten Abschnitts der A 20 – Elbquerung mit Vorarbeiten beläuft sich auf ca. 6 Jahre. Auch aus verfahrenstechnischen Gründen ist diese Schätzung als realistisch anzusehen. Hauptbauphasen bestehen aus der Erstellung der Baustraßen und der Baustelleneinrichtungsfläche, der Erstellung des Start- und Zielschachtes, der Erstellung der Tröge, den Tunnelvortrieb im parallelen Schildvortriebsverfahren, der Ausbaumaßnahme des Tunnels sowie der Straßenbaumaßnahme. Mit der Anwendung des, um einen Monat versetzt, parallelen Tunnelvortriebs der beiden Tunnelröhren kann die Länge der Bauzeit generell verkürzt werden. Diese grobe zeitliche Abwicklung und die Angaben zur Verkehrsführung der einzelnen Abschnitte während der Bauzeit hat der Vorhabenträger in Anlage 1 – Erläuterungsbericht - der Planfeststellungsunterlagen abgebildet. Detailfragen können grundsätzlich erst zum Zeitpunkt der Baudurchführung, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, bestimmt werden, um einer Wettbewerbsbeschränkung im Vergabeverfahren vorzubeugen. Insofern ist auch der Bauzeitenplan nicht in die Planfeststellungsunterlage zu integrieren. Er wird erst zum Zeitpunkt der Ausführungsplanung aufgestellt und in der Bauphase entsprechend fortgeschrieben.

7. Vereisung der Querschläge

Bedingt durch das Vortriebsverfahren müssen die beiden Tunnelröhren einen Abstand zwischen den Röhrenachsen von ca. 22,50 m in diesem Bereich einhalten. Als Notausgänge werden in einem Abstand von ca. 290 m Querschläge angeordnet. Diese Notausgänge führen in die jeweils andere Tunnelröhre. Zur Herstellung der Querschläge wird das konventionelle Vereisungsverfahren angewandt, in dessen Schutz der Vortrieb der Querschläge erfolgt.

geometrische Verhältnisse

8. Tunnelquerschnitt; das angegebene ARS 6/2000 des BMVBS vom 22.02.2000 im Erläuterungsbericht – Anlage 1, Ziffer 4.2.2 – ist nicht anwendbar (nur bis Tunnel von 2000m Länge)

Nach der Richtlinie für die „Anlage von Autobahnen, Ausgabe 2008 (RAA)“ und in Anlehnung an das „Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln“ (ARS 06/2000) wird aufgrund des maschinellen Vortriebs ein Tunnelquerschnitt RQ 31 Tr mit reduziertem Seitenstreifen geplant. Dies entspricht dem Querschnitt 26 Tr als Sonderlösung alternativ zu 26 t bei maschinellem Vortrieb in der Richtlinie für die „Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006 (RABT)“. D.h. der Querschnitt RQ 26 Tr nach RABT ist in seinen Abmessungen identisch mit dem Querschnitt RQ 31 Tr aus der RAA. Somit besteht der einzige Unterschied zwischen beiden Querschnitten allein in der Bezeichnung.

Die RAA wurde mit dem ARS 7/2009 verbindlich vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingeführt und stellt somit den anzuwendenden nationalen Stand der Technik dar. Im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlage) wird unter Abschnitt 4.2.2 die Festlegung des Tunnelquerschnittes erläutert. Hierbei wurde nur "in Anlehnung an das ARS 6/2000" gehandelt (siehe Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.2.2). Dieses Verfahren ist nämlich kein Ersatz für den Nachweis der Verkehrsqualität im Rahmen der Querschnittsbemessung. Zudem gilt das Verfahren für mehrstreifige Richtungsfahrbahnen in Straßentunneln mit Längen bis 2.000 m. Der zu verwendende Regelquerschnitt ergibt sich in Abhängigkeit des notwendigen Regelquerschnittes auf der freien Strecke (RQ 31 nach RAA, siehe zu 1b des Beschlusses) in Abhängigkeit von der zu erwartenden Verkehrsstärke und aufgrund des geplanten Bauverfahrens. Bei der Elbquerung beträgt die Prognoseverkehrsstärke 2025 ca. 41.000 Kfz/24h im Tunnel. Der Einsatzbereich des Bewertungsverfahrens "Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln" beschränkt sich beim Regelquerschnitt RQ 26t/26T mit je zwei Fahrstreifen je Röhre auf eine Verkehrsstärke von ca. 55.000 bis ca. 70.000 Kfz/24h. Unterhalb der Verkehrsstärke von 55.000 Kfz/24h - und unabhängig von der Tunnellänge - kommt der Regelquerschnitt RQ 26t (ohne Seitenstreifen, jedoch mit Pannenbuchten) zur Anwendung. Siehe hierzu Bild 1 in "Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln".

Der reduzierte Standstreifen ersetzt beim Vortriebsverfahren, und der damit verbundenen Geometrie, die ansonsten anzuordnenden Nothaltebuchten. Gemäß ARS 10/2006 sind bei einer Verkehrsstärke von mehr als 20.000 Kfz/24h zwingend Doppelröhrentunnel mit Richtungsverkehr vorzusehen.

Das "Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln" legt Regelquerschnitte für Straßentunnel fest und beinhaltet den Nachweis der Zweckmäßigkeit von Standstreifen in zweibahnigen Tunneln. Es ist diesbezüglich festgestellt worden, dass es vertretbar ist, angesichts der Kosten für Tunnelbauwerke, die Abmessungen der Querschnittselemente im Tunnel gegenüber der freien Strecke geringfügig einzuschränken. Aus diesem Grunde erfolgt bei dem Tunnelquerschnitt eine Fahrstreifenreduzierung von jeweils 3,75 m auf 3,50 m.
Mit der Anwendung der gültigen Regelwerke ist gewährleistet, dass eine all umfassende Abwägung hinsichtlich aller relevanten Kriterien wie z. B. Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Bauverfahren etc. vorgenommen wurde und die gewählte Variante das Optimum darstellt. Die Wahl des beantragten Querschnitts ist damit seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.
Hinsichtlich der Notwendigkeit des Autobahnquerschnitts wird auf Ziffer zu 1b - materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

9. Standstreifen

Seitens der Einwender wird beanstandet, dass die vorgesehenen Seitenstreifen im Tunnelbereich zu schmal sind. Dies bezieht sich insbesondere darauf, wenn beispielsweise ein liegengebliebener LKW im Brandfall die Einsatzkräfte behindert sowie den Wechsel in die andere Tunnelröhre einschränkt.
Die Planung sieht vor, in beiden Röhren zur Tunnelaußenwand einen 1,50 m breiten reduzierten Seitenstreifen mit 0,25 m Randstreifen anzulegen. Zur Entscheidung über die Ausführung von Seitenstreifen in Tunneln verweist die RABT ausdrücklich aus das „Verfahren für die Auswahl von Straßenquerschnitten in Tunneln“ (vgl. Punkt *Tunnelquerschnitt*). Insbesondere sind, wie auch in der RABT vorgesehen, bei Tunneln, die unter anstehendem Wasserdruck mit Hilfe von Schildvortriebsmaschinen aufgefahren werden, wie beim dem hier geplanten Elbtunnel, aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, für einen größeren Tunnelquerschnitt, eventuelle Einschränkungen in Anordnung und Abmessungen hinzunehmen.
Üblicherweise werden für die prognostizierte Verkehrsbelastung von ca. 41.000 Kfz/24h im Tunnel keine Standstreifen angeordnet, sondern Pannenbuchten vorgesehen. Aufgrund des Schildvortriebsverfahrens sind nachträglich anzuordnende Pannenbuchten nur mit einem sehr großen, unvertretbaren Kostenaufwand sowie großen bautechnischen Problemen verbunden. Mit Zustimmung des Baulastträgers Bund ist insofern der Querschnitt mit reduziertem Seitenstreifen vorgesehen.
Die Breite des Seitenstreifens entspricht dem Stand der Technik und den gültigen Regelwerken.
Im Falle eines auf dem verminderten Standstreifen liegengebliebenen LKW sieht das Sicherheitskonzept vor, dass der rechte Fahrstreifen im Annäherungsbereich an die Gefahrenstelle mithilfe der über dem Fahrstreifen angeordneten Wechselverkehrszeichen gesperrt wird und der Verkehr einspurig an der Gefahrenstelle vorbeigeführt wird. Das Gefährdungspotential für den nachfolgenden Verkehrs ist somit nicht höher einzuschätzen als bei Sperrung des rechten Fahrstreifens in einem Baustellenbereich auf freier Strecke.

10. Seitenstreifen zur Mitte der beiden Röhren anlegen

Seitenstreifen sowie auch Nothaltebuchten werden richtliniengemäß immer am rechten Fahrbahnrand angeordnet. Sie dienen im Wesentlichen zum Anhalten eines Kraftfahrzeugs im Notfall, ohne dass der fließende Verkehr beeinträchtigt wird. Bei der Anordnung neben dem Überholfahrstreifen ist eben gerade diese Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses gestört. Ferner sind in Tunneln die Bereiche der Querschläge freizuhalten.

11. Notrufsituation – aufgrund des Vortriebsverfahrens ist Bohrbereich eingeschränkt, keine Notrufkabinen gem. RABT 2006 möglich, sondern Anordnung der Notrufstationen in Wandnischen

Wie auch bei der Anordnung von Nothalte- und Pannenbuchten ist der Tunnelquerschnitt (RQ 31 Tr) im Bohrtunnelbereich vom maschinellem Vortriebsverfahren bestimmt. Insofern können die Notrufsäulen nicht wie in der RABT, Abschnitt 6.2.1, vorgeschrieben, Notrufkabinen untergebracht werden. Stattdessen ist geplant, die Notrufstationen in Wandnischen einzubauen. Neben diesen Nischen werden in den Querschlagsräumen zusätzliche Notrufsäulen vorgesehen. Die damit verbundenen Probleme des Schallschutzes sind dabei außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in der Ausführungsplanung, dem Stand der Technik entsprechend, zu betrachten.

Die RABT sieht ausdrücklich das Abweichen von Notrufkabinen zu Gunsten von Notrufnischen beim Schildvortriebsverfahren vor.

Demzufolge entspricht diese Vorgehensweise den gültigen Regelwerken.

- Tunnelsicherheit -

zu den Anforderungen der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006)

Gemäß § 4 Satz 1 FStrG müssen Straßenbauten, zu denen gem. § 1 Abs.4 FStrG auch Tunnel gehören, allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Das Fernstraßengesetz bindet den Träger der Straßenbaulast bei Bau und Betrieb der Anlage an den geltenden Sicherheitsstandard, dessen Anforderungen durch die anerkannten Regeln der Technik konkretisiert werden. Fortentwicklungen der Sicherheitstechnik muss der Straßenbaulastträger durch Nachrüstung der Anlage Rechnung tragen. Für den maßgeblichen Sicherheitsstandard für Tunnelbauten kann dabei auf die Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln abgestellt werden. Die in den Richtlinien formulierten Anforderungen für den Tunnelbetrieb stellen dabei keinen starren Maßstab dar, sondern den Mindeststandard. Dem Tunnelbetreiber können mit Planfeststellungsbeschluss jedoch nur die jeweils gebotenen Sicherheitsmaßnahmen auferlegt werden.

Am 29.04.2004 wurde von der Europäischen Kommission die „Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EG-Tunnelrichtlinie) bekannt gegeben. Zur erforderlichen nationalen Umsetzung wurden die „Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2003 (RABT)“ überarbeitet und ergänzt (vgl. Urteil VGH München 8 A 07.40013 vom 09.07.2008). Die Ausgabe 2006 ersetzt die gleichnamige Richtlinie aus dem Jahr 2003. Die EU-

Tunnelrichtlinie ist durch das ARS Nr.10/2006 vom 27.04.2006 in Verbindung mit dem Einführungserlass des Landes Schleswig-Holstein ordnungsgemäß in innerstaatliches Recht umgesetzt worden.
Die Ergänzungen in Bezug auf die EG-Tunnelrichtlinie belaufen sich insbesondere auf die geforderten Organe, wie Verwaltungsbehörde, Tunnelmanager, Sicherheitsbeauftragter und Untersuchungsstelle, der verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Regelungen, des Berichtswesen, der Sicherheitsdokumentation, der Risikoanalyse sowie der baulichen und betrieblichen Maßnahmen.
Die in der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006) beschriebenen Maßnahmen dienen vorrangig der sicheren Verkehrsführung, der Vermeidung kritischer Ereignisse, dem Schutz der Tunnelnutzer und der Umwelt sowie der Unterstützung der Einsatzdienste bei der Hilfeleistung bei Bränden, Unfällen und Pannen.
Die Richtlinien behandeln bautechnische Fragen nur, soweit diese unmittelbar mit der Ausstattung und den Betrieb zusammenhängen. Regelungen zur bautechnischen Ausführung von Straßentunneln und deren Ausstattung sind darüber hinaus in den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten, Teil 5: Tunnelbau, Abschnitt 4: Betriebstechnische Ausstattung von Straßentunneln“ enthalten.

12. sicherer Betrieb unter Berücksichtigung den jeweiligen verkehrlichen und örtlichen Verhältnissen angemessenen Qualität und Wirtschaftlichkeit; alle Parameter entsprechend der RABT sind zu berücksichtigen

Der geplante Tunnel im Zuge der A 20, Abschnitt B 431 bis Landesgrenze, unterquert die Elbe und verläuft in Süd / West – Nord / Ost-Richtung. Er beginnt auf Höhe der Ritscher Straße und endet im Osten ca. 750 m hinter dem Elbufer. Der 5,671 km lange Tunnel wird im Richtungsverkehr, mit zwei Fahrstreifen je Röhre, ausgebildet. Die besonderen örtlichen Verhältnisse sind bei der Planung und der Ausstattung berücksichtigt worden. Der Verlauf der Tunnelgradiente ist den geographischen Bedingungen und denen des Hochwasserschutzes, wie Fahrrinnentiefe, Lage, Konstruktion der Deiche, den Anforderungen des Tunnelvortriebs sowie wirtschaftlichen Überlegungen geschuldet. Aus diesem Grund weist die Südrampe eine Längsneigung von max. 3 % und die Nordrampe von 4 % Neigung auf. Die maximale Längsneigung von 4 % führt zu zusätzlichen und verstärkenden Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit.
Neben den örtlichen Gegebenheiten ist auch die prognostizierte Verkehrsstärke von 41.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 12,2 % maßgeblich, diesbezüglich für die Berücksichtigung der Bemessungsbrandleistung von 100 MW.
Der maschinelle Tunnelvortrieb erfordert zudem ein Abweichen von der RABT 2006, da dieser einen gleichbleibenden Röhrenquerschnitt erfordert. Die vorgegebenen Nothaltebuchten wären nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden gewesen, sodass unter zu Hilfenahme eines reduzierten Seitenstreifens richtlinienkonform die fehlenden Pannenbuchten kompensiert werden. Eine Risikoanalyse ist hierfür nicht erforderlich

Entsprechend den beschriebenen Voraussetzungen verfügt der geplante Tunnel über alle sicherheitstechnisch relevanten Elemente der betriebstechnischen Ausstattung entsprechend den Forderungen der RABT 2006. Ferner sind die entsprechenden Organisationseinheiten bereits festgelegt worden, sodass ein sicherer Betrieb des geplanten Elbtunnels gewährleistet werden kann.
Die baulichen, ausstattungstechnischen und betrieblichen Faktoren tragen dazu bei, dass durch Vermeidung und Verhinderung von Störungen und kritischer Ereignisse, die Sicherheit und Leichtigkeit der Verkehrs gewährleistet wird.

13. Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen und/oder weiterer Ausrüstungen sowie einer Risikoanalyse bei Tunnel ab 400 m Länge und einer Längsneigung über 3 %

Hinsichtlich der RABT 2006 stellen die geplante Tunnellänge von 5,605 km, der maschinelle Vortrieb mit gleichbleibendem Röhrenquerschnitt sowie das Tunnelportal unterhalb des Grundwasserspiegels besondere Charakteristiken dar.
Tunnellängen ab 400 m Länge bewirken, dass dieses gezielt in einer Risikoanalyse (siehe Materialband der Planfeststellungsunterlage) untersucht werden muss.
Die Abweichung des Längsgefälles der Nordrampe von 4 % gegenüber 3 % erfordert ebenfalls eine Risikoanalyse, außerdem sind zusätzliche und/oder verstärkende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorzunehmen.
Das Ergebnis wird weiter unten beschrieben und erläutert.
Der maschinelle Vortrieb erlaubt aus unverhältnismäßig hohen Kosten heraus, dass statt der Anlage von Pannenbuchten ein Tunnelquerschnitt RQ 26Tr (RABT), bzw. RQ 31 Tr (RAA), mit reduzierten Seitenstreifen anzuwenden ist. Eine gesonderte Risikoanalyse ist folglich nicht erforderlich. Weitere Ausführungen finden sich unter dem Punkt – geometrische Verhältnisse - Tunnelquerschnitt.

14. Beleuchtung

Tunnel sind im Allgemeinen mit einer künstlichen Beleuchtung zu versehen. Die Beleuchtung dient einem zügigen Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit. Die Beleuchtung von Tunnel stellt eine erhöhte Anforderung an das Beleuchtungsniveau. Die Beleuchtungsanforderungen sind in der RABT 2006 unter Ziffer 3 ausführlich dargelegt. Die Beleuchtung von Verkehrstunneln richtet sich weiter nach der DIN 67 524 unter Einbeziehung aller lichttechnischen Parameter. Die Tunnelbeleuchtung ist dabei ganz auf den Kraftfahrzeugführer zugeschnitten. Einerseits leiten sich die Anforderungen aus dem Adaptionsvermögen und andererseits aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an die Beleuchtung ab. An den Tunnelportalen wird entsprechend dem Adaptionsvermögens das höchste Niveau benötigt, da hier die größten Unterschiede auftreten. Man unterscheidet deswegen in Annäherungsstrecke, Einsichtstrecke, Übergangsstrecke, Innenstrecke und Ausfahrtstrecke.
Eine optimale Beleuchtung ist notwendig, um mit der zulässigen Geschwindigkeit Fahrbahn- und Fahrstreifenbegrenzung, andere Fahrzeuge sowie Hindernisse auf der Fahrbahn zu erkennen und um Angstgefühle auszuschließen. Derartige Zustände führen dazu, dass ein Teil der Aufmerksamkeit

auf interne Prozesse gelenkt wird, so dass für Navigieren, Verkehrsbeobachtungen, Detektion und Reaktion auf Verkehrsveränderungen weniger Ressourcen zur Verfügung stehen und sich negativ auf das Fahrverhalten auswirken. Dies bezieht sich insbesondere auf Abstandhalten, Spurorientierung und Geschwindigkeit, was zu einer erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit führen kann.
Mit baulichen Maßnahmen kann die Leuchtdichte in der maßgeblichen Annäherungsstrecke möglichst klein gehalten werden. Hierdurch können Betrieb- und Investitionskosten einer Beleuchtungsanlage verringert werden. Die Festlegung der Beleuchtung ist somit aufgrund einer gesamtwirtschaftlichen Abwägung vorzunehmen. Es muss gezeigt werden, dass das erforderliche Niveau bei den jeweiligen Bedingungen aufgrund der zu wählenden und im grundsätzlichen zu beschreibenden Anlage erreicht und gesichert werden kann.
Die Beleuchtung des geplanten Elbtunnels wurde bereits im Bauwerksentwurf 2008 von elbe-link – Lichttechnisches Gutachten - geplant. Dabei ist der Nachweis der lichttechnischen Unbedenklichkeit der Portalbögen (Flimmereffekte, Blendeffekte) geführt worden und die Erfüllung der Vorgaben der RABT 2006 bestätigt worden. Die vorgesehene Beleuchtungseinrichtung erfüllt die Vorgaben der RABT 2006. Auch die geforderten baulichen Maßnahmen nach RABT 2006, Abschnitt 3.4, werden grundsätzlich erfüllt. Gemäß RABT sind die Portalfassaden dunkel zu gestalten. Abweichend hiervon ist geplant die Portalbögen aus hell beschichtetem Stahlbeton vorzusehen. Wie bereits beschrieben, zielt diese Vorgabe auf wirtschaftliche Gründe nicht aber auf die Sicherheit des Tunnelbauwerks und ist in dem besagten Gutachten nachgewiesen worden. Ferner werden lediglich die Bögen hell ausgeführt, so dass der Anteil der hellen Elemente an der optischen Gesamt-Ansichtsfläche des Portals vergleichsweise gering ausfällt.
Diese geplante Ausführungsweise kann die Planfeststellungsbehörde nachvollziehen, aus diesem Grund sind dem Vorhabenträger keine Maßnahmen bzw. Umplanungen aufzuerlegen.

zu den Einzeleinwendungen bezüglich der RABT:

15. vorgeschriebene 1.500 m für Querschläge als Rettungswege aus EU-Tunnelrichtlinie sind nicht eingehalten, Querschläge sind zudem befahrbar auszuführen

Als bauliche Anlage der Sicherheitseinrichtungen für den Verkehr sind gemäß RABT 2006 auch Flucht- und Rettungswege zu berücksichtigen. Bei einer Tunnellänge von mehr als 400 m sind in einem regelmäßigen Abstand ≤ 300 m Notausgänge vorzusehen. In dem geplanten Elbtunnel im Zuge der A 20 führen diese Notausgänge, mit den entsprechenden Ausstattungsmerkmalen, über Querschläge in die benachbarte Tunnelröhre.
Die Querschläge, also die Verbindungsstollen zwischen den Tunnelröhren, dienen im Betriebszustand als Rettungsstollen. Bei einer notwendigen Evakuierung dienen sie den Personen im Tunnel als Fluchtweg, welcher nicht zu einem unüberwindbaren Hindernis werden dürfen. Sie müssen jederzeit und einem geringen Kraftaufwand geöffnet werden. Bei einem Ereignisfall, wie beispielsweise Brand, verhindert die Brandbeständigkeit der Türen währende der Rettungsphase ein Übergreifen des Feuers in den Querschlägen und damit die ungefährdete Nachbarröhre. Sie stellen somit

den wichtigsten Beitrag des Sicherheitskonzepts dar. Während des Baus werden sie als Logistikstollen genutzt.
In dem hier planfestzustellenden Elbtunnel im Zuge der A 20 sind Notausgänge in Abständen von untereinander maximal 291 m angeordnet. Womit die Forderung eines Maximalabstandes von 300 m gemäß RABT 2006 eingehalten ist.
In der RABT 2006 wird eingeräumt, dass jeder dritte Notausgang in die andere Röhre als Überfahrt für Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeuge ausgebildet werden, wenn die Überfahrt nach dem Sicherheits- und Rettungskonzept erforderlich wird. Nach EU-Tunnelrichtlinie, Ziffer 2.4.1, ist mindestens alle 1.500 m eine von den Einsatzdiensten nutzbare Querverbindung zwischen den beiden Röhren vorzusehen. Die relevante Richtlinie ist jedoch die RABT 2006. Neben den hier enthaltenen Anforderungen, wurde die Anzahl und Situierung der befahrbaren Querschläge einvernehmlich mit den örtlichen Feuerwehren abgestimmt. Aus diesem Grund sind bei Bau-km 11+430 und 8+820 zwei befahrbare Querschläge vorgesehen.
Gegen diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nichts einzuwenden.

16. Tunnelmanager, Sicherheitsbeauftragter, Untersuchungsstelle, einheitliche Verwaltungsbehörde nach RABT und EU-Tunnelrichtlinie

Nach RABT 2006, Ziffer 1 - Organisation und Betrieb, sind bei Tunneln ab 400 m Länge zur dauerhaften Sicherstellung des geforderten Sicherheitsniveaus entsprechende Organisationsformen für Planung, Bau und Betrieb erforderlich.
Die Verwaltungsbehörde hat dafür Sorge zu tragen, dass sämtliche die Sicherheit eines Tunnels betreffende Anforderungen eingehalten werden und erlässt die erforderlichen Bestimmungen, um die Einhaltung dieser Richtlinie sicherzustellen. Durch die Verwaltungsbehörde ist sicherzustellen, dass Inspektion, Bewertung und Prüfungen von einer Untersuchungsstelle durchgeführt werden. Der Straßenbaulastträger benennt dabei die Verwaltungsbehörde. Untersuchungsstelle ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, zentraler Geschäftsbereich, Dezernat 32.
Die Aufgaben eines Sicherheitsbeauftragten bzw. Tunnelmanagers erfordern sowohl einen guten Überblick über die baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards als auch entsprechende Spezialkenntnisse.
Der Tunnelmanager wird dabei durch die Verwaltungsbehörde ernannt. Er ist die zentrale Stelle eines Tunnels und für das Management der ihm übertragenen Tunnel in jeder Phase eines Tunnelprojektes zuständig. Das Management umfasst dabei insbesondere die Analyse der Tunnelausstattung hinsichtlich der RABT-Konformität.
Der Sicherheitsbeauftragte wird durch den Tunnelmanager benannt, nachdem er durch die Verwaltungsbehörde anerkannt wurde. Der Sicherheitsbeauftragte sollte in allen Fragen die die Sicherheit des Straßentunnels betreffen unabhängig und diesbezüglich nicht an Weisungen gebunden sein.
Der Sicherheitsbeauftragte sollte in alle Phasen des Tunnelprojektes einbezogen werden. Er unterstützt den Tunnelmanager in fachlichen Fragen.

Wie auch in der Sicherheitsdokumentation (Materialband 1 der Planfeststellungsunterlage) nach RABT 2006 enthalten, wurden die oben angeführten Organisationseinheiten für die geplante Elbquerung im Zuge der A 20 benannt. Tunnelmanager in der Planungsphase sind gemeinsam die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, zentraler Geschäftsbereich Hannover sowie der Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Niederlassung Itzehoe, Projektgruppe A 20. Bereits mit Schreiben vom 01.08.2006 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr dem BMVBS ihre Zuständigkeit als Verwaltungsbehörde für den A 20 – Tunnel gemeldet. Als zuständige Verwaltungsbehörde und Tunnelmanager hat die Niedersächsische Landesbehörde einen Sicherheitsbeauftragten nach RABT, gemäß Schreiben vom 10.07.2007, AZ:3-32/31501_A20A-Elbquerung, ernannt.
Die nach RABT 2006 notwendigen Organisationsformen sind damit für die Planungsphase bestimmt.

17. Einrichtungen zur Sperrung des Tunnels – Anordnung mit zusätzlichem WVZ-Querschnitt (Tunneleinfahrt mit Wechsellichtzeichen) übertrifft Forderung RABT 2006, Sperrung aufgrund verschiedener Anlässe (geplante und ungeplante mit versch. Szenarien), im Brandfall automatische Sperrung

In Abhängigkeit von Tunnellänge und Verkehrsstärke im Tunnel ist entsprechend der RABT 2006, Abschnitt 5.2, die erforderliche Tunnelausstattung nach Mindestausstattung, Grundausstattung und erweiterte Ausstattung zu klassifizieren. Zusätzlich können durch besondere Gegebenheiten, wie bei der geplanten Elbquerung und der vorgesehen erheblichen Längsneigung von bis zu 4 %, modifizierte Ausstattungen notwendig werden.
Bereits gemäß den Anforderungen der Grundausstattung sind Sperrschranken vor der Mittelstreifenüberfahrt anzuordnen. Ein automatisches Sperren ohne vorherige Plausibilitätskontrolle durch das Überwachungspersonal ist dabei nur für den Notfall „Brand“ zulässig und vorgesehen. Zusätzlich zu den Schranken sind Wechsellichtzeichen auf Höhe der Schranken anzuordnen. Entsprechend Bild 15, Abschnitt 5.3.3 der RABT 2006, hat der Vorhabenträger Wechsellichtzeichen „Gelb-Rot“ sowie wegen des großen Abstands, ~75 m, der Schranken von den Portalen, jeweils einen weiteren WVZ-Querschnitt, unmittelbar vor den Tunnelportalen, und zusätzlichen Wechsellichtzeichen beidseitig der Fahrbahn geplant. Entsprechend der RABT 2006 – erweiterte Ausstattung – ist dies nach den örtlichen Gegebenheiten / Sichtbeziehungen anzupassen.
Geplante Anlässe einer Sperrung, wie Wartungsarbeiten, sowie ungeplante Anlässe, wie Liegenbleiber, werden dabei ausdrücklich unter Ziffer 2.1.7 der Sicherheitsdokumentation benannt.
Dafür sind im Zuge der Risikoanalyse alle relevant betrachteten Gefährdungen untersucht worden und mögliche Maßnahmen zur Beschränkung betrachtet worden.
An dieser Vorgehensweise ist dem Stand der Technik und der örtlichen Situation seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu wiedersprechen.

18. Tunnelrichtlinie im Zusammenhang mit dem Umweltschutz

Einer abschließenden Bewertung der Frage, ob sich die Einwendung entsprechend der Darlegung auf die Einhaltung der Vorgaben der Tunnelrichtlinie berufen kann, weil diese in ihrem Erwäggrund 11 und Artikel 1 den Umweltschutz erwähnt, bedarf es nicht. Dagegen spricht allerdings bereits, dass die Tunnelrichtlinie den Umweltschutz jedenfalls nicht unmittelbar fördert. Auch eine mittelbare Förderung ist zweifelhaft, da hierfür gerade nicht ausreichend ist, dass die Rechtsvorschrift dem Umweltschutz zu dienen bestimmt ist, sondern dass sie auch tatsächlich dem Umweltschutz dient. Dies ergibt sich aus der im Vergleich zu § 64 Nr. 1 BNatSchG objektivierten Fassung. Unabhängig davon ist die Tunnelrichtlinie jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar, da Richtlinien nach Art. 288 AEUV nur Ziele vorgeben und den Mitgliedstaaten die Wahl der Transformationsmittel lassen. Soweit eine ordnungsgemäße Umsetzung in das nationale Recht erfolgt ist, besteht hierfür auch kein Bedarf. Das ist der Fall, weil die technischen Vorgaben der Tunnelrichtlinie in der RABT 2006 umgesetzt worden sind (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2006 zur betriebstechnischen Ausstattung von Straßentunneln vom 27.04.2006 – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Deren Vorgaben trägt die Planung vollumfänglich Rechnung.

19. Brandunterdrückungsanlage gefordert, da diese nicht nachträglich eingebaut werden kann

Das Lüftungskonzept im Brandfall hängt maßgeblich von der Tunnellänge ab. Gemäß Anforderung der RABT 2006 hat der Vorhabenträger im Zuge der Risikoanalyse ein entsprechendes Konzept entwickelt.

Bei Längslüftung sind dabei die Verkehrssituation, der Brandort und die Geschwindigkeit der Tunnelluftströmung entscheidend für den Betrieb der Lüftung. Als Lüftungsart bei Tunnel mit Richtungsverkehr ist dabei als Lüftungssystem eine Rauchabsaugung über die Zwischendecke mit steuerbaren Absaugöffnungen vorgesehen. Für den geplanten Elbtunnel ist demzufolge eine Brandentrauchungsanlage vorgesehen, die die Temperatur und die Rauchausbreitung begrenzt. Das Lüftungssystem kompensiert dabei die im Tunnel vorhandene schlechtere Rauchausbreitung gegenüber der freien Strecke. Das gesamte System ist auf den prognostizierten LKW-Verkehr im Tunnel abgestellt (SV-Anteil von 12,2 % also 5.010 Kfz/24h, vgl. 5.07 Ziffer dieses Beschlusses).

Um zu klären, ob von einer automatischen Brandbekämpfungsanlage (ABBA) ein wirksamer Beitrag zur Risikominderung zu erwarten ist, hat der Vorhabenträger einen Zusatzbericht zur Risikoanalyse im Mai 2010 von BUNG, Ernst Basler + Partner und PTV erstellen lassen (vgl. Materialband Ordner 1). Aufgrund der Abweichungen im Sicherheitsniveau in Bezug auf die Ausführungen nach RABT 2006, wegen der besonderen Tunnelcharakteristik der geplanten Elbquerung, ist sicherzustellen, mit welchen Zusatzmaßnahmen die vorhandenen Risiken kompensiert werden können und ein Sicherheitsniveau über dem eines richtliniengerecht ausgeführten Tunnels erzielt werden kann. Dafür ist die zuvor benannte quantitative Risikoanalyse mit zusätzlicher Installation einer automatischen Brandbekämpfungsanlage erstellt worden.

Das Gutachten zeigt auf, dass die Ausrüstung mit einer automatischen Brandbekämpfungsanlage zusätzlich zur Rauchabsaugung das Sicherheitsniveau beider Röhren über die Mindestanforderun-

gen der RABT 2006 hebt. Die ABBA weist allerdings von allen untersuchten Maßnahmen (siehe verschiedene Planfälle) nach der reinen Längslüftung mit Rauchabsaugung das geringste Sicherheitsniveau auf. Hinsichtlich der Selbstrettungsmöglichkeiten durch das zusätzliche Aktivieren einer ABBA im Vergleich zur reinen Rauchabsaugung wird nur eine geringfügige Verbesserung erwartet. Im Vergleich aller Planfälle weist die Installation einer ABBA die höchsten Zusatzkosten auf. Aus diesem Grund ergeben sich deutlich ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnisse. Ferner kommen zu den reinen Investitionskosten von ca. 6 Mio. € auch die Betriebserschwernis für die Tunnelreinigung, auch zusätzliche Aufwand bei der regelmäßigen Prüfung, Kontrolle und Wartung dazu, sowie die Gefahr der Fehlauslösung.
Zudem handelt es sich bei den vorgesehenen Maßnahmen um den Stand der Technik zum Zeitpunkt des Erlass des Beschlusses. Als schadensminimierende Variante wurde der Verkürzung der Detektionszeit der Vorzug gegeben.
Die in der RABT 2006 formulierten Anforderungen für den Tunnelbetrieb sind kein starrer Maßstab, sondern stellen den Mindeststandard dar. Dem Tunnelbetreiber können mit Planfeststellungsbeschluss jedoch nur die jeweils gebotenen Sicherheitsmaßnahmen auferlegt werden. Dritte haben keinen Anspruch auf Festschreibung eines besseren Sicherheitszustands. Dies gilt auch dann, wenn der „bessere Sicherheitszustand“ beispielsweise den Feuerwehren ihre Aufgabe im Brandfall erleichtern würde. Der Baulastträger des Straßentunnels ist daher nicht verpflichtet den bestmöglichen bzw. optimalen, sondern lediglich einen den Regeln der Technik entsprechenden ausreichenden Sicherheitsstandard zu gewährleisten, wie er in den technischen Normen fixiert ist, denen eine Abwägung zwischen Nutzen und Kosten von (weiteren) Sicherheitsmaßnahmen zugrunde liegt. Dies ist untersucht und berücksichtigt worden.
Aus den benannten Gründen und weil das Querungsbauwerk mit den zusätzlichen Maßnahmen der RABT 2006 entspricht, lehnt der Bund als Baulastträger die Kosten für diese zusätzliche Anlage zu übernehmen.
Rein technisch ist es möglich eine automatische Brandbekämpfungsanlage im Tunnel, im Bereich des Rauchkanals der geplanten Elbquerung, nachzurüsten. Insofern hat der Vorhabenträger vor Inbetriebnahme des Tunnels den Stand der Technik zu überprüfen (vgl. Auflage unter Ziffer 2.1.2.4 Nr. 2 des Beschlusses).

20. Landeplätze für Hubschrauber

Im Brandfall wird der gesamte Tunnel gesperrt werden, sodass sich die Autobahn selbst als Fläche für die Einsatzdienste eignet. Diese Praxis wird bereits bei in Betrieb genommenen Tunneln durchgeführt. Das Tunnelportal in Schleswig-Holstein ist für die Einsatzdienste sowohl über die Rettungszufahrt über die Deichreihe als auch über die A 20-Trasse zu erreichen. Auf diese Weise kann auch der Abtransport von Verletzten erfolgen.
Des Weiteren wurde mit den zuständigen Hilfsdiensten abgestimmt, am nördlichen Trogbauwerk und am Betriebsgebäude, Flächen für die Einsatz- und Rettungsdienste, sowie zusätzliche Feuerwehr-Aufstellflächen an den Kehrtwenden, vorzusehen. Es handelt sich um Behandlungsplätze,

Sammelstellen und den Bereitstellungsraum. Diese Flächen dienen dazu, neben weiteren Flächen in den Kehren, bei einem Großereignis im Tunnel sicherstellen zu können, dass die geplanten Flächen (geforderte Mindestgröße der DIN 14090 für Einsatzfahrzeuge wird sogar überschritten) für die zu erwartende Anzahl an Feuerwehrfahrzeugen, Rettungsfahrzeugen, Betreuungszelten und Hubschrauberlandeplätzen ausreichen.
In Niedersachsen liegen die Flächen für die Hilfsdienste nicht an der Einfahrtsmöglichkeit in den Trog, sondern am Betriebsgebäude und somit direkt an der L 111, an der damit auch gesonderte Hubschrauberlandeplätze vorgesehen werden können.

21. mangelnde Zufahrten für Einsatzkräfte, Überfahrten werden verlangt, Zuwegungen für Flüchtende fehlen

Einwendungen die mangelnde Zufahrtsmöglichkeiten zum nördlichen Tunnelportal des geplanten Elbtunnels für Einsatzkräfte anzweifeln, müssen entschieden zurückgewiesen werden.
Für den Regelfall ist geplant, dass die Zufahrt der Einsatz- und Rettungskräfte im Schadensfall über die ~ 2,5 km entfernte Anschlussstelle A 20 / B 431 und Trasse der A 20 zum Portal gelangen. Darüber hinaus steht die Betriebsstraße, parallel zur Langenhalsener Wettern (BWV-Nr. 11), zusätzlich für Einsätze auf der freien Strecke und dem Tunnel zur Verfügung. Da diese Betriebsstraße unter Begegnungsverkehr genutzt werden wird und sie gleichzeitig als Wirtschaftsweg dient, ist eine Ausführung in 6 m Breite geplant. Dieser Weg verläuft weiter auf beiden Seiten der parallel zur Autobahn bis zum Trogende, wo eine Überfahrt vorgesehen ist.
Als Abkürzung stehen zudem Feuerzufahrten an den oberen Trogenden zur Verfügung.
Zum besseren Manövrieren unmittelbar vor den Tunnelportalen können Einsatzfahrzeuge vor den Lüftungstrennwänden den Mittelstreifen queren.
Im Tunnel selbst sind bei Bau-km 11+430 und 8+820 zwei befahrbare Querschläge geplant.
Des Weiteren wird auf Ziffer 5.011 Betriebsstraße, Wirtschaftsweg, Rettungsweg - dieses Beschlusses verwiesen.

22. Brücke 10.05 birgt Engpass in Notsituation

Wie bereits oben beschrieben stellt die Zufahrtsmöglichkeit der Einsatzkräfte über die nächstgelegen Anschlussstelle (A 20/ B 431) zur Verfügung. Die Möglichkeit der Nutzung der Betriebsstraße als Feuerwehrzufahrt parallel zur Langhalsener Wettern und Autobahntrasse stellt darüber hinaus, aufgrund der geplanten 6 m Breite, keine Einschränkung im Begegnungsverkehr der Einsatzfahrzeuge im Schadensfall dar. Die Durchfahrtshöhe des Bauwerkes Nr. 10.05 beträgt mindestens 4,50 m lichte Höhe, womit gewährleistet werden kann, dass neben den Einsatzfahrzeugen auch landwirtschaftliche Fahrzeuge den Weg nutzen können.

23. Flächen für die Versorgung der Verletzten

Nach Auswertung der Einwendungen und Stellungnahmen des ursprünglich ausgelegten Plans und den Erörterungen, hat der Vorhabenträger den Plan dahingehend geändert, dass der Behandlungs-

platz südlich des Betriebsgebäudes auf ~3.000 m² erweitert wird, um Rettungsfahrzeuge und Geräte mit abzustellen (vgl. Deckblatt zur Anlage 7, Blatt 12). Die Erweiterung beruht auch auf der Forderung der für die Feuerwehr zuständigen Gemeinden, dass Privat-Pkws der freiwilligen Wehren abgestellt werden müssen. Zur Behandlung geretteter Personen wird eine 2.000 m² große Fläche zur Verfügung gestellt. Zusätzlich zum Behandlungsplatzwird auch die gesperrte Autobahn im Schadensfall zur Versorgung der Verletzten mit genutzt werden können. Da der Tunnel in diesem Fall gesperrt wird, kann die Versorgung der Verletzten auch auf der anderen Richtungsfahrbahn vorgenommen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die RABT 2006 keine Flächen für Verletzte vorschreibt.

24. Gefahrguttransporte nicht zulassen

Straßen dürfen grundsätzlich im Rahmen der Widmung von jedermann benutzt werden. Bei der hier kritisierten Fahrzeugart ist darauf hinzuweisen, dass die Gefahr nicht von der Straße ausgeht, sondern von deren nicht ordnungsgemäßer Benutzung. Diese nicht ordnungsgemäße Benutzung steht wie auch ein etwaiges verkehrswidriges Verhalten durch Verkehrsteilnehmer außerhalb des Verantwortungsbereiches des Straßenbaulastträgers.

Von Seiten des Vorhabenträgers sind in diesem Zusammenhang mit der Planung dieser Straße die Verhältnisse zu schaffen, die die Voraussetzung für eine sichere Verkehrsabwicklung liefern. Damit ist im Wesentlichen die Herstellung einer ordnungsgemäßen Straßenlage, auch innerhalb des Tunnelbauwerkes, nach den anerkannten Regeln der Technik zu verstehen.

Im Zuge der erstellten Risikoanalyse ist unter der Betrachtung der in der Gefahrenanalyse relevanten Szenarien auch das Szenario der Gefährdung unter Beteiligung von Gefahrgütern, bezüglich Explosion, Brand und Toxizität, betrachtet worden.

Die straßenverkehrsrechtliche Regelung für Gefahrguttransporte obliegt jedoch nicht der Planfeststellung. Im Planfeststellungsbeschluss, der im Zusammenhang mit den planfestzustellenden Unterlagen und den dazugehörigen Gutachten steht, sind die bautechnischen Probleme zu bewältigen, die ein Straßentunnel für die Durchleitung des Gefahrgutverkehrs aufwirft. Der geplanten Straßentunnel ist nach den einschlägigen Vorschriften, der „Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln“ (RABT), zu planen und zu errichten. Einen Ausschluss von Gefahrguttransporten liegen nach den vorliegenden Unterlagen nicht vor.

Vor Inbetriebnahme ist der Grundsatz, dass ein RABT-gerechter Tunnel auch von Gefahrguttransporten benutzt werden kann, durch eine risikoanalytische Untersuchung, gemäß zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Verfahrens zur ADR-Kategorisierung, zu überprüfen. Diesbezüglich wird auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2.4 Nr. 3 dieses Beschlusses verwiesen.

Liegt das dabei ermittelte Risiko durch Gefahrguttransporte unterhalb des festgelegten Risikovergleichswertes, so kann die Kategorie A vergeben werden, so dass der geplante Elbtunnel uneingeschränkt genutzt werden kann. Wird der Vergleichswert überschritten, werden nacheinander bestimmte Gefahrstoffe von der Nutzung ausgeschlossen, bis der Vergleichswert unterschritten wird. Dies führt dann zu der Kategorie B, C, D oder E.

Für die Durchfahrt durch einen Tunnel ist der jeweils restriktivste Code für einen Stoff der gesamten Ladung maßgeblich. Die zusammengesetzten Codes regeln die Beschränkung in Abhängigkeit von der Masse bestimmter Güter oder der Beförderungsart. Die Tunnelkategorie wird gemäß StVO am Portal bzw. im Zufahrtsbereich durch das Zeichen 261 (Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern) in Kombination mit einem Zusatzschild für die Tunnelkategorie angezeigt. Wenn keine Beschränkungen vorgesehen sind, wird auch keine gesonderte Beschilderung angeordnet.
Das mögliche Risiko wird also generell durch ein eventuelles, teilweises oder vollständiges Nutzungsverbot auf die zulässige Höhe beschränkt und nicht durch eine Aufrüstung im baulichen Brandschutz oder in der sicherheitstechnischen Ausstattung.
Sollte für den geplanten Tunnel eine Kategorie schlechter als A vergeben werden, so ist für den ausgeschlossenen Gefahrguttransport eine geeignete Umfahrungsstrecke zu finden und für diese die Zulässigkeit der Erhöhung der Gefahrgutanteile nachzuweisen. Erst wenn keine geeignete Umfahrungsstrecke gefunden werden kann, und auch alternative Transportwege (Schiene, Wasserstraße) nicht zur Verfügung stehen, wird das Gefahrgut wieder auf die Tunnelstrecke zurückverlagert und überlegt mit welchen organisatorischen Maßnahmen, das Risiko abgesenkt werden kann. Hierzu zählen z.B. zeitliche Begrenzungen wie eine Sperrung während der Tageszeiten, Konvoibildung, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Abstandsvorgaben. Eventuell ist auch in letzter Konsequenz, wenn die vorgenannten Möglichkeiten nicht zielführend sind, eine automatische Brandbekämpfungsanlage in die Untersuchung aufzunehmen.
Da es sich bei der A 20 jedoch um eine neue Straßenverbindung handelt, müssten die ausgenommenen Gefahrgüter die Straßen, die sie heute nutzen, auch in Zukunft weiter befahren.
Die Kategorisierung gemäß ADR erfolgt spätestens zur Inbetriebnahme und ist damit nicht planfestzustellen.

25. Geschwindigkeit im Tunnel ist mit Beschluss festzusetzen

Es wird gefordert, im Tunnel der geplanten Elbquerung im Zuge der A 20 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h mit Planfeststellungsbeschluss zu begrenzen.
Tunnel sollen, entsprechend den Vorgaben der RABT 2006, den verkehrlichen Verhältnissen der freien Strecke entsprechen, da sie Teil der Straße sind. Tunnel müssen jedoch hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Betriebssicherheit erfüllen. Bei der Abwägung der Belange Qualität des Verkehrsablaufes sowie der Wirtschaftlichkeit ist es vertretbar die Geschwindigkeit gegenüber der freien Strecke zu verringern. Es wird in der Regel eine zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h empfohlen.
Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt allerdings allein im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörde. Lediglich bei sehr hohen Verkehrsbelastungen und sehr hohen Betroffenheiten oder aus Sicherheitsgründen werden in Ausnahmefällen diesbezüglich Regelungen durch einen Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Diese Voraussetzungen liegen aber bei dem hier

planfestzustellenden Bauvorhaben nicht vor; der Tunnel entspricht mit den verstärkenden sicherheitswirksamen Maßnahmen der RABT.
Es ist richtig, dass sich die Anforderungen an das Beleuchtungsniveau in der Einsichtsstrecke des Tunnels gemäß RABT unter anderem bestimmt werden durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die entsprechenden Anforderungen nach RABT sind in dieser, neben den wirtschaftlichen Aspekten, ausführlich dargestellt. Gemäß RABT ist von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auszugehen. Diese, aus Gründen der Betriebssicherheit, vorgesehene Höchstgeschwindigkeit wird auch vom Innenministerium – Landespolizeiamt (Stellungnahme zur Planänderung vom 19.01.2013) begrüßt. Bei Bedarf diese jedoch noch weiter herabzusenken bleibt jedoch der zuständigen Verkehrsbehörde vorbehalten. Die betriebstechnische Ausstattung des Tunnels wird im Bauwerksentwurf im Zuge der Ausführungsplanung aufgestellt und im Einvernehmen mit den beteiligten Einsatzdiensten umgesetzt.
Die Forderung nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung mit Planfeststellungsbeschluss wird aus den vorgenannten Gründen zurückgewiesen.
Um die geplante zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h im Tunnel zu gewährleisten und insbesondere um Auffahrunfälle zu minimieren ist eine Geschwindigkeitsüberwachung als Tunnelausstattung geplant. Um den Tunnel RABT-gerecht auszubilden wurden mit der Risikoanalyse verstärkende sicherheitswirksame Maßnahmen untersucht und nachgewiesen. Die Überwachung der Geschwindigkeit bewirkt gemäß Gutachten eine Harmonisierung des Verkehrsflusses was die Häufigkeit von Verkehrsunfällen senkt.

26. Entwicklung eines Evakuierungsplans gefordert, insbesondere bei der Entwicklung von Schadgasen

Die RABT 2006 stellen die Grundlage für die Planung der Ausstattung von Straßentunneln und deren Betrieb. Die Maßnahmen der RABT dienen hauptsächlich der sicheren Verkehrsführung, der Vermeidung kritischer Ereignisse, dem Schutz der Tunnelnutzer und der Umwelt sowie der Unterstützung der Einsatzdienste bei der Hilfeleistung bei Bränden, Unfällen und Pannen.
Katastrophenpläne, sowie die gesamte Gefahrenabwehr, sind Aufgabe des Landes Schleswig-Holstein, der zuständigen Kreise und Gemeinden. Grundlage ist das Gesetz über den Katastrophenschutz in Schleswig-Holstein vom 10.12.2006 (GVBl. Schl.-H. 2000 S.665). Demnach werden dabei außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Katastrophenschutzpläne, als vorbereitende Maßnahmen bei der unteren Katastrophenschutzbehörde, unter Beteiligung der Betreiber der Anlagen, zu erstellen. Das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein ist sachlich zuständig für die Katastrophenschutzaufgaben, die räumlich über den Bezirk eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt hinausgehen. Somit wird vor Inbetriebnahme des Tunnelbauwerkes, entsprechend den gesetzlichen Regelungen des Landes Schleswig-Holstein, von den zuständigen Stellen des Landes entsprechende Katastropheneinsatzpläne unter Mitwirkungen des Tunnelbetreibers erstellt werden.
Aus Sicht der Planfeststellung besteht kein Anlass die gesetzlichen Regelungen in Frage zu stellen.

Hinsichtlich der Schadstoffe wird auf Ziffer 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.

27. Schadensszenarien; Aussagen zur Schadensverhütung, Schadensmeldung, zur Selbst- und Fremdrettung von Personen, Hilfeleistung, Brandbekämpfung

Das Gesamtsicherheitskonzept gemäß Abschnitt 0.4 der RABT 2006 muss, ausgehend von einem festzulegenden typischen Schadensszenario , wie Unfall, Brand, Lkw, Pkw etc., insbesondere Aussagen zur Schadensverhütung, Schadensmeldung, zur Selbst- und Fremdrettung von Personen sowie zur Hilfeleistung und Brandbekämpfung beinhalten. Das Gesamtsicherheitskonzept hat der Vorhabenträger im Zuge der Planänderung als Bestandteil der Sicherheitsdokumentation im Materialband der Planfeststellungsunterlage eingebracht.

Zugrunde gelegte typische Szenarien sind die Typen Kollision und Brand, die i.d.R. für alle Straßentunnel gelten. Wovon sowohl Pkw, als auch Lkw und Motorräder betroffen sein können. Des Weiteren ist das Szenario – Brand in den Betriebsräumen – betrachtet worden. Bei diesen Betrachtungen sind, abgezielt auf die besondere Situation Elbquerung, entsprechende Witterungseinflüsse und Überflutungen infolge Hochwasser zu berücksichtigen.

Durch diese Szenarien werden die möglichen Schadenwirkungen erzeugt.

Unter Ziffer 2.3 sind in dem Gesamtsicherheitskonzept die Aussagen zur Schadensverhütung aufgeführt. Dabei dienen die nach RABT beschriebenen Maßnahmen der Vermeidung oder Verhütung der zu betrachtenden kritischen Ereignisse. Die betriebstechnischen Maßnahmen schützen Leib und Leben der Tunnelnutzer. Wie auch auf der freien Strecke kann jedoch ein Restrisiko nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Störungen sind Abweichungen vom störungsfreien Regelbetrieb. Sie beruhen entweder auf unzulässigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer, liegengebliebenen Fahrzeugen oder auf technische Ursachen. Beim Eintritt von Störungen greift unmittelbar die betriebstechnische Ausstattung. Hierfür sind zusätzlich zur visuellen Überwachung verschiedene Detektionseinrichtungen vorgesehen. Folgen trotz entsprechender Maßnahmen kritische Ereignisse greift die Tunnelleitzentrale ein.

Neben den Detektionseinrichtungen und Visueller Überwachung, können auf betroffene Verkehrsteilnehmer Störungs- oder Notrufmeldungen aus dem Tunnel über die geplanten Notrufsprechstellen an die Tunnelleitzentrale absetzen.

Die Häufigkeit eines Unfalls im Tunnel ist wegen der geplanten sicherheitsrelevanten Maßnahmen im Vergleich mit der freien Strecke geringer. Bei Unfällen wie z.B. Kollision ist eine Selbstrettung der Tunnelnutzer i.d.R. nur dann erforderlich, wenn infolge des Unfalls eine weitere Schadensentwicklung stattfindet, wie wenn z.B. Schadstoffe austreten oder ein Brand entsteht. Nach der Schadensmeldung werden die Tunnelnutzer informiert und per Durchsagen zu den sicheren Bereichen geführt. Um die Flucht und damit die Selbstrettung zu unterstützen, schalten sich automatisch die Orientierungsleuchten zu den Notausgängen ein. Die Selbstrettung selbst erfolgt über die Querschläge in den Nachbartunnel.

Für die Brandbekämpfung in den Brandphasen, die Rettung der Verkehrsteilnehmer aus dem Tunnel und deren nachfolgende Versorgung ist die Unterstützung der Einsatzdienste als Fremdrettung uner-

lässlich. Die Ausstattung des Tunnels erfolgt daher mit den entsprechenden baulichen und betriebstechnischen Ausstattungselementen.
Für die Brandbekämpfung stehen den Einsatzkräften oberirdisch Betriebsgebäude mit Blickkontakt zum Portal zur Verfügung, wo die Einsatzleiter alle erforderlichen Informations- und Bedienfunktionen nutzen können.
Für das Bauwerk der neuen Elbquerung ist entsprechend der RABT 2006 ein Gesamtsicherheitskonzept erstellt worden. Damit hat der Vorhabenträger alle zu diesem Planungsstand erforderlichen Untersuchungen dargelegt und verwertet. Darüber hinaus gehende Untersuchungen sind ihm nicht aufzuerlegen.

28. Lüftungskonzept für Extremfall auslegen

Über die Tunnellüftung besteht eine Vorplanung von elbe link 2008. Diese enthält das Konzept und alle Vordimensionierungen, die für die Gestaltung des Bauwerks, insbesondere der Rauchkanäle und Rauchabsaugöffnungen im Tunnel, der Aufstellplätze der Axialventilatoren und der Entrauchungskamine notwendig waren. Die Wahl des Lüftungs- und Entrauchungssystems erfüllt die Vorgaben der RABT 2006, Abschnitt 4.
Das Lüftungssystem wird grundsätzlich entsprechend der aktuellen RABT unter Berücksichtigung der Längsneigung bestimmt.
Die Lüftung erfolgt im Normalbetrieb über die natürliche Längslüftung durch die Kolbenwirkung der Fahrzeuge mit Unterstützung durch Strahlventilatoren bei Bedarf. Der Regelbetrieb dient dazu den Kraftfahrer im Tunnel mit ausreichend Atemluft zu versorgen, die Sichtverhältnisse sicherzustellen sowie unzulässige Schadstoffimmissionen zu verhindern.
Im Brandfall verringert die Lüftung die Rauch- und Hitzewirkungen sowohl auf den Fluchtwegen im Fahrzeugraum als auch auf den Rettungswegen, da das Primärziel die Selbstrettung ist. Weiter dient die Lüftung der Entrauchung nach einer Rettungsphase.
Im Planfall 1 (Untersuchungstunnel mit verkürzter Detektion) steht die erforderliche Lüftungsleistung der Rauchabsaugung entsprechend den Vorgaben der RABT eine Minute nach erfolgter Detektion zur Verfügung. Die Rauchausbreitung und somit das Schadensausmaß infolge Rauch- und Temperatureinwirkung ist abhängig von der Aktivierung der Lüftungseinrichtungen nach Detektion des Brandes. Aufgrund der zu erwartenden LKW-Fahrleistung von 18.534 LKW-km pro Tag und Röhre wurden Brandleistungen von 100 MW bei der Bemessung der Lüftungsanlage zugrunde gelegt. Entsprechend den Vorgaben und Empfehlungen des Lüftungsgutachtens von Wehner, HBI 08/2008, wird für die untersuchten Tunnelvarianten eine Rauchabsaugung mit einzeln ansteuerbaren Absaugöffnungen modelliert. Die Belüftung der Tunnel erfolgt im Fall des Längslüftungbetriebs ausschließlich über Strahlventilatoren und im Rauchabsaugbetrieb mittels einzeln ansteuerbaren Rauchabsaugvorrichtungen. Nach erfolgter Detektion wird mit Hilfe entsprechender Steuerungsprogramme die Ausbreitung der Rauchgase bzw. des Brandes beeinflusst. Es wird die Annahme getroffen, dass in einem von hundert Fällen das Aktivieren des entsprechenden Lüftungsprogramms nicht erfolgt.

Die quantitative Risikountersuchung baut auf der im Rahmen der Entwurfsplanung durchgeführten qualitativen Risikoabschätzung auf, die zu einer verstärkten Auslegung der Lüftung und zu einer Reduzierung des Notausgangabstandes im Bereich des 4%-tigen Längsneigungsabschnitts geführt hat. Ausgehend von der Notwendigkeit verstärkende sicherheitswirksame Maßnahmen zur Kompensation der Längsneigung über 3 % vornehmen zu müssen, wurde die Wirksamkeit von zwei Maßnahmen untersucht und nachgewiesen. Zur Begrenzung des Schadensausmaßes im Brandfall wurde eine verkürzte Branddetektion untersucht. Durch diese zusätzliche technische Ausstattung können zum einen die Brandlüftung sowie die Sperrung des Tunnels frühzeitig aktiviert werden und zum anderen können die Tunnelnutzer im Gefahrenbereich eines Brandes deutlich früher zur Flucht aufgefordert werden. Somit wird mindestens das gleiche Sicherheitsniveau wie einem Tunnel mit 3 % Längsneigung bewirkt werden.
Da bereits eine Dimensionierung nach einer Brandleistung von 100 MW, welches die höchste Bemessungsbrandleistung nach RABT 2006 darstellt und dem Brand eines Gefahrgut transportierenden LKW bzw. dem Brand mehrerer LKW entspricht, zu erhöhten Anforderungen an die Lüftungsanlage führt, für die eine spezielle Kosten-Risiko-Abwägung vorzunehmen war, ist eine darüber hinaus gehende Erweiterung des Lüftungssystems erst recht nicht erforderlich. Dem Vorhabenträger ist somit keine Erweiterung der Lüftungsanlage für den Extremfall aufzuerlegen.

29. Risiken wie Ausfall Lüftung, Sicherheitseinrichtung, Hauptenergieversorgung, Bedien- und Kommunikationsfehler, Verfügbarkeit Ereignisdienste, mangelhafte Erhaltung und Betrieb gem. Risikoanalyse

In der Risikoanalyse nach RABT 2006 ist der Ausschluss der Risikorelevanz beschrieben und erläutert. Ein Punkt stellt den Ausfall der Betriebstechnik dar. Sie ist so ausgelegt, dass ein hohes Maß an Redundanz und automatischer Überwachung gewährleistet ist. Zudem wird eine unterbrechungsfreie Stromversorgung vorgesehen, um die Betriebstechnik unabhängig sicherzustellen. Die meisten Sicherheitseinrichtungen sind bereits für einen Ereignisfall ausgelegt. Nur in besonderen Szenarien, wie gleichzeitiger Ausfall mehrerer Einrichtungen, was als geringe Wahrscheinlichkeit einzustufen ist, führt zu einem erhöhten Risiko.
Die technische Ausstattung des geplanten Elbtunnels und damit zusammenhängendem Ausfall stellt keine besondere Charakteristik dar, sodass eine gesonderte Betrachtung des Ausfalls von Betriebseinrichtungen nicht erforderlich ist.

30. Explosionsrisiken sind zu überprüfen

Nach der RABT 2006 ist es notwendig, wegen der besonderen Charakteristik des geplanten Tunnels eine Risikoanalyse mit den Grundlagen der Ergebnisse einer Gefahrenanalyse durchzuführen. Mit der Gefahrenanalyse werden aus einer Vielzahl möglicher Gefährdungen relevante Gefährdungsszenarien identifiziert, die in der weiterführenden Risikoanalyse vertieft betrachtet werden. Ein Szenario stellt die Beteiligung von Gefahrgütern gemäß ADR – Explosion dar (Ziffer 2.3.4 der Risikoanalyse). Damit sind die Bedenken der Einwender bereits erkannt und berücksichtigt worden.

31. gleichzeitiger Unfall in beiden Röhren

Im Zuge der Risikoanalyse sind alle als relevant eingestuften Gefährdungen in verschiedenen Szenarien betrachtet worden. Dabei sind neben dem Worst-case-Szenario mit den Ursachen, Auslösern und Konsequenzen auch die dazugehörigen Schlussfolgerungen und Beurteilungen dargestellt. Dabei können zielgerichtet nicht alle möglichen Szenarien betrachtet werden, ein Restrisiko (vgl. Punkt Restrisiko) bleibt immer bestehen. Zudem besteht laut Aussage des Gutachters nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit eines solchen Unfallereignisses.

32. Tunnelbruch

Im Zuge des Hydraulischen Gutachtens der TUHH vom Mai 2007 zur Abschätzung der Folgen für den Katastrophenfall Deichbruch bei dem Neubau der A 20, sind in diesem Zusammenhang auch hydraulische Annahmen für den Fall des Versagens der Tunneldecke getroffen worden. Bei diesem Katastrophenszenario wurde vereinfachend und auf der sicheren Seite liegend angenommen, dass das Loch in der Tunneldecke so groß ist, das es zu einem ungehinderten verlustfreien Einströmen in den Tunnel kommt. Ergebnis der Untersuchung ist, dass es bei einer massiven Beschädigung des Tunnels selbst, zu einem Anstieg des Wassers durch den Tunnel auf beiden Seiten führen würde. Unter normalen Tidebedingungen wird es voraussichtlich zu einer vollständigen Flutung des Tunnels kommen. Jedoch, aufgrund der geplanten Trogumwallungen in Niedersachsen (+3,10 mNN) und Schleswig-Holstein (+3,50 mNN), wird es in keinem Fall zu einem Wasseraustritt aus dem Tunnel kommen. Eine zusätzliche Gefährdung des Deichhinterlandes durch Überflutung wird durch das geplante Elbquerungsbauwerk demzufolge ausgeschlossen. Eine Erhöhung der Trogumwallung ist daher dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.
Des Weiteren wird auf den Punkt „Deichsicherheit“ verwiesen.

33. Restrisiko

Wie auch bereits unter Ziffer 0.2 der RABT 2006 beschrieben, kann ein Restrisiko auch bei einem noch so großen Aufwand in der technischen Ausstattung und in der Überwachung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden und muss akzeptiert werden. Durch die Planung der Tunnelausstattung nach RABT und durch die Bemessung des Bauwerkes nach ZTV-ING handelt der Vorhabenträger nach den gültigen Regelwerken und dem Stand der Technik. Dieses Restrisiko ist damit hinzunehmen. Der Vorhabenträger hat zur Abgrenzung des für den vorliegenden geplanten Straßentunnel zu untersuchenden Umfangs sowie die zu berücksichtigenden Randbedingungen im Zuge einer Gefahrenanalyse detailliert festgelegt, welche Szenarien und Einflüsse betrachtet werden müssen. Konkrete Vorgaben bietet die RABT dabei nicht. Die in den RABT beschriebenen Maßnahmen dienen neben der sicheren Verkehrsführung insbesondere auch der Vermeidung oder Verhütung kritischer Ereignisse wie Kollision oder Brände zum Schutz des Tunnelnutzers und damit auch Schäden an Personen oder dem Tunnel selbst. Kommt es jedoch zu kritischen Situationen, schützen die betriebstechnischen Maßnahmen Leib und Leben der Tunnelnutzer. Wie auch auf der freien Strecke kann ein Restrisiko jedoch nie vollständig ausgeschlossen werden.

34. Instandsetzung nach Brand im Tunnel

Seitens der Einwender wird bemängelt, dass die Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der Ausführungen der Wiederherrichtung des Tunnelbauwerkes nach einem Großschadenereignisses unvollständig sind. Das Ausmaß und die Instandhaltungsmaßnahmen eines solchen Ereignisses sind für den Einzelfall zu beurteilen, die Zuständigkeiten der Auswertung liegen gemäß der RABT bei den entsprechenden Organisationsformen.

Den im Brandfall entstehenden Schaden am Bauwerk und die damit verbundenen Instandsetzungsaufwendungen und Verkehrseinschränkungen werden vom Vorhabenträger in Kauf genommen. Der Tunnel wird im Regelfall im Richtungsverkehr betrieben. In Ausnahmefällen, wie z. B. für Instandhaltungsarbeiten oder Instandsetzungsarbeiten nach einem Ereignisfall, ist jedoch auch ein Gegenverkehr in einer Tunnelröhre unter Baustellenbedingungen zulässig. Die Bemessung der Betriebstechnischen Ausstattung (z. B. Lüftungssystem) deckt diesen Fall ab.

Demzufolge sind dem Vorhabenträger keine weiteren Untersuchung zur Planfeststellung aufzuerlegen.

Risikoanalyse und Sicherheitsdokumentation

Die Bezeichnung Sicherheitsdokumentation wurde im Zusammenhang mit der EG-Tunnelrichtlinie neu eingeführt und in die RABT, Ausgabe 2006, übernommen. Eine Sicherheitsdokumentation ist für alle Tunnel des Bundesfernstraßennetzes mit einer Länge ab 400 m zu führen. In ihr sind die für die Sicherheit des Tunnelnutzers maßgeblichen vorbeugenden und sichernden Maßnahmen aufzustellen und fortzuschreiben. Die Sicherheitsdokumentation ist für jedes Tunnelbauwerk objektspezifisch zu erstellen und über die gesamte Lebensdauer des Bauwerks fortzuschreiben.

Die Sicherheitsdokumentation dient als umfassender Bericht zur Tunnelsicherheit, in dem alle relevanten Aspekte von Bauwerk und Ausrüstung bis Betrieb und Organisation über die Lebensdauer des Tunnelbauwerkes von der Planung über den Bau bis zum Betrieb zusammengefasst werden.

Der Umfang und die Notwendigkeit durchzuführender Untersuchungen werden anhand der Vorgaben der RABT 2006 aufgezeigt. Zusätzlich wird angegeben, welche Unterlagen in die Sicherheitsdokumentation aufzunehmen sind, bzw. auf welche externe Unterlage verwiesen werden kann.

Das Erfordernis der vorbeugenden und sichernden Maßnahmen erfolgt unter der Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und Behinderung, Art der Straße, der Gesamtauslegung des Bauwerks, seiner Umgebung, der Art des Verkehrs und der Einsatzbedingungen der Einsatzdienste, um die Sicherheit der Nutzer sicherzustellen.

Der Tunnelmanager hat vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Sicherheitsbeauftragten eine Sicherheitsdokumentation zu erstellen, in der die Unterlagen aus dem Gesamtsicherheitskonzept und der durchgeführten Risikoanalyse, wie in diesem Fall notwendig, enthalten sind und die nach Inbetriebnahme durch weitere Unterlagen und Berichte laufend zu ergänzen ist. Die Sicherheitsdokumentation des geplanten Elbtunnels im Zuge der A 20 hat den Stand März 2011.

Bestandteil der Sicherheitsdokumentation sind die in Abschnitt 0.4 der RABT beschriebenen Unterlagen des Gesamtsicherheitskonzepts, die nach Abschnitt 0.5 erforderliche Risikoanalyse sowie das Sicherheitsgutachten nach Abschnitt 1.1.5.
Weist ein Tunnel ab 400 m eine besondere Charakteristik auf, hinsichtlich der in dem Gesamtsicherheitskonzept zu betrachtenden Parameter, ist eine Risikoanalyse durchzuführen. Des Weiteren ist eine Risikoanalyse durchzuführen wenn die baulich-technischen Anforderung nicht gemäß RABT umgesetzt werden können oder die Umsetzung nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre, wie zur Festlegung und Art des Lüftungssystems und zur Überprüfung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten.
Im Ergebnis der Risikoanalyse des geplanten Elbtunnels im Zuge der A 20 ist festgestellt worden, dass gegenüber dem Referenztunnel nach RABT ohne zusätzliche Maßnahmen ein niedrigeres Sicherheitsniveau aufgewiesen wird. Signifikante Unterschiede liegen insbesondere bei der Oströhre, Fahrtrichtung Glückstadt, mit der 4 % - Steigung am Tunnelende. Die 4 %-Längsneigung am schleswig-holsteinischen Tunnelende sind aus Gründen der Eingriffsminimierung, denn auch Aushub ist ein Eingriff, und aus Kostengründen gewählt worden.
Die qualitative Risikoabschätzung der Entwurfsplanung hat dazu geführt, dass die Auslegung der Lüftung verstärkt wurde und zu einer Reduzierung des Notausgangabstandes im Bereich des 4 %-tigen Tunnelabschnitts ohne Erhöhung der Anzahl.
Zur Kompensation der Erreichung des geforderten Sicherheitsniveaus sind weitere als die bereits geplanten Maßnahmen erforderlich, deren Gleichwertigkeit durch die Risikoanalyse nachgewiesen werden. Als Maßnahmen zur Reduzierung der Risiken sind die Verkürzung der Ereignisdetektion (Planfall 1) sowie die Installation einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (Planfall 2) untersucht und nachgewiesen worden. Nach einem Ereigniseintritt wirken sich schadensausmaßmindernde Maßnahmen aus, welche die Selbstrettung unterstützen bzw. die Anzahl von potenziell betroffenen Personen reduzieren. Eine schnellere Detektion kann ebenfalls den Erfolg einer Selbstrettung aufgrund einer früheren Alarmierung bzw. Aktivierung von Sicherheitseinrichtungen verbessern. Durch Maßnahmen zur Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit lässt sich die Eintrittshäufigkeit von Unfällen infolge überhöhter Geschwindigkeiten verringern.
Aufgrund seiner Kombination der Eigenschaften weist der geplante Elbtunnel eine besondere Charakteristik auf. Mit der Risikoanalyse ist aufzuzeigen, welche spezifischen Risiken sich daraus ergeben und ob zur Gewährleistung der Sicherheit zusätzliche Maßnahmen und/oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind, die über den Standard der RABT hinausgehen. Bei den zu berücksichtigenden Parametern der besonderen Charakteristik nach RABT kommt hinzu, dass es sich bei dem geplanten Tunnel um einen Unterwassertunnel handelt. Zur Abgrenzung des Umfangs und der zu berücksichtigenden projektspezifischen Randbedingungen ist im Zuge einer Gefahrenanalyse festgelegt worden, welche Szenarien und Einflüsse dabei betrachtet werden müssen. Aufgrund der besonderen Charakteristik sind eine Vielzahl möglicher Maßnahmen zusammengestellt und bewertet worden. Die Bewertung erfolgt mit Hilfe einer Kosten-Wirksamkeits-Analyse.

Die beiden Maßnahmen, verkürzte Detektionszeit und die Geschwindigkeitsüberwachung, werden aufgrund der Kostenwirksamkeit jeder einzelnen Maßnahme empfohlen. Damit kann das ohnehin schon sehr hohe Niveau gesteigert und das Niveau des Vergleichstunnels übertroffen werden.
Die Risikoanalyse hat gezeigt, dass der Sicherheitsstandard des Tunnels Elbquerung mit den entsprechenden Maßnahmen genügt. Dies kann die Planfeststellungsbehörde nachvollziehen, weitere Untersuchungen oder auch Maßnahmen sind dem Vorhabenträger damit nicht aufzuerlegen.

35. Gesamtsicherheitskonzept

Wie bereits unter Punkt 27 dieses Abschnittes des Beschlusses beschrieben, ist das Gesamtsicherheitskonzept gemäß Abschnitt 0.4 der RABT 2006 als Anlage 4 der Sicherheitsdokumentation im Zuge der Planänderung in die Planfeststellungsunterlage, Materialband 1, integriert worden. Die aus der Gesamtsicherheitsbetrachtung resultierenden baulichen Maßnahmen müssen Bestandteil der der Planfeststellungsunterlage sein. Das Gesamtsicherheitskonzept gemäß Abschnitt 0.4 der RABT 2006 muss, ausgehend von einem festzulegenden typischen Schadensszenario, wie Unfall, Brand, Lkw, Pkw etc., insbesondere Aussagen zur Schadensverhütung, Schadensmeldung, zur Selbst- und Fremdrettung von Personen sowie zur Hilfeleistung und Brandbekämpfung beinhalten.
Das Gesamtsicherheitskonzept entspricht den Vorgaben der RABT 2006.
Die die Sicherheit beeinflussenden Maßnahmen gemäß Gesamtsicherheitskonzept sind in Anlage 1 – Erläuterungsbericht, Ziffer 4.8, der Planfeststellungsunterlagen aufgeführt. Damit sind die Anforderungen der RABT an die Planfeststellungsunterlage vollständig erfüllt.

36. Brandschutzkonzept

Man unterscheidet zwischen vorbeugenden und abwehrenden Brandschutz. Beim vorbeugenden Brandschutz handelt es sich um baulichen, anlagentechnischen sowie organisatorischen Brandschutz. Der abwehrende Brandschutz erfolgt wenn es zum Brandfall kommt. Dazu gehören insbesondere die Maßnahmen der Feuerwehr (siehe Punkt 37).
Der geplante Elbtunnel der A 20 wird mit einem baulichen Brandschutz nach ZTV-ING-Teil 5-Tunnelbau, Ziffer 10, ausgestattet.
Die Auswirkungen eines Tunnels werden durch die Brandbelastung, die Lüftungsverhältnisse sowie die Konstruktion des Tunnels bestimmt. Bei Brandeinwirkung auf den Tunnel dürfen keine Schäden auftreten, die die Standsicherheit gefährden, keine Verformungen der Konstruktion entstehen, die die Gebrauchstauglichkeit einschränken und es muss die Dichtigkeit weitgehend gewährleistet bleiben. Konstruktive Brandschutzmaßnahmen sind entsprechend einzuhalten bzw. rechnerisch nachzuweisen. Hierbei sind die beschriebenen Maßnahmen darauf abzustellen, dass die tragende Bewehrung nicht über 300 °C erwärmt wird. Diese Anforderungen sind bereits bei der Bauwerksplanung des Tunnels zur Entwurfsaufstellung, elbe link – Hamburg 2008, berücksichtigt worden. Teil des Erläuterungsberichtes zum Bauwerksentwurf ist das Sicherheitskonzept des Bauwerks als Beitrag zum Gesamtsicherheitskonzept nach RABT. Die wesentlichen Bauwerksdaten sind in der Sicher-

heitsdokumentation, Materialband 1, sowie im Erläuterungsbericht, Anlage 1, der Planfeststellungsunterlagen enthalten.
Auch der Innenausbau des Tunnels ist hinsichtlich des Brandschutzes gemäß der ZTV-ING-Teil 5-Tunnelbau an entsprechende Anforderungen gebunden. Dafür werden die Oberflächen der Tübbingröhren und die Rauchabzugsdecke mit wärmeisolierenden Brandschutzplatten versehen. Die anderen Flächen der Tübbinge werden bereits durch die Anprallwand und andere Bauteile geschützt. Des Weiteren werden verzinkte Mattenbewehrung an der Unterseite der Decke und am Rauchkanal sowie Fugeneinlagen der Baustoffklasse A vorgesehen.
Für die Besonderheit eines Unterwassertunnels, wie bei dem hier planfestzustellenden Elbtunnel, ist gemäß ZTV-ING eine Verlängerung der Vollbrandphase der Brandkurve um 30 Minuten auf 55 Minuten vorzunehmen. Basierend auf dem Forschungsprojekt „Brandkurven für den baulichen Brandschutz von Straßentunneln“ für sensible Tunnelbauwerke hat das BMVBS in seinem Rückgabeschreiben zum Bauwerksentwurf des Elbtunnels (AZ 18/7194.90/25-881830 vom 03.06.2009) ebenfalls vorgegeben, die Vollbrandphase um 30 min zu verlängern. Dies ist mit den oben beschriebenen baulichen Brandschutzmaßnahmen berücksichtigt worden.
Der Brandschutz wird grundsätzlich durch Querschläge und Rettungswege einerseits, wie aber auch andererseits durch eine Rauchabzugsanlage sichergestellt. Der Tunnel erhält eine Brandentrauchungsanlage, die die Temperatur und die Rauchausbreitung begrenzt.
Dabei stellen zwei Phasen eines Fahrzeugbrandes die Anforderungen an die Lüftung. Die erste bedeutet die ersten 15 min nach Brandausbruch zur Unterstützung der Selbstrettung. Die zweite stellt die Unterstützung der Brandbekämpfung dar, entweder durch Absaugung oder einseitigen Rauchabtrieb.
Wie bereits weiter oben beschrieben, wird die Lüftungsanlage nach einer Brandleistung von 100 MW bei einer Rauchgasentwicklung von 200 m^3/s dimensioniert. Dies entspricht dem Brand eines Gefahrgut transportierenden Lkw bzw. mehrerer Lkw. Entsprechend Abschnitt 4.3.2, Tabelle 8 der RABT 2006 stellt dies die höchst zugrunde zu legende Bemessungsbrandleistung für Tunnel dar und ist entsprechend in der Risikoanalyse zu beachten. Hierbei handelt sich nicht um das Maximum des Möglichen, aber auch die RABT hält diese Bemessung für ein sog. „worst-case“ für nicht vertretbar. Restrisiken bestehen und sind grundsätzlich hinzunehmen. In der Risikoanalyse sind entsprechende Eintrittswahrscheinlichen und deren Ausmaße beschrieben und nachgewiesen.
Im Brandfall hängt das Lüftungssystem wesentlich von der Tunnellänge ab. Bezüglich der Auslegung der Lüftungsanlage wird des Weiteren auf Punkt 28 verwiesen.
Der Elbtunnel wird RABT-gerecht ausgeführt, indem, wie oben beschrieben, Detektoren vorgesehen werden, die eine Branderkennung in 15 Sekunden sicherstellen sowie die Installation einer Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen wird.
Neben den baulichen Anlagen stellen auch die Brandmeldeanlagen einen notwendigen Bestandteil des Brandschutzkonzepts. Neben der ständigen visuellen Tunnelüberwachung mehrerer unabhängig voneinander arbeitender Branddetektionssysteme wie Temperaturmessung, Sichttrübungsmessung und automatische Videobildauswertung. Aus der Empfehlung der Risikoanalyse ist die automati-

sche Videobildauswertung geeignet der verkürzten Detektionszeit zu entsprechen. Wegen der Verkürzung auf 1 min wird es hierdurch der Tunnelleitzentrale ermöglicht eventuell erforderliche Selbstrettungsmaßnahmen einzuleiten.
Da der Tunnel RABT-gerecht ist, sind auch keine weiteren Maßnahmen am Tunnel vorzusehen. Die Ausführungen der Unterlagen und des Gutachters im Erörterungstermin sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schlüssig. Es ist nicht erkennbar, inwieweit die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger als Folge weitere Auflagen erteilen müsste, wie dies von den Einwendern gefordert wurde.

37. Werkfeuerwehr

Mit den in der Risikoanalyse empfohlenen zusätzlichen Maßnahmen zur Kompensation des Sicherheitsniveaus, wie oben beschrieben, ist der hier planfestzustellende Elbtunnel RABT-gerecht. Er entspricht folglich dem Stand der Technik und damit auch § 4 Satz 1 FStrG. Der Vorhabenträger wird damit seiner Verantwortung gerecht, dass sein Bauwerk den Anforderungen der Sicherheit genügt. Es besteht somit kein größeres Gefährdungspotenzial als auf der freien Strecke.

Das Rettungskonzept selbst basiert überwiegend auf der Selbstrettung. Ein Bedarf für die Fremdrettung besteht vor allem bei Personen, die infolge eines Unfalls im Fahrzeug eingeschlossen sind und sich nicht selbst befreien können. Entwickelt sich aus einem Unfall ein Brandereignis, dann steht für die Fremdrettung nur ein eng begrenzter Zeitraum von bis zu 10 min zur Verfügung bis das Fahrzeug die Vollbrandphase erreicht hat. Für die Rettung ohne Brandereignis rechnet man mit Einleitung von Rettungsmaßnahmen nach etwa 15 bis 20 min, wie auch auf der freien Strecke.
Gemäß der „Untersuchung von risikorelevanten Gesichtspunkten sowie Bewertung der Möglichkeiten und Grenzen des Feuerwehreinsatzes für den Tunnel Elbquerung im Zuge der A 20 bei Drochtersen und Kollmar“ von DMT Leipzig vom 30.09.2008 sind Brandszenarien im ungünstigsten Fall vorstellbar, die trotz Einhaltung der Hilfsfrist auch durch eine Werksfeuerwehr nicht oder nur schwer beherrschbar sind. Dies liegt an der Länge des Tunnels, also an welcher Stelle der Brandherd auftritt, sowie ob der Brandherd in einer Röhre entgegen der Fahrtrichtung liegt, die zunächst geräumt werden müsste. D.h. in dieser ungünstigen Konstellation auf schleswig-holsteinischer Seite wird die Hilfsfrist (gem. den Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft der Berufsfeuerwehren) deutlich überschritten, selbst wenn eine Werksfeuerwehr eingerichtet wäre. Demnach könnte auch die Feuerwehr in Glückstadt, wegen ihrer Ausrückzeit, eine Einfahrt in die „saubere“ Röhre unabhängig von der Fahrtrichtung bewerkstelligen.
Bei der Rettung eingeschlossener Personen ohne Brandereignis kann eine Werkfeuerwehr zwar innerhalb der Frist den Unfallort erreichen, bei größeren Bränden (größer 30 MW Brandleistung) liegen die Hilfsfristen, auch bei Einrichtung einer Werkfeuerwehr, aber bezüglich der effektiven Brandbekämpfung über der angegebenen Zeit eines Feuerübersprungs.
Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Einrichtung einer Werkfeuerwehr in keiner denkbaren Konstellation dazu beitragen würde, das Ausmaß zu begrenzen.

Das Gutachten Tetzner, Steinert, Riva 09/2008 (DMT) empfiehlt demzufolge die Übertragung der Rettung und Brandbekämpfung auf die umliegenden Freiwilligen Feuerwehren mit der entsprechenden technischen Ausstattung sowie Ausbildung und Training für Tunnelbrände. Für Schleswig-Holstein sollten des Weiteren hauptamtliche Kräfte für den Ersteinsatz vorgesehen werden, um die gesetzliche Hilfsfrist einzuhalten, sowie die Anordnung eines stationären Löschsystems, welches eine Schädigung des Bauwerks minimiert sowie den Zugang der Einsatzkräfte zur Brandbekämpfung auch noch nach 30 Minuten nach Brandausbruch ermöglicht. Hierzu ist festzuhalten, da der Brandschutz eine kommunale Aufgabe ist und es auch keine einheitlichen Zeiten für die Hilfsfrist gibt. Die Gemeinden legen diese vielmehr in Brandschutzbedarfsplänen entsprechend den örtlichen Gegebenheiten fest. Diese halten sich aber meistens an die Vorgaben der Arbeitsgemeinschaft der Berufsfeuerwehren.

Für den Elbtunnel wurde 2008 eine Brandschutz- und Gefahrenabwehranalyse erstellt (Anlage 1 zum Gutachten Tetzner, Steinert, Riva – Brandschutz- und Gefahrenabwehranalyse für den geplanten Tunnel Elbquerung der A 20 Drochtersen-Kollmar (Schulz und Sulk, 09/08)). Sie setzt sich auseinander mit der Soll-Konzeption zur angemessenen Abdeckung der Gefährdung sowie mit dem Vergleich des derzeitigen Ist-Zustandes und führt zur Feststellung des Bedarfs. Dieses Konzept stellt die fachliche Vorgabe zur Abdeckung der derzeitigen Gefährdungslage im Hinblick auf die Pflichtaufgaben nach LKatSG (Schleswig-Holstein) (Niedersachsen: NKatSG) dar. Über die Umsetzung der Ergebnisse der Brandschutz und Gefahrenabwehranalyse ist ein gemeinsamer Beschluss durch die beteiligten Entscheidungsgremien der betroffenen Kreise und den Feuerwehren zu treffen. Dieses für derartige Bauvorhaben abgestimmte Sicherheitskonzept zwischen den Rettungsinstitutionen erfolgt außerhalb der Planfeststellung. Im hier konkreten Fall hat es sehr frühzeitig Abstimmungen mit den zuständigen Institutionen gegeben, die dazu geführt haben, dass z.B. Zufahrtsmöglichkeiten sowie Rettungsplätze in der Planfeststellung in entsprechender Weise vorgesehen werden. Ein abschließendes Konzept liegt jedoch nicht vor und ist auch nicht in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen. Denn gemäß Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland sind die Länder für die Organisation und Durchführung von abwehrendem Brandschutz verantwortlich. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sind im Schleswig-Holsteinischen Brandschutzgesetz (BrSchG) geregelt. Gemäß BrSchG haben die Gemeinden zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes den örtlichen Verhältnissen angemessene leistungsfähige öffentliche Feuerwehren zu unterhalten. Hieraus ergibt sich wegen des verfassungsrechtlich geschützten Selbstverwaltungsrecht nach Art.28 (2) S.1 GG auch eine wehrfähige Rechtsposition der Gemeinde. Daraus folgt aber nicht, dass der Gemeinde ein umfassender und gerichtlich durchsetzbarer Anspruch auf Schaffung optimaler Einsatzbedingungen für die gemeindliche Feuerwehr zusteht. Ein Anspruch der Gemeinde auf Durchsetzung eines bestimmten Rettungs- oder Sicherheitskonzepts bei planfeststellungsbedürftigen Maßnahmen im Gemeindegebiet besteht nicht. Hierdurch wird die Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehr nicht unmittelbar betroffen. Vielmehr hat das bauliche Sicherheitskonzept lediglich Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen bei Schadensfällen und demzufolge bei Hilfeleistungseinsät-

zen, zu denen die gemeindliche Feuerwehr nach Brandschutzgesetz verpflichtet ist und auf die sie sich einzustellen hat. Bauliche Sicherheitskonzepte dienen dem öffentlichen Interesse an der sicheren Benutzbarkeit der baulichen Anlagen, nicht jedoch dem Schutz der Funktionsfähigkeit der gemeindlichen Feuerwehr (vgl. hierzu auch das Urteil vom 25.05.2005 – BVerwG 9 B 43/04 Rn. 24 – zitiert nach juris).
Die Kreise und das Land Schleswig-Holstein haben die Gemeinden bei der Ausstattung ihrer Feuerwehren zu unterstützen und zu beraten. Die entsprechenden Zuständigkeiten liegen beim Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein. Dabei sind die für die Brandbekämpfung und die Hilfeleistung erforderlichen Anlagen, Mittel und Geräte bereitzuhalten. Sollten sich für Einsätze im Tunnel erhöhte Anforderungen gegenüber dem derzeitigen Einsatzschema ergeben, sind die Feuerwehren von den Gemeinden (mit Unterstützung des Kreises und des Landes) entsprechend auszurüsten und zu schulen. Es lässt sich folglich nicht, wie seitens der Gemeinden vorgetragen wird, ableiten, dass die Übertragung dieser Rettungsaufgaben einen Eingriff in das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden darstellt.

Die Forderung zur Auferlegung einer Werkfeuerwehr wird seitens der Planfeststellungsbehörde aufgrund der gesetzlichen Voraussetzungen, der technischen Ausstattung des geplanten Straßentunnels sowie der gutachterlichen Aussagen zur Notwendigkeit, nicht gesehen, sie wird daher zurückgewiesen.

38. Sicherheitsgutachten

Entsprechend der RABT 2006, Abschnitt 1.1.5, ist als Bestandteil der Sicherheitsdokumentation für einen in der Planung befindlichen Tunnel ein Sicherheitsgutachten zu erstellen. Der Vorhabenträger hat zur Planfeststellung des hier gegenständlichen Tunnels ein Sicherheitsgutachten von dem auf diesem Gebiet spezialisierten Sachverständigen Dr.-Ing. Herzke anfertigen lassen. Zum Beschlusserlass lag das Gutachten der Planfeststellungsbehörde im Entwurf vor. Grundlage für die Erstellung des Gutachtens war die zur 1. Planänderung in dem Materialband ausgelegte Sicherheitsdokumentation mit dem Stand 01.03.2011. Das Sicherheitsgutachten zum Gesamtsicherheitskonzept und zur Sicherheitsdokumentation wird der Anlage 5 der Sicherheitsdokumentation (Materialband) beigefügt.
Im Rahmen des Sicherheitsgutachtens wurde die Vollständigkeit und Richtigkeit des Gesamtsicherheitskonzepts und der Sicherheitsdokumentation in Bezug auf die Anforderungen der RABT 2006 sowie auch unter Berücksichtigung der zurzeit in Bearbeitung befindlichen Fortschreibung der RABT überprüft. Es ist zusammen mit der Sicherheitsdokumentation im Rahmen der Vorlage bei der Verwaltungsbehörde beizufügen.

39. „verkürzte Detektionszeit“ als Empfehlung aus der quantitativen Risikoanalyse

Der Tunnel verfügt neben der ständigen visuellen Tunnelüberwachung über mehrere unabhängig voneinander arbeitende Branddetektionssysteme, wie Temperaturmessung, Sichttrübungsmessung und Automatische Videobildauswertung.

Entsprechend der quantitativen Risikoanalyse ist die Automatische Videobildauswertung geeignet einer verkürzten Detektionszeit zu entsprechen. Die Forderung der RABT (1 min nach Brandausbruch sowie Lokalisierung) wird mit dieser Anlage deutlich verkürzt. Zeitgleich mit der Detektion erfolgt die Aktivierung weiterer Sicherheitssysteme wie die Sperrung des Tunnels.

Hinsichtlich der besonderen Charakteristiken des geplanten Tunnels zeigt die Risikoanalyse, dass der Tunnel der RABT genügt, wenn zusätzlich eine Geschwindigkeitskontrolle installiert wird und die Detektionszeit verkürzt wird.

Die Verkürzung der Detektionszeit ermöglicht das Erkennen eines Brandes innerhalb von 15 s.

Durch die schnellere Detektion im Planfall 1 wird das Brandprogramm gegenüber dem Nullfall 45 s früher aktiviert, so dass die Ausbreitung heißer Rauchgase bereits ab Simulationssekunde 135 eingedämmt wird.

Die im Planfall 1 vorgenommene verkürzte Detektionszeit bewirkt ein um ca. 18 % (Oströhre) bzw. knapp 10 % (Weströhre) höheres Sicherheitsniveau. Bereits zu Beginn des Brandes mit relativ geringer Brandlast wird das Brandprogramm aktiviert und die Tunnelnutzer zur Flucht aufgefordert, so dass sich weniger Betroffene ergeben.

Insgesamt bewirkt eine Verkürzung der Detektionszeit deutliche Sicherheitsgewinne. Eine schnellere Aktivierung der Sicherheitssysteme und Alarmierung der Tunnelnutzer verringern die Schadensausmaße signifikant, auch wegen der Verbesserung des Erfolges zur Selbstrettung. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist günstig, da sowohl der Risikowert als auch die Kostenwirksamkeit deutliche Vorteile aufweist. Auf diese Weise kann eine deutliche Verbesserung des Sicherheitsniveaus nachgewiesen werden.

Die Verkürzung der Detektionszeit sowie die Geschwindigkeitsüberwachung kompensieren das erhöhte Risiko infolge der Längsneigung über 3 %. Der geplante Tunnel ist damit RABT-gerecht.

Des Weiteren wird auf die Ziffern 19, 27, 28, 34 und 36 verwiesen.

Deichsicherheit

Seitens der Einwender wird vorgeworfen, dass die Deichsicherheit bei dem geplanten Bauvorhaben keinerlei Berücksichtigung findet. Ein eventueller Deichbruch hätte aufgrund der geplanten topographischen Veränderungen vollständig andere Auswirkungen zur Folge als sich der Bestand bietet, da durch die notwendigen Auflasten im Bereich des Tunnelportals die natürliche Fläche des Deichhinterlandes zur Aufnahme von Wassermassen stark begrenzt wird. Die Befürchtungen der Einwender werden dahingehend verstärkt, da sich entlang des Steindeiches Wohnbebauung befindet.

Bei einem Deichbruch wird das Hinterland direkt überflutet.

Das mögliche Katastrophenszenario des Deichbruchs wurde im Zuge der Aufstellung der Planunterlagen im Hydraulisches Gutachten der Technischen Universität Hamburg vom Mai 2007 für den Neubau der A 20 – Katastrophenfall Deichbruch untersucht und bewertet.
In Schleswig-Holstein wird rund um das Nordportal eine umlaufende Umwallung mit +3,50 mNN geplant. Diese Umwallung dient dazu bei Bruch des Landesschutzdeiches den Trog und damit den Elbtunnel vor Überflutung zu schützen, da im Gegensatz zu Niedersachsen keine doppelte Deichsicherheit gegeben ist. Zusätzlich verhindert die Umwallung im umgekehrten Fall, also bei einem Tunnelbruch, die Umgebung vor einer Überflutung.
Bei der Berechnung des Polderwasserstandes bei einem Deichbruch wurde der drohende Meereswasserspiegelanstieg mit berücksichtigt. Es muss damit gerechnet werden, dass auch die Sturmfluten zukünftig höher ausfallen könnten. Gemäß dem Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein ist im ungünstigsten Fall ein Meereswasseranstieg von 0,88 m bis zum Jahr 2100 auszugehen. Aus diesem Grund wurde der angenommene Wasserstandsverlauf im Polder beim Deichbruch und dessen Auswirkungen der zugrunde gelegten Sturmflut von 1976, als Szenario, um 0,88 m erhöht.
Die notwendige Troghöhe wird pauschal mit einem Sicherheitszuschlag von 0,50 m versehen, um weitere Einflüsse auf den möglichen Wasserstand, wie beispielsweise dass der Deich auf größeren Längen bricht, zu berücksichtigen.
Zudem wird ein Freibord von 1,00 m angesetzt, um starke West- bzw. Nord-West-Winde während dieses Szenarios und deren Einfluss aufnehmen zu können.
Aus diesen Gründen wird eine Trogumwallung auf Schleswig-Holsteinischer Seite von 3,50 mNN angesetzt und geplant. Eine Erhöhung bis auf Deichhöhe ist demzufolge nicht zweckmäßig und hätte nur größere Inanspruchnahmen zur Folge.
Das Gutachten zeigt, dass es durch die geplante Baumaßnahme nicht zu einer Verschlechterung der befürchteten Hochwassersituation für das Deichhinterland kommt, bzw. die Gefahr von Leben und Eigentum bei einem Deichbruch nicht erhöht wird. Die Darstellungen des Gutachtens sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend und schlüssig dargelegt, außerdem sind der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein sowie das zuständige Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume als Oberste Küstenschutzbehörde, ständig in das Verfahren involviert gewesen, sodass dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen auferlegt werden können. Des Weiteren wird auf die Genehmigung unter Ziffer 2.2.5 (Benutzung von Deichen) und die Auflagen unter Ziffer 2.1.2.1 Nr.4, 5, 6 dieses Beschlusses verwiesen.

<u>Zu 5.06</u> (Auswirkungen während der Bauzeit)

Die in den Jahren 2004 bis 2005 sowie im Herbst 2007 durchgeführten Baugrunderkundungen und den daraus resultierenden Baugrundbeurteilungen stellen die Inhalte bzw. Grundlagen für die weiterführenden wassertechnischen Berechnungen und das Bodenmassenmanagement dar. Demnach

werden zur Herstellung der Maßnahme einschließlich des Tunnelbauwerks größere Bodenmassen benötigt. Zudem fallen bei der Herstellung der A 20, der nachgeordneten Straßen, der entwässerungstechnischen Anlagen und beim Schildvortrieb des Tunnels überschüssige Bodenmengen an, die nicht für den gegenständlichen Abschnitt benötigt werden. Im Zuge der Detailplanung und dem anschließenden Vergabeverfahren ist der Transport der Bodenmassen so auszugestalten, dass unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden.
Um die daraus resultierenden Beeinträchtigungen abzuschätzen und die Machbarkeit im Zuge der umfassenden Problembewältigung zu bewerten, sind zum einen die Auswirkungen der Tunnelbaustelle selbst und zum anderen aus dem Bodenmassentransport gesonderte Gutachten und Vermerke aufgestellt worden. Hierbei wird insbesondere auf die Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastung und Erschütterung, vom 16.11.2012 vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH, den Erläuterungsbericht zur Lärmtechnischen Untersuchung – Baustellenverkehr, vom 16.11.2012 vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH und die Luftschadstoffuntersuchung Baustellenverkehr, vom 28.02.2014 vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH verwiesen.

1. <u>Baustellenverkehr</u>

Aus dem Tunnelvortrieb des geplanten Elbtunnels im Zuge der A 20 ist ein erhebliches Transportaufkommen für das Verbringen des gewonnenen Aushubmaterials erforderlich. Hinsichtlich der Umweltauswirkungen wirkt sich hierbei der Umstand negativ aus, dass die Transportrouten über Glückstadt und Elmshorn zur A 23 in einem beträchtlichen Maß durch besiedelte Bereiche mit hohen Vorbelastungen erfolgen.
Die Auswirkungen der vom Vorhabenträger favorisierte Variante der Massentransporte über zwei Fahrtrouten zur A 23 sind in der Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Sie waren Bestandteil der Auslegung zur ersten Planänderung.
Auch die Anpassung der Routen an die aktuellen Verhältnisse in der Ergänzung von Obermeyer Planen und Beraten GmbH vom 22.11.2013 bewirkt nicht, dass alle Grenzwertüberschreitung (60/70 dB(A)) mit gleichzeitiger Pegelerhöhung von mindestens 2,1 dB(A) ausgeräumt werden konnten. Es verbleiben noch an insgesamt 39 Gebäuden Betroffenheiten, die dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung hätten. Die Luftschadstoffuntersuchung zeigt, dass zwar weitestgehend die Beurteilungswerte der 39. BImSchV eingehalten werden, aber aufgrund der Vorbelastungen, an einzelnen, exponierten Bereichen zu Erreichung bzw. zu leichten Überschreitung des Beurteilungswertes für NO_2 führt. Darüber hinaus können Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden.
Auch wenn zu berücksichtigen ist, dass sich diese Beeinträchtigungen auf die Bauzeit des Tunnels beschränken und sich auch nicht über die gesamte Bauzeit hinweg erstrecken werden, können andere Varianten oder auch eine Kombination dieser Gesundheitsgefährdungen ausschließen.
Wie auch die nachfolgenden Ausführungen zeigen, ist nach Abwägung aller Belange, insbesondere der schädlichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch, aus Sicht der Planfeststellungs-

behörde die Variante des Vorhabenträgers als nicht hinnehmbar einzustufen. Insofern erübrigt sich größtenteils die Auseinandersetzung mit den vorgetragenen Bedenken der Einwender.
Entsprechend wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

1.1 besser über die fertige Trasse des Nachbarabschnitts der A 20 (B431 bis A23)
Bezüglich der Variantenabwägung der Abwicklung Baustellenverkehrs für den Bodenmassentransport wird auf Punkt 1 dieser Ziffer des Beschlusses verwiesen.

1.2 Baustellenverkehr über die Elbe bzw. aufgeteilt
Bezüglich der Variantenabwägung der Abwicklung Baustellenverkehrs für den Bodenmassentransport wird auf Punkt 1 dieser Ziffer des Beschlusses verwiesen.

1.3 Verkehr besser über geplante OU Glückstadt
Bei der Ortsumgehung Glückstadt handelt es sich um ein eigenständiges Projekt, das im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 als weiterer Bedarf eingestuft ist. Auch wenn vorgesehen ist die Ortsumgehung im Bundesverkehrswegeplan 2015 in den vordringlichen Bedarf aufzustufen, kann zum Zeitpunkt dieses Beschlusses nicht abgesehen werden, ob der Bund die Meldungen des Landes übernehmen wird und ob sichergestellt werden kann, dass diese Planung zum Zeitpunkt des Baubeginns der A 20 bereits genutzt werden kann. Zu berücksichtigen ist lediglich der aktuelle BVWP und demzufolge ist die OU Glückstadt auch nicht in die Verkehrsuntersuchung oder für den Baustellenverkehr einzubeziehen.

1.4 Lichtsignalanlage bei Berechnung nicht berücksichtigt (z.B. Neuendorf)
Bei der Lärmtechnischen Untersuchung zum Baustellenverkehr – Anlage 11.5 – hat der Gutachter für die Berechnung des Baustellenverkehrs der gewählten Routen für die lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen die entsprechenden Zuschläge berücksichtigt. Diese Kreuzungen und Einmündungen liegen in Elmshorn und Glückstadt, außerhalb der Ortschaften sind keine vorhanden. Für eine Lichtsignalanlage ist entsprechend der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) ein entfernungsabhängiger Zuschlag zwischen 1 und 3 dB(A) anzusetzen. Grundlage für die Berücksichtigung ist ein durchgehender Betrieb der Lichtsignalanlage, d.h. keine Bedarfsampel. Dieses ist unabhängig von der gewählten Einschaltdauer zu sehen, sie dient einzig der Betrachtung möglicher hierdurch ausgelöster Rechtsbetroffenheiten bei einer vollumfänglichen Betrachtung der Wirkfaktoren.

1.5 Entlastung durch die Bahn
Der Vorhabenträger hat mit seiner Stellungnahme zu den Einwendungen und Stellungnahmen bezüglich der Verlagerung des Massentransportes auf die Bahn Stellung bezogen. Ein Transport der Bodenmassen hätte zur Folge, dass für die Bahnlinie zur A 20 Trasse im Bereich der Verladestelle

ein neues Gleis einschließlich der damit verbundenen Sicherheitstechnik gebaut werden müsste. Von der Baustelle müsste zudem eine Zuwegung gebaut werden. Dies bedeutet, dass auf dieser Strecke der Baustellenverkehr verbleiben würde und zwar konzentriert. Hierdurch wären Eingriffe in Natur und Landschaft in einem erheblichen Umfange erforderlich. Dies würde zudem zu nachhaltigen Forderungen nach Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führen.
Aufgrund des immensen Transportvolumens sind wahrscheinlich zusätzliche Züge in den Fahrplan einzubinden welche zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs kommen würde.
Mit dieser Transportmöglichkeit wären ferner große finanzielle und zeitliche Aufwendungen verbunden. Außerdem bestehen Zweifel, ob sich mit diesem Transportmittel eine zügige Herstellung des Vorhabens realisieren lässt. Gleichwohl wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

1.6 Sperrung Steindeich, Große Kirchreihe und Deichreihe sowie wie andere gemeindl. Straßen für Baustellenverkehr

Dem Erläuterungsbericht der Anlage 1 bzw. 11.5 der Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Bodentransporte grundsätzlich auf klassifizierten Straßen durchgeführt werden sollen, um die Störungen aus den Bautätigkeiten auf die Anwohner so gering wie möglich zu halten. Die Nutzung des gemeindlichen Straßennetzes kann daher grundsätzlich ausgeschlossen werden. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung dieses Beschlusses wird entsprechend verwiesen.
Nach der Straßenverkehrszulassungsordnung(StVZO) sind öffentliche Straßen generell von allen zugelassenen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 41,8 t frei zu benutzen und unterliegen keinen Beschränkungen, es sei denn, Verkehrszeichen weisen eine Gewichtsbeschränkung aus. Die Nutzung der vorgenannten Straßen für den Bauverkehr ist daher im Rahmen ihrer Widmung möglich und zulässig, denn ein Anspruch auf eine bestimmte Verkehrszusammensetzung oder Verkehrsstärke besteht prinzipiell nicht. Dabei wird das Straßennetz jedoch nur in dem Maße von Baufahrzeugen genutzt wie es auch geeignet ist. Allen Verkehrsteilnehmern ist die Nutzung dieser Straßen gestattet. Lediglich Sonderfahrzeuge, die ohnehin nach StVZO eine besondere Zulassung brauchen, könnten möglicherweise von der Benutzung ausgeschlossen sein. Sollten Fahrzeuge zum Einsatz kommen, deren zulässiges Gesamtgewicht höher als 41,8 t ist, so sind von der bauausführenden Firma Ausnahmegenehmigungen bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen. Ergänzend ist anzumerken, dass die klassifizierten Straßen nach § 6 StrWG bzw. § 2 FStrG der öffentlichen Nutzung gewidmet sind, was auch den Baustellenverkehr einschließt.
Eine Einschränkung des Befahrens der öffentlichen Straßen, hier insbesondere gefordert für die K 23 (Steindeich), für bestimmte Fahrzeuge liefe dem Recht des Gemeingebrauchs zuwider, sodass die Forderung nach einer Beschränkung der Benutzung oder gar Sperrung der Kreisstraße für Baufahrzeuge zurückzuweisen ist.
Die Erschließung der Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt über die Trasse der A 20 und über die B 431. Die geplante Zuwegung zur BE-Fläche über die Deichreiher Wettern dient nicht dem Bau-

stellenverkehr des Massentransportes, sondern lediglich dem Personalverkehr der Mitarbeiter des Auftragnehmers. Bedenken diesbezüglich sind somit unbegründet.
Ferner hat der Vorhabenträger die Unfallstatistik der Jahre 2004 bis 2013 überprüft. gemäß den polizeilichen Auswertungen zur OD Glückstadt, stellt die B 431 derzeit keinen Unfallhäufungspunkt dar.

1.7 Christian-IV-Straße Glückstadt vom Baustellenverkehr frei halten
Diesbezüglich wird auf Punkt 1.6 verwiesen.

1.8 Nutzung klassifiziertes Straßennetz
Wie bereits unter Punkt 1.6 beschrieben, wird, unabhängig von der weiteren Verbringung, ausschließlich das klassifizierte Straßennetz für den Bodenmassentransport benutzt. Die Befürchtungen der Anwohner, Gemeindestraßen könnten beeinträchtigt werden, wird damit ausgeschlossen.
Nach Beendigung der Baumaßnahme wird der Vorhabenträger vor Zahlung der Schlussrechnung von den Baufirmen Entlastungszeugnisse durch den jeweiligen Straßenbaulastträger abverlangen, aus denen hervorgeht, inwieweit das Straßennetz durch den Baustellenverkehr verschlechtert wurde. Auf die entsprechende Auflage unter Ziffer 2.1.2.2 Punkt 1 verwiesen.
Durch welche Maßnahmen der betroffene Straßenbaulastträger im Folgenden seinem o.g. gesetzlichen Anspruch nachkommt, ist ihm nicht im Planfeststellungsbeschluss aufzuerlegen.

1.9 Probleme Kreuzung B431 / Obendeich (K 23) - Straße "Herrenfeld" als Umleitungsstrecke - Befürchtung Nichteinhaltung Gewichts-und Geschwindigkeitsbeschränkung
Soweit Befürchtungen bestehen, dass infolge des Baustellenverkehrs die Straße „Herrenfeld“ in Kollmar als Schleichweg genutzt wird und insgesamt höhere Geschwindigkeiten auf dem nachgeordneten Netz gefahren werden, ist darauf zu verweisen, dass die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde liegt. Der Einwand der Zuweisung der Zuständigkeit des Vorhabenträgers muss zurückgewiesen werden, da dem Vorhabenträger nicht der Verstoß der Verkehrsteilnehmer gegen die vorgegebenen Verkehrsregeln vorgeworfen werden kann.
Die Erschließung der Baustelle erfolgt während der Baumaßnahme über das vorhandene öffentliche Straßennetz. Dabei wird dieses Straßennetz nur in dem Maße von Baufahrzeugen genutzt, wie es auch geeignet ist. Eine Benutzung der Straße „Herrenfeld“ durch Baustellenfahrzeuge aus der A 20 Maßnahme ist dabei allein schon aus Gründen der vorhandenen Gewichtsbeschränkung ausgeschlossen. Eine zusätzliche Belastung der Straße „Herrenfeld“ durch den Allgemeinen Verkehr während und nach Fertigstellung der Baumaßnahme kann durch den Vorhabenträger weder ausgeschlossen, noch kann die Einhaltung verkehrsberuhigender Maßnahmen im Bereich der Straße „Herrenfeld“ geprüft werden. Es gilt für alle Benutzer die Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass die Straßen nur im Rahmen ihrer Zulässigkeit in Anspruch genommen werden.

1.10 bereits heute Rückstau von Fähre auf Blomeweg (B 431 / L 119)

Aufgrund der unter der Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 einzuhaltenden Auflage hinsichtlich der Abwicklung des Bodenmassentransportes werden sich die Belastungen sowohl auf der B 431 als auch auf der L 119 relativieren. Grundsätzlich bleibt die Erreichbarkeit der Grundstücke sowie das Einfahren auf die B 431 bzw. L 119 trotz Verkehrszunahme, auf Grund vorhandener zeitlicher Lücken, weiterhin gewährleistet.

Die Belastungen treten temporär auf, eine Belastung des nachgeordneten Netzes geschieht entsprechend ihrer Widmung, wozu auch die Belastung durch Baustellenverkehr gehört. Entsprechende bauliche Maßnahmen des nachgeordneten Netzes sind dem Vorhabenträger daher nicht aufzuerlegen.

1.11 bereits heute Behinderungen an Bahnschranke (Christian-IV-Straße / Steinburgstraße in Glückstadt

Seitens der Anwohner und Einwender aus Glückstadt wird einleuchtend vorgetragen wie sich die Situation der geplanten Routenführung für den Baustellenverkehr in Glückstadt darstellt. Insofern wird nach Abwägung der vorgetragenen Belange auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung verwiesen.

Unbeachtet dessen hat der Vorhabenträger bei der lärmtechnischen Untersuchung des Baustellenverkehrs die Aufschläge für Lichtsignalanlagen und Bahnübergänge gem. RLS-90 berücksichtigt.

1.12 Leistungsfähigkeit Knotenpunkte Elmshorn nicht betrachtet

Unabhängig von den weiter oben bereits behandelten Punkten hat der Vorhabenträger bei der Überprüfung der Leistungsfähigkeit des angesprochenen Knotenpunktes Kreuzung Wedenkamp / Gerberstraße in Elmshorn festgestellt, dass der Knotenpunkt wegen der verkehrsabhängigen Umlaufzeit noch ausreichend Kapazität besitzt, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Daher liegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe vor bauliche oder verkehrstechnische Maßnahmen zu Lasten der geplanten Baumaßnahme vorzusehen.

1.13 Baustellenverkehr behindert Hilfsfrist für Rettungsfahrzeuge

Die vorhandenen Straßen die der Verbringung des Baustellenverkehrs dienen sollen, sind uneingeschränkt für den Rettungsdienst nutzbar. Sperrungen sind nicht vorgesehen. Die vorgesehenen Straßen, die den Baustellenverkehr abwickeln sollen, gehören dem klassifizierten Straßennetz an und sind gemäß StrWG oder FStrG öffentliche Straßen. Jede öffentliche Straße ist im Rahmen ihrer Widmung frei nutzbar. Diese Nutzung schließt auch den Baustellenverkehr ein. Einschränkungen der Hilfsfristen für Rettungsfahrzeuge wurden im Verfahren nicht dezidiert vorgetragen und begründet. Sodass dem Vorhabenträger diesbezüglich keine Auflagen aufzuerlegen sind. Maßnahmen die die Einhaltung der Straßenverkehrsordnung sicherstellen, liegen zudem nicht im Zuständigkeitsbereich des Vorhabenträgers, sondern sind an die zuständige Verkehrsbehörde zu richten.

1.14 Großtraktoren

Seitens der Einwender wird zu Bedenken gegeben, dass beim Abtransport der anfallenden Bodenmassen sog. Großtraktoren mit entsprechenden Anhängern zum Einsatz kommen, die wesentlich höhere Lärmemissionen durch Rollräusche verursachen.

Diese Großtraktoren beschränken sich meist auf die Bautätigkeiten im Rahmen des Baufeldes und sind für großräumige Transporte nicht geeignet. Dies gilt insbesondere wenn ein Abtransport über eine Bundesautobahn erfolgen soll, wofür diese Fahrzeuge nach der StVO nicht zugelassen sind.

Nach RLS-90 sind Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t als Lkw in der Lärmtechnik zu berücksichtigen. Bei den hier zugrunde gelegten LKW für den Baustellenverkehr wurde der Emissionspegel für einen schweren LKW unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit berücksichtigt. Die höchsten Lärmemissionen werden, neben Motorrädern, von schweren LKW verursacht. Unter schweren LKW versteht man schwere Lastzüge bzw. Sattelzüge der Klasse 34 - 40 t.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Verschleierung des Vorhabenträgers geringerer Lärmauswirkungen durch Baustellenfahrzeuge. Er hat die einheitliche Berechnungsmethode berücksichtigt. Demzufolge ist ihm keine Anpassung des Gutachtens aufzuerlegen ausschließlich sog. Schlepper oder Großtraktoren in die Berechnung einzustellen.

1.15 Ist zusätzlicher Baustellenverkehr aus Marschabschnitt zu erwarten?

Eine zusätzliche Belastung wird seitens des Vorhabenträgers nicht gesehen, da im Nachbarabschnitt (B 431 bis A 23) kein Bodenmassentransport, wie in dem hier planfestzustellenden Abschnitt, vorgesehen ist. Die Sandmassen für den Autobahndamm werden über eine angrenzende Seitenentnahme im Nahbereich der Trasse entnommen und die überschüssigen Bodenmassen der Entnahmestelle wieder zugeführt. Vorwürfe, der Vorhabenträger würde die Baustellenverkehre folglich bewusst niedriger darstellen und berücksichtigen als sie sich tatsächlich ergeben werden, ist zurückzuweisen.

1.16 Kontrolle in Nord- und Südroutenführung der LKWs

Zur Kontrolle der geplanten Routenaufteilungen hat der Vorhabenträger sich sowohl in Anlage 1 – Erläuterungsbericht – der Planfeststellungsunterlage, als auch im Erörterungstermin Möglichkeiten dargestellt. Unabhängig von der letztendlichen Abwicklung des Baustellenverkehrs können die LKW entsprechend der Routenmarkierung farblich gekennzeichnet werden. Zusätzlich können über Zählstellen die Anzahl der ausfahrenden LKW begrenzt werden. Die örtliche Bauaufsicht hat grundsätzlich die bauvertraglichen Regelungen zu überprüfen.

Um die Wettbewerbsfreiheit nicht zu beschränken, sind dem Vorhabenträger keine darüber hinaus gehenden Auflagen zu erteilen.

1.17 Berücksichtigung Verkehr Papierfabrik in Glückstadt

Für die Beurteilung des Baustellen-LKW-Verkehrs auf das nachgeordnete Netz wurden die Verkehrszahlen des Bezugsfalles 2025 der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 20 (Abschnitt Elbe bis A 7), Stand 18.07.2012, gegenübergestellt. Diese Untersuchung basiert auf der SVZ 2010

in der Analyse 2010. Bei der Prognose sind auch regionale Besonderheiten, sog.Strukturdaten, berücksichtigt worden. Im Nahbereich der Trasse sind die Anbindungen der Verkehrszellen überprüft und weiter optimiert worden. Dies bedeutet, dass in Glückstadt die Änderungen der B 431 untersucht und dargestellt worden sind. Seitens der Einwender ist insbesondere die Belastung der Stadtstraße in Glückstadt durch die Papierfabrik angeführt worden. Bei der Stadtstraße handelt es sich um einen innerörtlichen Bereich der Bundesstraße B 431, an der die Fabrik direkt angebunden ist.

1.18 Abwägung Routenführung in Planänderung nicht enthalten

Der Vorhabenträger hat im Zuge der Planänderung die Planfeststellungsunterlagen ergänzt. Mit Anlage 11.5 – Erläuterungsbericht zur Lärmtechnischen Untersuchung – Baustellenverkehr – werden die Auswirkungen der beiden Streckenführungen untersucht und ausgewertet. Des Weiteren werden unter Punkt 10.2 der Anlage 1 – technischer Erläuterungsbericht – die Abwicklung über das bestehende Straßennetz sowie über den Wasserweg Elbe beschrieben und abgewogen.

Ursprünglich war vorgesehen, den gesamten Baustellenverkehr über die B 431 und Elmshorn zur A 23 zu führen. Aufgrund der starken Beeinträchtigungen entlang der Strecke ist eine weitere Streckenführung über das klassifizierte Straßennetz, mit möglichst kurzer Anbindung an die A 23, gesucht worden. Ausschlaggebend war die Vermeidung bzw. Einschränkung erheblicher Lärmzuwächse. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass auch mit Aufteilung der Baustellenverkehrsrouten, es zu Beeinträchtigungen durch Emissionen kommen wird, sodass auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung verwiesen wird.

1.19 Verkehrssicherheit (Einbiegen vom Grundstück auf die Fahrtrouten des Baustellenverkehrs, Queren der Straße, Schulwegsicherung für Baustelle Bereich B431, keine Geh- und Radwege)

Von der Planfeststellungsbehörde wird nicht bestritten, dass Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Allerdings ist dies ein allgemein anerkanntes Problem, welchem in vielerlei Hinsicht zu begegnen ist. So bildet die vorsichtige und umsichtige Fahrweise der Verkehrsteilnehmer, insbesondere in der Nähe von Kindern, eine Basis zur Minderung der Gefahr. Dasselbe gilt für das Einbiegen vom eigenen Grundstück auf eine übergeordnete Straße. Ebenso ist auf die Aufsichtspflicht der Eltern hinzuweisen, die den Kindern die temporäre Situation mit möglichen Baustellenverkehren verdeutlichen und auf die besondere Gefahren hinweisen müssen.

Die Forderung des Baus eines Rad- und Gehweges an der gesamten K 23 und im Bereich Schulstraße in Kollmar ist zurückzuweisen. Der geplante Baustellenverkehr verläuft, wie bereits oben beschrieben, hauptsächlich über die Trasse der A 20 und die B 431, sodass der angesprochene Bereich nicht als Folgemaßnahme der Tunnelbaustelle angesehen werden kann. Außerdem entsteht neben dem Eingriff in das Eigentum Dritter durch die Anlage eines Rad- und Gehweges ebenfalls ein Eingriff in Natur und Landschaft. Dieser ist gemäß § 19 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie § 11 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) nur zulässig, wenn er nicht vermeidbar ist. Würde dieser Eingriff zugelassen werden, so wäre in die Abwägung auch der hierfür zusätzliche Eingriff in das

Eigentum Dritter, infolge der hierdurch notwendigen Kompensationsmaßnahmen, zu betrachten. Die Anlage eines Rad- und Gehweges ist dem Vorhabenträger demzufolge auch nicht aufzuerlegen.
Eine Befahrung des nachgeordneten Wegenetzes durch den Baustellenverkehr wird nach Möglichkeit vermieden, kann hingegen, wie unter Punkt 1.6 beschrieben, nicht gänzlich untersagt bzw. vermieden werden.
Die Erreichbarkeit der Grundstücke sowie das Einfahren auf die B 431 werden trotz Verkehrszunahme auf Grund vorhandener zeitlicher Lücken weiterhin gewährleistet. Geforderte und nicht näher spezifizierte bauliche und verkehrliche Maßnahmen zur Erreichbarkeit des Wohngrundstücks werden nicht in diesem Planfeststellungsverfahren geregelt.
Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, liegen im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Verkehrsbehörde des Kreises.

1.20 übrige zu erwartende Belastungen der Transportstrecken werden nicht berücksichtigt
Die Planfeststellungsbehörde hat alle vorgetragenen Belange der Einwender beurteilt und den Ausführungen des Vorhabenträgers gegenübergestellt. Nach Abwägung kommt sie letztendlich zu der Entscheidung der Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung. Insofern wird darauf verwiesen.

1.21 Hafenspange in Elmshorn nicht einbezogen
Nach Erörterung der 1. Planänderung hat der Vorhabenträger in der Lärmtechnische Untersuchung - Baustellenverkehr, auf Anregungen der Stadt Elmshorn selbst und vieler Einwender hin, die zum Verkehr freigegebene Hafenspange in Elmshorn untersucht. Eine Aufteilung des Baustellenverkehrs über die Hafenspange zeigt im Ergebnis, dass die Betroffenheiten von 46 Gebäuden mit erheblichen Lärmzuwächsen von mehr als 2,1 dB(A) und gleichzeitiger Überschreitung der Schwellenwerte von 70 dB(A) bzw. 72 dB(A), auf 36 Gebäude reduziert werden kann.
Gleichzeitig sind mögliche Geschwindigkeitsreduzierungen in die Untersuchung eingeflossen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h an den betroffenen Straßen in Elmshorn können die betroffenen Gebäude auf 4 reduziert werden.
Auch die Einbeziehung von Hafenspange und Geschwindigkeitsreduzierungen führen nicht dazu, dass alle Betroffenheiten ausgeräumt werden können. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung wird demzufolge verwiesen.

1.22 Entschädigungsausweisung fehlt
In Anlage 11.5 – Erläuterungsbericht zur lärmtechnischen Untersuchung – Baustellenverkehr der Planfeststellungsunterlage sind die Auswirkungen und Betroffenheiten des Baustellenverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz berechnet und dargestellt. Die Ausweisung einer Entschädigung dem Grunde nach, für die Variante der Führung des Baustellenverkehrs über zwei Routen, erübrigt sich aufgrund der Nebenbestimmung zu 1 Nr. 2.

1.23 Verkehrszahlen 2025 nicht belastbar zur Berechnung LKW-Fahrten

Als Grundlage der Berechnungen für die Verkehrsbelastung diente der Bezugsfall 2025 der Verkehrsuntersuchung A 20 (Abschnitt Elbe bis A 7) von SSP Consult vom 18.07.2012.
Hinsichtlich der Ausführungen zur Verkehrsuntersuchung /-prognose wird auf Ziffer 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.
Die sich aus der geplanten Maßnahme maximal ergebenen LKWs von 75 pro Stunde sind im Zuge der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung, vom 16.11.2012, vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH, in Abhängigkeit des geplanten Bauablaufs, ermittelt worden.
Die Ausführungen der beiden Gutachten sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und umfassend erarbeitet worden und demzufolge auch belastbar.

1.24 Baustellenverkehr - "lange gerade Straße"

Es wird bemängelt, dass die lärmtechnische Untersuchung der Auswirkungen des Baustellenverkehrs dahingehend nicht belastbar sei, weil in unmittelbarer Nähe zu Einmündungen und Kreuzungen Zuschläge berücksichtigt werden müssen, die beispielsweise die Brems- und Anfahrgeräusche wiederspiegeln. Die Lärmbelastung werde demzufolge geringer angenommen als es die Situation darstellt.
Grundsätzlich wurde bei der Ermittlung des Emissionspegels das Modell „lange gerade Straße“ angewandt. Der Vorhabenträger erklärt im Erörterungstermin, und dies ist ebenfalls der lärmtechnischen Untersuchung, Anlage 11.5, zu entnehmen, dass für Bereiche mit Bahnübergängen und lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen das Teilstückverfahren nach RLS 90 verwendet wurde und mit den entsprechenden Zuschlägen versehen wurde. Zuschläge für lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen sind bis zu einem Abstand von 100 m zu berücksichtigen. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist das Verfahren lange gerade Straße angewandt worden, da dort keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen vorhanden sind. Für die Bereiche Glückstadt und Elmshorn wurde ein Berechnungsmodell aufgebaut, da das Modell nach „langer gerader Straße“ in den Ortschaften eine zu starke Vereinfachung darstellt.
Da es sich nur um eine Abschätzung der Auswirkungen des Baustellenverkehrs handelt, wurde mit einem ebenem Gelände und freier Schallausbreitung, ohne Reflexionen oder Abschirmungen, gerechnet.
Dies ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

1.25 Forderung einer lärmtechnischen Untersuchung im Falle eines Unfalls auf der B 431

Wie oben unter Punkt 1.34 beschrieben, kann der abzutransportierende Boden im Fall einer Sperrung der Bundesstraße auf der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert werden. Zudem handelt es sich bei einer Sperrung aufgrund eines Unfalls etc. immer um temporäre Einschränkungen, die nicht den Regelfall abbilden. Bei den zugrunde gelegten max. 75 LKW/h handelt es sich um die maximal anfallenden Belastungen. Das bedeutet, dass die Notwendigkeit einer weitergehenden

lärmtechnischen Untersuchung unbegründet ist und deswegen dem Vorhabenträger auch nicht aufzuerlegen ist.

1.26 Forderung einer lärmtechnischen Untersuchung als „worst-case"-Annahme, die die Führung des gesamten Baustellenverkehrs über eine Route betrachtet

Eine zusätzliche lärmtechnische Untersuchung des Baustellenverkehrs, max. 75 LKW/h, über eine einzige Routenführung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat verschiedene Transportmöglichkeiten der anfallenden Bodenmassen betrachtet. Wie bereits weiter oben beschrieben, wurde dabei auch betrachtet, ob das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz die zusätzliche Belastung aufnehmen kann. Die ursprüngliche Planung sah vor, dass alle Transportfahrten über Elmshorn abgewickelt werden sollen. Um die Beeinträchtigungen zu minimieren, wurde zunächst das Transportvolumen vergrößert und somit die Anzahl der LKW-Fahrten zu reduzieren. In einem zweiten Schritt ist dann der Transportweg aufgeteilt worden. Die zur Planänderung ausgelegte Untersuchung macht deutlich, dass auch mit zwei Routenführungen der Grenzwert von 70 bzw. 72 dB(A) an einigen Gebäuden überschritten wird. Wie die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 besagt, ist der worst-case-Fall, und die damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigungen, in jedem Fall zu vermeiden, sodass eine Lärmtechnische Untersuchung dem Vorhabenträger dahingehend auch nicht aufzuerlegen ist.

1.27 Überschreitung enteignungsgleicher Eingriff - Lärmschutz bzw. Grenze der Gesundheitsgefährdung

Der Entschädigungsanspruch aus einem enteignungsgleichen Eingriff soll rechtswidrige Beeinträchtigungen des durch Art. 14 GG geschützten Eigentums kompensieren.
Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 23. Oktober 1986 (III ZR 112/85) kann starker Verkehrslärm von einer öffentlichen Straße einer Enteignung gleichkommen (enteignungsgleicher Eingriff). Die Grenze dafür ist nicht fest definiert, liegt aber der Rechtsprechung zufolge im Bereich von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts.
Werden die gemäß der aktuellen Rechtsprechung entwickelten Schwellenwerte für einen enteignungsgleichen Eingriff überschritten, sind diese unzumutbaren Auswirkungen in der Abwägungsentscheidung durch geänderte Varianten, aktiven/passiven Lärmschutz, Entschädigung und/oder andere Auflagen zu berücksichtigen.
Auswirkungen von der Trasse der A 20 bewirken, wie in der Anlage 11 der Planfeststellungsunterlage dargelegt, nicht einmal Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und stellen somit auch keinen enteignungsgleichen Eingriff dar.

Mit Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabenträger die von ihm favorisierte Variante des Abtransportes der Bodenmassen über das nachgeordnete, klassifizierte Straßennetz lärmtechnisch untersucht. Für den Fall, dass die ermittelten maximalen 75 LKW pro Stunde über die beiden Strecken geführt werden, wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten.

Bei Vorhaben mit starkem Baustellenverkehr ist grundsätzlich eingangs zu prüfen, ob dieser zu vermeiden ist. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass es sich bei den Auswirkungen durch den Baustellenverkehr der geplanten Tunnelbaumaßnahme um temporäre Beeinträchtigungen handelt.
Es wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

1.28 Fahrverbot für LKW auf B 431 zwischen 20h und 7h

Wie unter Punkt *2.4 - Bauzeiten in Planfeststellung festlegen, Nacht- und Wochenendarbeit nur in techn. begründeten Ausnahmefällen* – beschrieben, erfolgt der Abtransport der Bodenmassen von der Baustelleneinrichtungsfläche ausschließlich in der Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr an Werktagen. Die darüber hinaus anfallenden Bodenmassen, da der Tunnelvortrieb 24 h an 7 Tagen die Woche erfolgen soll, wird innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert. Unabhängig davon, dass für die Erteilung von Verkehrsanordnungen die Verkehrsbehörde zuständig ist, erübrigt sich demzufolge der Einwand. Ein Fahrverbot ist nicht notwendig.

1.29 Wägung der LKW vor Abfahrt Baustelle - Beschränkung auf 40 t

Der Vorhabenträger hat erklärt, dass er bei der Betrachtung des Baustellenverkehrs 40 t-LKW zugrunde gelegt hat. Die Anzahl der Baustellen-LKW berücksichtigt, neben dem Abtransport von Bodenmassen, auch die Anlieferung von Tübbingen aus Fertigbeton. Der geplante Bauablauf ist somit mit den dargestellten Bedingungen uneingeschränkt möglich.
Nach der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) sind öffentliche Straßen generell von allen zugelassenen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 41,8 t frei zu benuzten und unterliegen keinen Beschränkungen, es sei denn, Verkehrszeichen weisen eine Gewichtsbeschränkung aus. Die Nutzung der vorgenannten Straßen für den Bauverkehr ist daher im Rahmen ihrer Widmung möglich und zulässig, denn ein Anspruch auf eine bestimmte Verkehrszusammensetzung oder Verkehrsstärke besteht prinzipiell nicht. Allen Verkehrsteilnehmer ist die Nutzung dieser Straßen gestattet. Lediglich Sonderfahrzeuge, die ohnehin nach StVZO eine besondere Zulassung brauchen, könnten möglicherweise von der Benutzung ausgeschlossen sein. Sollten Fahrzeuge zum Einsatz kommen, deren zulässiges Gesamtgewicht höher als 41,8 t ist, so sind von der bauausführenden Firma Ausnahmegenehmigungen bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen.
Eine ggf. Nichteinhaltung des zulässigen Gesamtgewichts kann jedoch nicht dem Vorhabenträger vorgeworfen werden. Daraus resultiert keine Festsetzung in diesem Planfeststellungsbeschluss
eine Wägung vor Abfahrt von der Baustelle vorzunehmen. Es ist Aufgabe der zuständigen Ordnungsbehörde, derartige Ordnungswidrigkeiten zu ahnden.

1.30 Festlegung Fahrrouten

Es wird seitens der betroffenen Einwender bemängelt, dass der Transport der anfallenden Bodenmassen aus der planfestzustellenden Baumaßnahme in den Unterlagen nicht geregelt wurde. Insbe-

sondere wird beantragt die Fahrtrouten für den Baustellenverkehr festzulegen und hinsichtlich der Auswirkungen zu untersuchen.
Mit Planänderungsantrag vom 14.12.2012 hat der Vorhabenträger den anfallenden Baustellenverkehr über das nachgeordnete klassifizierte Straßennetz untersucht, vgl. Anlage 1 sowie Anlage 11.5 der Planfeststellungsunterlage. Um die Belastungen so gering wie möglich zu halten hat er eine Aufteilung der Verkehre über zwei Routen vorgenommen und untersucht. Die Nordroute führt entlang der B 431 über Glückstadt, der L 119 und L 112 zur A 23, die Südroute entlang der B 431 über Elmshorn auf die A 23.
Bezüglich der Auswirkungen der geführten Baustellenverkehre hat der Vorhabenträger sowohl eine lärmtechnische Untersuchung vorgenommen, als auch eine Betrachtung der Schadstoffe.
Die Ausführungen und Darstellung der Fahrtrouten sind umfassend und seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.
Bezüglich Festlegung wird auf die Nebenbestimmung zu Ziffer 1 Nr. 2 verwiesen.

1.31 verstärkte Verschmutzung der Straßen

Der von einer Straßenbaustelle ausgehende Staub gehört zu den unwägbaren Stoffen, deren Zuführung nicht verhindert werden können. Nach der Prüfung des Sachverhaltes hinsichtlich einer möglichen nicht ortsüblichen Nutzung des Straßengrundstückes ist festzuhalten, dass keine derartigen Besonderheiten in diesem Fall vorliegen, die eine Anordnung von Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss erforderlich machen. Insofern sind im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses auch keine Aussagen über die Gewährung von zusätzlichen Reinigungskosten, die aus der Herstellung des Vorhabens resultieren, auch dem Grunde nach zu entscheiden.
Übermäßige Staubentwicklungen, wie bei länger anhaltenden Trockenperioden möglich, sind soweit wie ausführbar zu vermeiden, z.B. durch den Einsatz von Sprühwagen zur Benetzung von Oberflächen oder Abplanen.
Eine übermäßige Verschmutzung der betroffenen Straßen ist vom Verursacher zu beseitigen, in dem Fall dem Auftragnehmer. Grundlage hierfür ist das StrWG § 46 – Verunreinigung von Straßen. Da aber vom Vorhabenträger eine Bauaufsicht Vorort sein wird und den gesamten Betrieb überwacht, sind dem Vorhabenträger keine entsprechenden Auflagen zu erteilen.

1.32 Übernahme von Bauschäden am gemeindlichen. Straßennetz

Diesbezüglich wird auf Punkt 3.5 – Beweissicherung und die Auflage unter Ziffer 2.1.2.2 Punkt 1 verwiesen.

3.1 Erschütterungsgutachten durch Baustellenverkehr fehlt

In Bezug auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung, ist die Nutzung des nachgeordneten Netzes über das übliche Maß hinaus zu vermeiden. Wie unter Punkt 3.7 beschrieben, werden auf den ausgewiesenen Baustellenverkehrsrouten vor Baubeginn Beweissicherungsmaßnahmen eingeleitet werden, um hervorgerufene Schäden an betroffenen Gebäuden bewerten zu

können. Ein gesondertes Gutachten zur Planfeststellung zu fordern ist hingegen zurückzuweisen. Da unter Zugrundelegung der Nebenbestimmung nicht mit Überschreitungen der Beurteilungskriterien der DIN 4150-2 zu rechnen ist. Die Beweissicherung bildet lediglich die Grundlage einer außerhalb der Planfeststellung anschließende Entschädigungsregelung.

1.33 Beweissicherung der Abwasseranlagen der betroffenen Straßen

Entwässerungseinrichtungen sind gem. § 1 FStrG bzw. § 2 StrWG Bestandteil der Straße, demnach gelten für sie dieselben Voraussetzungen wie für den Straßenkörper selbst. Insofern wird auch hier auf die Auflage unter Ziffer 2.1.2.2 Punkt 1 verwiesen.

1.34 Was ist wenn ein Unfall auf B431 / Rettungsweg und die Bodenmassen nicht mehr aus dem Tunnel gefahren werden können?

Eine gesonderte verkehrstechnische Untersuchung oder ein entsprechendes Umleitungskonzept für den Fall einer Sperrung des Baustellenverkehr-Transportweges ist dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Unfälle bilden meistens nur Einschränkungen von kurzer Dauer und bilden nicht den Regelfall ab.

Innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche ist eine Zwischenlagerfläche vorgesehen, auf der das Aushubmaterial sonntags zwischengelagert wird, da der Transport nicht am Sonntag erfolgen kann. Die Tunnelbohrmaschine läuft hingegen 7 Tage die Woche und 24 h am Tag. Die anfallenden Bodenmassen können auf der Lagerfläche in zwei Stufen bis zu einer Höhe von 4,00 m zwischengelagert werden. Das Vorgehen der Zwischenlagerung bietet sich also auch dann an, wenn der Transportweg aus anderen Gründen nicht gewährleistet ist.

Sollte der Transport über längere Strecken nicht fortgeführt werden können, gibt es darüber hinaus auch die Möglichkeit die Tunnelbohrmaschine anzuhalten und den Aushub zu unterbrechen.

1.35 Schadstoffbelastung durch Baustellenverkehr fehlt

Mit Datum vom 28.02.2014 hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde eine Luftschadstoffuntersuchung zum Baustellenverkehr, erstellt vom Ingenieurbüro Obermeyer Planen und Beraten GmbH, vorgelegt. Die Untersuchung dient dazu, ob sich durch die während der Bauphase vorgesehenen Lkw-Fahrten zwischen der Tunnelbaustelle und der A 23, mit den aufgeteilten Fahrtrouten, die Luftschadstoffbelastung im Nahbereich der betroffenen Fahrwege deutlich erhöhen wird und ob die Beurteilungswerte der 39. BImSchV überschritten werden.

In der Untersuchung wird unterschieden zwischen dem „Mitfall“, nämlich dem prognostiziertem Verkehrsaufkommen inklusive der Fahrten der Baustellen-LKW, und dem „Ohnefall“, das prognostizierte Verkehrsaufkommen ohne die zusätzlichen Baustellenverkehre.

Dabei setzt sich die beurteilungsrelevante Luftschadstoffgesamtbelastung zusammen aus der lokalen Schadstoffvorbelastung und der verkehrsbedingten Zusatzbelastung der zu betrachtenden Straßenzüge.

Die geplanten Baustellenverkehrsrouten verlaufen zum einen durch nicht bzw. locker bebaute ländliche Bereiche und zum anderen durch Ortsbereiche, wie den beiden Städten Glückstadt und Elmshorn.

Die Untersuchung macht deutlich, dass maßgeblich für die Gesamtbelastung die Stickstoffdioxid-Belastung (Jahresmittelwert) ist. Die sonstigen Luftschadstoffe, wie Feinstaub oder Benzol, spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Für die Abschätzung der Belastungssituation außerhalb geschlossener Siedlungen wird das Modell nach RLuS 2012 verwendet. Die Abschätzung zeigt, dass die zusätzliche Baustellen-Lkws während der Bauphase in den Bereichen außerhalb geschlossener Ortslagen zu keiner nennenswerten Erhöhung der Schadstoff-Gesamtbelastung führen werden. Die Belastungswerte liegen weitgehend auf dem Niveau der lokalen Schadstoffvorbelastung und damit deutlich unterhalb der Beurteilungswerte der 39. BimSchV.
Für die städtisch geprägten Bereiche, wie Bebauung mit Lücken und/oder deutlichem Abstand vom Fahrbahnrand, wird die Gesamtbelastung weitgehend von der Höhe der Vorbelastung bestimmt. Für beide Fälle ist jedoch von Gesamtbelastungswerten auszugehen, die noch deutlich unterhalb der Beurteilungswerte der 39.BImSchV liegen. Es wird hingegen eine vorhabenbedingte Erhöhung der NO_2-Gesamtbelastung von 2 µg/m³ erwartet.
Das Modell RLuS 2012 ist in bebauten Bereichen nur eingeschränkt anwendbar, da innerörtliche Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h explizit ausgenommen sind. Für die bebauten Ortsbereiche Glückstadt und Elmshorn erfolgten die Ausbreitungsrechnungen mit einem höherwertigen Ausbreitungsmodell, nämlich das Lagrange`sche Partikelmodell, nach der Richtlinie VDI 3945 Blatt 3. Die Modellrechnung zeigt, dass für einen in Elmshorn gelegenen Bereich mit dichter Randbebauung bzw. enger Straßenschlucht an besonders exponierten Punkten die NO_2-Gesamtbelastung an den Beurteilungswert der 39. BImSchV heranreicht. Die Abschätzung ergibt, dass sich die lokale NO_2-Vorbelastung gegenüber der städtischen Schadstoffvorbelastung um 2,8 µg/m³ erhöhen würde. In Glückstadt wird der Beurteilungswert von 40 µg/m³ nicht erreicht.

1.36 Auflage zur Abdeckung der LKW, um Staubbelastung zu minimieren

Es ist bereits Stand der Technik, LKW´s mit staubenden Gütern während des Transports abzuplanen. Nach § 22 StVO darf während der Fahrt keine Ladung herabfallen, eine Größenangabe der herabfallenden Ladung wird dabei nicht beschrieben. Die Richtlinie zur Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen (VDI 2700) besagt dagegen konkreter, dass Schüttgüter nur dann abgedeckt werden, wenn sie während der Fahrt herabfallen oder herabgeweht werden können. Grundsätzlich hat der Auftragnehmer sich nach dem Stand der Technik zu richten. Darüber hinaus hält der Vorhabenträger eine eigene Bauaufsicht Vorort vor, die den Baubetrieb überwacht. Aus diesem Grunde sieht die Planfeststellungsbehörde kein Erfordernis dem Vorhabenträger ein Abplanen aufzuerlegen.

2. Baustellenmanagement

Generell wird sich die Bauzeit des A 20 Elbtunnelabschnitts inklusive Vorarbeiten auf ca. 6 Jahre belaufen und in die Bauphasen Erstellung der Baustraßen und Baustelleneinrichtung, die Erstellung der Start- und Zielschacht, die Erstellung der Tröge, den Tunnelvortrieb, die Ausbaumaßnahmen und die Straßenbaumaßnahmen eingeteilt.

Bereits im Vorfeld der Baumaßnahme werden umfangreiche Maßnahmen, wie Entfernen des Bewuchses, Rückbau von Hindernissen, Verlegung von Leitungen, Verlegung von Verbandsgewässern, Verlegung von Flächenerschließungen, Errichtung provisorischer Gräben, Anpassung landwirtschaftlicher Drainagen, Baustraßen etc. durchgeführt. Auch diese Maßnahmen sind entsprechend des Planungsstandes in den Unterlagen bereits berücksichtigt worden. Details werden in der Ausführungsplanung mit den zuständigen Instanzen abgestimmt. Daneben wird auf die generellen Regelungen der Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis – Anlage 10.2 – und den Ausführungen des Erläuterungsberichts – Anlage 1 - verwiesen.

Der tatsächliche Bauauflauf mit den Beeinträchtigungen kann erst in Abhängigkeit von der Bautechnologie der Baufirma und spezifischem Bauverfahren nach Vergabe festgestellt werden. Die Randbedingungen werden im Bauvertrag festgeschrieben.

Über die in den Unterlagen bereits dargestellten hinausgehenden Fragestellungen wird im Folgenden eingegangen:

2.1 Lagerplätze inklusive Flächen für Hütten, Materiallager und Fahrzeugstellplätze

Die Hauptbaustelleneinrichtungsfläche (BE-Fläche) der geplanten Tunnelbaumaßnahme im Zuge der A 20 dient neben der Durchführung des Tunnelvortriebs, der Lagerung der Tübbinge, der Anlage der Separationsanlage und dem Bauwassermanagement, der Behandlung und Zwischenlagerung der Bodenmassen auch der Errichtung interner Logistikflächen, der Aufstellung und Bereitstellung von Baugeräten, Baucontainern, Baubüros, zur Lagerung von Baumaterialien, sowie für Aufstellflächen der Fahrzeuge. Die BE-Fläche, wie in Anlage 7, Blatt 12 und 12a dargestellt, ist detailliert geplant worden, um auch eine belastbare Grundlage der Schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung zu bilden.

2.2 *Bauzeit wird angezweifelt*

Unter Zugrundelegung der grundsätzlichen Ausführungen der Anlage 1 – Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlage unter Ziffer 9 schätzt der Vorhabenträger die Bauzeit auf ca. 6 Jahre. Es ist geplant zwei parallel laufende Tunnelbohrmaschinen einzusetzen, die einen Monat zeitlich versetzt laufen sollen. Zudem erfolgt der Tunnelvortrieb an 24 Stunden und 7 Tagen die Woche. Aus verfahrenstechnischer Sicht ist die veranschlagte Bauzeit daher realistisch. Beeinträchtigungen die sich hieraus ergeben werden mit entsprechenden Auflagen verbunden und ggf. entschädigt werden.

Unvorhersehbare Beeinträchtigungen die die Bauzeit verlängern können derzeit nicht abgesehen werden. Die Berechnung der Bauzeit begründet sich auf einen Bauzeitenplan zur Entwurfsaufstellung unter Anlehnung vergleichbarer Projekte.

2.3 Bauablauf-/Bauzeitenplan planfeststellen (Aufzeigen der Baustellenverkehre)

Die festgesetzten Bauzeitenregelungen sind vom Vorhabenträger für die Ausführungsplanung und Baudurchführung in einem Bauzeitenplan zu berücksichtigen.

Detaillierte Ausführungen zur Verkehrsführung während der Bauphase, beispielsweise unter Beifügung detailliert erstellter Ablauf- und Netzpläne, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; die Ausführungen im Erläuterungsbericht der Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen unter Ziffer 9 sind hinreichend. Erst im Rahmen der Ausführungsplanung (Definition vgl. § 55 der HOAI) wird die vorangegangene Entwurfsplanung bzw. Genehmigungsplanung soweit durchgearbeitet, dass das Bauvorhaben realisiert werden kann. Der Bauablauf liegt in den Händen der noch zu fertigenden Bauausschreibung. Die Grenzen erhält diese Ausschreibung durch die allgemeinen Rechtsvorschriften und im besonderen Falle durch die Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses einschließlich der Inhalte des festgestellten Planes. Während des Planungsprozesses findet ein intensiver Austausch aller an der Maßnahme Betroffenen statt, um Detailpunkte zu lösen. Erst die Ausführungspläne enthalten alle (detaillierten) Angaben, die zur Herstellung der Baumaßnahme erforderlich sind.

Hinsichtlich der Baustellenverkehre wird auf Ziffer 5.06 Nr.1ff dieses Beschlusses verwiesen.

2.4 Bauzeiten in Planfeststellung festlegen, Nacht- und Wochenendarbeit nur in techn. begründeten Ausnahmefällen

Die Begrenzung von Baumaßnahmen auf bestimmte Tageszeiten oder das Freihalten der Nachtstunden oder der Wochenenden bzw. die Einschränkung des Baustellenverkehrs, ist nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abschließend zu regeln. Der Vorhabenträger wird die einschlägigen gesetzlichen Forderungen einhalten. Mit den Auflagen unter Ziffer 2.1.2 sind dem Vorhabenträger Schutzauflagen erteilt worden, die den betroffenen Anliegern hinreichenden Schutz bieten.

Der Vorhabenträger hat erklärt, dass der Tunnelvortrieb und die damit in Zusammenhang stehenden Arbeiten rund um die Uhr erfolgen. Die Auswirkungen sind in einem Schall- und erschütterungstechnischen Gutachten bewertet worden.

Zudem erfolgt der Abtransport der Bodenmassen jedoch nur in der Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr an Werktagen. Der in der verbleibenden Zeit anfallende Boden kann auf der Baustelleneinrichtungsfläche nach Separierung zwischengelagert werden.

2.5 Bodenmanagement nach Abfallrecht bzw. Immissionsschutzrecht in Planung integrieren

Die Notwendigkeit der Durchführung eines abfallrechtlichen Planfeststellungsverfahrens für diesen planfestzustellenden Abschnitt der A 20 wird nicht gesehen. Auch seitens der Abfallbehörden der betroffenen Kreise wurde diese Forderung nicht erhoben.

Nach § 31 Abs. 2 des KrWG bedürfen Deponien einer abfallrechtlichen Planfeststellung. Der Vorhabenträger hat in Anlage 1, Ziffer 4.4.3, mögliche Bodendeponien für die nicht wiederverwendbaren Böden angegeben. Im Zuge eines gesonderten Bodenmassenmanagements hat der Vorhabenträger verschiedene Bodendeponien hinsichtlich ihrer Eignung untersucht. Hierbei handelt es sich um

bestehende Deponien mit entsprechender Zulassung. Es ist hingegen nicht vorgesehen neue Deponien zu errichten. Insofern erübrigt sich die Ausweisung in diesem Planfeststellungsverfahren.
Durch das Bodenmassenmanagement wird sichergestellt, dass nicht verwendbare Böden mit geogener Belastung fachgerecht behandelt bzw. beseitigt werden. Den gesetzlichen Anforderungen nach Abfall- bzw. Immissionsschutzrecht wird damit entsprochen. Über die Baumaßnahme hinausgehende Bodendeponien sind nicht vorgesehen. Überschüssiger Boden wird abgefahren, sofern er nicht wiederverwendet werden kann. Der mögliche Einbau oder die Wiederverwendung des Bodens andernorts ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.
Des Weiteren wird auf Punkt 2.6 verwiesen.

2.6 Deponien müssen garantiert sein, nicht erst während Ausschreibung festlegen

Der Vorhabenträger hat unter Ziffer 4 des technischen Erläuterungsberichtes (Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) die anfallenden und erforderlichen Bodenmassen dargestellt. Hinsichtlich der umfassenden Problembewältigung ist es notwendig, insbesondere wegen der umfangreichen Bodenbewegungen, mit einem Bodenmassenmanagement die Möglichkeiten der Verwendung von überschüssigen Böden sowie der Verbringung belasteter Böden, getrennt nach Bodenarten, zu prüfen und darzustellen. Eine Weiterverwendung ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu prüfen. Die im Erläuterungsbericht – Anlage 1 - angegeben Deponien sind zugelassen und können die anfallenden Bodenmassen aufnehmen. Die Festlegung der Verbringung und der Deponierung ist letztendlich Gegenstand der Ausführungsplanung bzw. um einer Wettbewerbsbeschränkung im Vergabeverfahren vorzubeugen und somit nicht im Planfeststellungsverfahren festzuschreiben. Sie haben jedoch der geltenden Rechtslage zu entsprechen. Eine Regelung mit Beschluss ist daher nicht aufzuerlegen.

2.7 Darstellung der Bodenmassen, welche müssen entnommen werden, welche wiederverwertet, welche herangeschafft und welche deponiert

Die geforderte Aufschlüsselung ist der Anlage 1, Ziffer 4, der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen. Die Angaben sind ausreichend und schlüssig.

2.8 Unterschied Linienbestimmung und Planfeststellung

Es wird beanstandet, dass das Baumassenmanagement in der Linienbestimmung nicht mit der Planfeststellung übereinstimmt. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass es dem gestuften Planungsprozess einer Straßenplanung mit der jeweiligen Detailschärfe geschuldet ist. Zudem ist die Entscheidung nach § 16 FStrG nicht auf unmittelbare Rechtswirkungen nach außen gerichtet, sondern hat innerhalb des Planungsverlaufs vielmehr den Charakter einer vorbereitenden Grundentscheidung mit allein verwaltungsinterner Bedeutung. Rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem Träger der Straßenbaulast sowie gegenüber Dritten erlangt sie erst dadurch, dass sie in den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses ihren Niederschlag findet.

Im Zuge der Entwurfsaufstellung wurde ein möglicher Bauablauf und den damit verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt untersucht und berücksichtigt. Diese Planungen sind auf Linienbestimmungsebene wegen der geringen Detailkenntnisse aufgrund des groben Maßstabes nicht zielführend. Zudem kann es zur Planfeststellung noch zu Abweichungen der Linie in einem 200 m-Korridor kommen, ferner wurde erst nach Bestimmung der Linie im Zuge einer Machbarkeitsstudie mögliche Bauwerksalternativen, die letztendlich zum Bohrtunnel führte, untersucht. Außerdem wird die genaue Höhenlage des Tunnels erst auf Entwurfsebene geplant, sodass der Umfang der Auswirkungen erst auf dieser Ebene konkretisiert werden kann. Weitergehende Untersuchungen, die sich aufgrund der umfassenden Problembewältigung ergeben, sind in der Planfeststellung ausarbeitet worden. Dies bezieht sich insbesondere auf die Auswirkungen des Baustellenverkehrs.

2.9 Ansprechpartner rund um die Uhr benennen

Der Vorhabenträger hat sowohl mit seinen Erwiderungen zu den Einwendungen und Stellungnahmen sowie in der Erörterung zugesagt einen Ansprechpartner auf der Baustelle zu benennen. Bei evtl. Problemen im Zusammenhang mit der Straßen- und Tunnelbaustelle ist die Erreichbarkeit des bauleitenden Personals während der Bauphase zu gewährleisten. Auf die entsprechende Auflage unter Ziffer 2.1.2.1 Nr. 8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Auf welche Weise der Vorhabenträger den Ansprechpartner bekannt gibt und die Notwendigkeit einer permanenten Erreichbarkeit gewährleistet, liegt in seinem Ermessen und ist ihm seitens der Planfeststellungsbehörde nicht aufzuerlegen.

2.10 Bauverträge sind nach Vergabe im Internet zu veröffentlichen

Bauverträge erfolgen im Nachgang zur Planfeststellung nach dem Vergabeverfahren. Es handelt sich um privatrechtliche Verträge über die in der Planfeststellung nicht zu entscheiden ist. Ob der Vorhabenträger diese Verträge in der Phase der Baudurchführung veröffentlichen will, liegt in seinem Ermessen und ist ihm nicht aufzuerlegen.

2.11 Konventionalstrafen in Bauverträgen sofern von den Annahmen der lärmtechnischen Untersuchung für Baustellenverkehr abgewichen wird

Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen sowie auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 verwiesen. Gesundheitliche Schäden durch zusätzlichen Baustellenverkehr im nachgeordneten Netz sind auszuschließen. Aus diesem Grund erübrigen sich auch derartige Konventionalstrafen in den Bauverträgen.

3. <u>Baustellenemissionen</u>

Baustellen unterliegen nach dem BImSchG grundsätzlich keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche

Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
Aufgrund des Gebotes des § 4 des FStrG – Sicherheitsvorschiften – hat der Vorhabenträger dessen ungeachtet dafür einzustehen, dass ihre 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. Baubedingte Immissionen sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG. Dies sind neben den Lärmimmissionen auch Immissionen durch luftfremde Schadstoffe oder Erschütterungen.
Sollten unvermeidbare und unzumutbare schädliche Einwirkungen von der Baustelle ausgehen, haben die Betroffenen ggfs. einen Entschädigungsanspruch gegen den Vorhabenträger. Dieser wird aber nur dann ausgelöst wenn konkrete Vorkehrungen gegen Baustellenimmissionen untunlich oder mit dem Bauablauf unvereinbar sind. Voraussetzung ist also, dass die Grenze des Zumutbaren überschritten und im Fall der Überschreitung technisch-reale Maßnahmen nachweislich nicht in Frage kommen. Insofern ist auf das vom Planfeststellungsverfahren getrennte, eigenständige Entschädigungsverfahren zu verweisen.
Ausgangspunkt für die Festsetzung von Schutzmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss gegen nachteilige Wirkungen ist § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Er erfasst solche nachteiligen Wirkungen, die durch Lärm, Erschütterungen und Staub aufgrund von Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen.
Eine generelle Pflicht zur prognostischen Untersuchung von Baulärmimmissionen besteht nicht, weil sich Baulärm aufgrund der Unregelmäßigkeiten des Baustellenbetriebs sowie ergebnisoffenen Angebotsabgaben der Vergabephase regelmäßig nur schwer prognostizieren lässt. Bei der Tunnelbaumaßnahme im Zuge der A 20 handelt es sich jedoch um eine Baustelle von mehr als sechs Jahren, deren hauptsächliche Immissionen von der Baustelleneinrichtungsfläche und dem Bodenmassentransport ausgehen. Sodass der Vorhabenträger sowohl eine schall- und erschütterungstechnische Untersuchung aus dem Bauverfahren und Geräte sowie Auswirkungen des Baustellenverkehrs über das nachgeordnete Wegenetz vorgelegt hat. Zur Ermittlung der Lärmpegel, die infolge der Bauausführung entstehen, wurde eine Lärmbetrachtung gem. AVV-Baulärm bzw. TA Lärm (für ortsfeste Anlagen) durchgeführt, die Bestandteil des Materialbandes ist. Danach werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung bestimmter Maßnahmen nicht überschritten.
Dabei wurden die Baumaßnahmen mit den höchsten Belastungen zugrunde gelegt. Dies sind im Einzelnen: Baustelleneinrichtung Nord / Auflast Nord, Startbaugrube – Bauphase 1, Tunnelvortrieb – Monat 31 (der 31. Monat stellt die umfangreichste Baustellentätigkeit während der Erstellung der Elbquerung dar, da neben dem Vortrieb für beide Tunnelröhren auch das Trogbauwerk Nord fertiggestellt wird) und Straßenbaumaßnahmen. Die als Schallquellen angegebene Zahl der Baumaschinen und die zugrundeliegenden Einsatzzeiten werden in der schalltechnischen Untersuchung nachvollziehbar dargelegt.

Bezüglich der Ausweisung von bestimmten Maßnahmen, um die Immissionsrichtwerte einzuhalten, wird auf Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

3.1 Betrachtung nach AVV Baulärm und TA-Lärm wird gefordert, entsprechende Auflagen sind im Beschluss festzulegen

Für die Beurteilung der Schalleinwirkungen auf die Nachbarschaft während der Bauphase gilt die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970 (AVV - Baulärm). Lärmschutzmaßnahmen sind durchzuführen, wenn die darin enthaltenen Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) überschritten werden. Zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen sind nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderliche Schutzmaßnahmen aufzuerlegen bzw. den Betroffenen eine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zuzusprechen, sofern Minderungen oder Schutzmaßnahmen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Nach aktueller Rechtsprechung rechtfertigt der Umstand, dass Baustellenlärm – auch bei mehrjährigen Baustellen wie der Tunnelbaumaßnahme – vorübergehend ist, Immissionsrichtwerte festzulegen, die über den in anderen Regelwerken zu dauerhaften Lärmeinwirkungen, wie die BImSchV, vorgesehen Werten liegen.
Im Rahmen der Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen zur 1. Planänderung hat der Vorhabenträger auch das Gutachten – Schalltechnische Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastung, vom Büro Obermeyer Planen und Beraten GmbH, überarbeitet. Neben der Betrachtung der Schallimmissionen nach AVV Baulärm ist das Gutachten um die Beurteilung nach TA Lärm ergänzt worden.
Für die Bewertung des Baulärms ist § 22 BImSchG i.V.m. der AVV Baulärm entscheidend. Die Beurteilung der über einen längeren Zeitraum betriebenen ortsfesten Anlagen auf der Baustelleneinrichtungsfläche, wie beispielsweise die Separationsanlage oder die Gewässerschutzanlage, haben nach TA Lärm zu erfolgen.
Mit der in den Antragsunterlagen zur Planfeststellung enthaltenen Prognose über baubedingte Geräuschimmissionen wurde überprüft, ob die Richtwerte für Geräuschimmissionen an festgesetzten maßgeblichen Immissionsorten durch die Baustellenaktivitäten der Tunnelmaßnahme, unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bauphasen, eingehalten werden können. Dabei haben die Berechnungen ergeben, dass durch die verschiedenen Bauaktivitäten Überschreitungen der Richtwerte nicht ausgeschlossen werden können. In Schleswig-Holstein werden während der Erdarbeiten für die Auflast Nord Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwartet. Hierfür ist ggf. ein entsprechender temporärer Schutzwall anzuordnen. Mit Überschreitungen der Richtwerte der TA Lärm während der Bauphase des Tunnelvortriebs wird an den Druckluftanlagen, Betonmischanlagen, Kühltürmen, Förderbändern, der Separationsanlage und den Pumpen der Gewässerschutzanlage gerechnet. Um die Richtwerte der TA Lärm einzuhalten sind entsprechende Schutzmaßnahmen wie Minderung und Einhausung notwendig. Auf Ziffer 2.4.2 wird diesbezüglich verwiesen.

3.2 Eingreifwerte sind als Auflage festzustellen

Zum Schutz der Anwohner sind die Anforderungen der AVV Baulärm einzuhalten. Die Anforderungen werden von der zuständigen Immissionsschutzbehörde überwacht. Baulärm sowie andere Immissionen und Wirkungen werden während der Bauzeit auf ein unvermeidbares und zulässiges Mindestmaß begrenzt. Die Baustelle unterliegt u.a. den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen der AVV Baulärm. Mit diesem Beschluss werden Vorkehrungen angeordnet, mit denen im Umgebungsbereich der Baustelleneinrichtungsfläche der Tunnelbaumaßnahme in der Regel die Eingreifwerte gemäß Nr.4.1 i.V.m. Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm von 60 bzw. 55 dB(A) am Tag und 45 bzw. 40 dB(A) in der Nacht gewährleistet werden sollen.

Soweit trotz der Schutzauflagen im Rahmen der Bauarbeiten Überschreitungen des Wertes von 60 bzw. 55 dB(A) tags oder 45 bzw. 40 dB(A) nachts auftreten, bestehen für die Betroffenen dem Grunde nach ein Entschädigungsanspruch.

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer nötig sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so kann der Betroffene eine angemessene Entschädigung in Geld beanspruchen. Vorliegend sind insbesondere nachteilige Wirkungen durch Baulärm zu erwarten. Ob nachteilige Wirkungen vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1 Satz 1, § 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der für die Beurteilung von Baulärm gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm.

3.3 Warum wird der im Gutachten notwendige Schutzwall für die BE-Fläche erst später festgelegt

Gemäß dem Gutachten zur Schalltechnischen Untersuchung – Baubedingte Lärmbelastung von Obermeyer Planen und Beraten GmbH werden bei der Beurteilung der zu erwartenden Geräuschsituation aufgrund der Bautätigkeiten der Emissionsansätze der Auflast Nord / BE-Fläche, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an 3 Immissionsorten überschritten. Hierdurch sind im Bereich der Immissionsorte ca. 20 Gebäude von einer Überschreitung der Richtwerte betroffen.

Als mögliche Schutzvorkehrung einer Abschirmung um mindestens 3 dB(A), um die Pegel auf maximal 60 dB(A) abzusenken, ist u.a. die Anordnung einer U-förmigen Aufschüttung eines Schutzwalles mit einer Gesamtlänge von 100 m und 4 m Höhe zur Bebauung hin möglich. Letztendlich werden die Detailplanungen der Tunnelbaustelle erst zur Bauausführung feststehen. Für die Einhaltung der Richtwerte ist der AN zuständig. Für evtl. notwendige Schutzvorkehrungen hat er die Genehmigungen der zuständigen Genehmigungsbehörden eigenverantwortlich einzuholen. Es wird auf die Auflagen unter Ziffer 2.4.2 verwiesen.

3.4 trotz Überschreitung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen keine Maßnahmen angeordnet

Der Vorhabenträger hat die Richtwerte nach AVV Baulärm sowie der TA Lärm bei der hier planfestzustellenden Baumaßnahme einzuhalten. Diesbezüglich wird auf Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

3.5 Beweissicherung (insbesondere für unterfahrenen Häuser und Grundstücke), Bauschäden, Setzungsermittlung mit 45° Trichter-Ausbreitung, Vorbelastung durch Schiffsverkehr, Überschreitungen der Werte der DIN 4150-2 Tabelle 1, Änderung Grundwasserspiegel

Hinsichtlich der Erschütterungen sind die vom normalen Verkehr auf einer Straße gegenüber den von der Baustelle herrührenden zu unterscheiden. Die Erschütterungen, die von der ortsüblichen Benutzung einer vorhandenen Straße stammen, hierzu zählt zum Beispiel auch die Benutzung der Straße durch den Baustellenverkehr mit den StVZO entsprechenden Fahrzeugen, sind von den Nachbarn (Anliegern) selbst dann hinzunehmen, wenn sie zu einer wesentlichen Beeinträchtigung führen. Entsteht durch sie eine Beeinträchtigung der ortsüblichen Benutzung der Anliegergrundstücke – etwa das Auftreten von Rissen an Gebäuden -, so kann ein gegen den Träger der Straßenbaulast gerichteter Anspruch auf Entschädigung wegen enteignungsgleichen Eingriffs gegeben sein.
Der Vorhabenträger hat seine Vorstellung zur Führung des Baustellenverkehrs, bestehend aus dem Zulieferverkehr und dem Bodenmassentransport, sowie deren Auswirkungen sowohl in den Anlagen 1 und 11 der Planfeststellungsunterlage, als auch in den Erörterungsterminen, dargelegt. Auf Ziffern 2.1.2.2 Nr. 1 – Beweissicherung - dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabenträger hat bezüglich der Erschütterungswirkungen durch die Tunnelbaustelle ein entsprechendes Gutachten erstellt, vgl. Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung von Obermeyer Planen und Beraten GmbH, 16.11.2012, Materialband der Planfeststellungsunterlagen. Vorbelastungen werden entsprechend berücksichtigt. Das Schildvortriebsverfahren in Tübbing-Bauweise gilt grundsätzlich als erschütterungsarmes Bauverfahren. Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase können jedoch nicht ausgeschlossenen werden und sind nach DIN 4150, Teil 2, Abschnitt 6.5.4 zu beurteilen. Erschütterungen, die nur an einem Tag auftreten können dabei intensiver sein. Es ist möglich während der Baudurchführung die Erschütterungen messtechnisch zu überwachen, um den Anforderungen im Rahmen der DIN 4150 während der Baudurchführung zu genügen und dann entsprechend darauf zu reagieren.
Bei der Baudurchführung kommen generell nur geeignete Baugeräte und Maschinen zur Ausführung und der Abstand zu den beeinträchtigungssensiblen Gebäuden und Bauwerken ist ausreichend groß. Gem. der erschütterungstechnischen Untersuchung (siehe oben) ist durch den allgemeinen Baubetrieb nicht mit Überschreitungen der nach DIN 4150-2 angegebenen Anhaltswerte für Erschütterungen zu rechnen. Während begrenzter Bauphasen sind allerdings in Gebäuden, welche sich in geringen Abständen zu den Baumaschinen, insbesondere zur Tunnelbohrmaschine, befinden, Belästigungen nicht auszuschließen. Erschütterungen aus dem Tunnelvortrieb, welche die Richtwerte

nach DIN 4150-2 für baubedingte Erschütterungen überschreiten, sind während der direkten Unterfahrung der nächstgelegenen Gebäude prinzipiell nicht zu erwarten. Jedoch kann der durch den Tunnelvortrieb hervorgerufene sekundäre Luftschall unter Umständen im Nahbereich des Tunnelvortriebs wahrnehmbar sein. Die Prognosen haben ergeben, dass in Aufenthaltsräumen deutlich wahrnehmbare KBFmax-Werte hervorgerufen werden können. Aus den temporären Belästigungen werden jedoch keine Bauschäden erwartet. Bei einer Vortriebsgeschwindigkeit des Schildvortriebes von ca. 7,5 m/ Tag wird sich der Vortrieb, je Röhre, etwa 14 Tage lang in einem Bereich befinden wo Erschütterungen auftreten. Dies liegt im Bereich der Stufe I der DIN 4150-2 Tabelle 1. Es werden Innengeräuschpegel von ca. 44 dB(A) (LAfmax) erwartet, womit der Immissionsrichtwert der TA Lärm sicher in der Nacht überschritten wird.
Entschädigungsansprüche der von der Vortriebsmaschine unterfahrenen Gebäude werden im Zuge der Entschädigungsverhandlungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens abgegolten (vgl. Ziffer 5.09).

Hinsichtlich möglicher Beschädigungen von Gebäuden durch Bohrungen und Erschütterungen, sowie Schwingungen, im Zuge der Bauaktivitäten des hier planfestzustellenden Streckenabschnittes der A 20 hat der Vorhabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens grundsätzlich die Bereitschaft zur Durchführung von Beweissicherungen an Gebäuden zugesagt. Hierzu findet eine Beweissicherung aller Gebäude grundsätzlich im Nahbereich der Bautrasse in einem Korridor von 300 m beiderseits der A 20 statt.
Für die Beweissicherung wird ein Gutachter beauftragt, der auf die Eigentümer zugeht und dort die entsprechenden Feststellungen vor und nach der Beendigung der Baumaßnahme durchführen wird. Dies bedeutet, dass die betreffenden Gebäude vor Beginn der Bauarbeiten von einem Gutachter aufgenommen werden und auf bestehende Risse sogenannte Gipsmarken geklebt werden, Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Gebäude erneut aufgesucht und es wird festgestellt, ob Schäden eingetreten oder aber Gipsmarken gerissen sind. Die Gemeinden werden über die Aufnahme der Beweissicherung rechtzeitig informiert.
Die vorstehenden Ausführungen gelten auch für das örtliche Straßennetz. Für Straßen und Wege, die durch den Bau der geplanten A 20 als ausgewiesene Baustraßen über das übliche Maß hinaus belastet und beschädigt werden können, werden ebenfalls vor Baubeginn Beweissicherungsverfahren eingeleitet.
Hinsichtlich diesbezüglicher Auflagen wird auf Ziffer 2.4.2.2 und 2.1.2.2, Punkt 1 dieses Beschlusses verwiesen. Die Entschädigungsvereinbarungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.
Weitergehende Forderungen zur Beweissicherung sind nicht begründet und werden zurückgewiesen.
Hinsichtlich der Beeinträchtigungen die durch die Auswirkungen auf Boden und Vorflutsystem entstehen wird auf Ziffer 4.3 dieses Punktes verwiesen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Grundwasser wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.010 verwiesen.

3.6 Baulärmgutachten in Materialband

Es ist korrekt, dass das Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung von Obermeyer Planen und Beraten GmbH für die baubedingten Lärmbelastung und Erschütterung, sowohl bei der ursprünglichen Auslegung 2009 als auch bei der Planänderung 2012 im Materialband ausgelegt haben. Zudem hat der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht – Anlage 1 – unter Punkt 5.4 auf dieses Gutachten verwiesen. Die Ergebnisse prognostizieren Überschreitungen der jeweiligen Richtwerte in den verschiedenen Bauphasen und bei den ortsfesten Anlagen nach dem Stand der Technik und ohne Schutzmaßnahmen. Der Baulastträger hat die Richtwerte einzuhalten, die Machbarkeit wurde mit diesen Gutachten dargelegt. Welche Schutzmaßnahmen getroffen werden wird erst in der Detailplanung der Baudurchführung festgelegt. Evtl. notwendige Genehmigungen hierfür sind bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einzuholen. Aus diesem Grund wird das Gutachten auch nur nachrichtlich in die Planfeststellungsunterlage integriert.

3.7 Erschütterungen in der Bau- und Betriebsphase – Nachweise

Für die Beurteilung der Einwirkungen auf Gebäude sind die „Anhaltswerte, bei deren Einhaltung Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchtwertes von Gebäuden nicht zu erwarten sind“ der DIN 4150 Teil 2, Abschnitt 6.5.4 anzuwenden. Sind diese Anhaltswerte eingehalten oder unterschritten, ist davon auszugehen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG vorliegen. Diese Prüfung ist vom Vorhabenträger vorgenommen worden, die Ergebnisse der Untersuchungen vom 27.02.2009 und 16.11.2012 des Ingenieurbüros Obermeyer Planen und Bauen GmbH sind als Anlage Bestandteil des Materialbandes. In dem Gutachten sind die durch Bau und Betrieb der A 20 im Planungsabschnitt von der K 28 bis zur B 431 zu erwartende Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude der unmittelbaren Nachbarschaft untersucht worden. Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude übersteigen die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie geeignet sind, erhebliche Nachteile hervorzurufen. Unter Nachteilen sind dabei Vermögenseinbußen, insbesondere durch Schäden an Gebäuden und Gebäudeteilen, zu verstehen. Die Verminderung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit eines Gebäudes ist in der Regel ein erheblicher Nachteil. Durch Erschütterungen entstandene Schäden an Gebäuden, die deren Standfestigkeit beeinträchtigen, sind stets als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen. Im Übrigen hängt die Bewertung von Erschütterungseinwirkungen von der Gebäudeart und der Nutzung der Bauten ab.

Das Ergebnis der vorgenannten Untersuchung prognostiziert, dass beim Tunnelbau temporär Erschütterungswirkungen nicht ausgeschlossen werden können.

Erschütterungseinwirkungen auf die Bauwerke, deren Gebrauchstauglichkeit beeinflusst werden kann, sind nicht zu erwarten.

Die in den beiden Untersuchungen genannten Regelungen und vorgeschlagenen Maßnahmen werden vom Vorhabenträger in der Weise beachtet, dass zur Sicherung des Nachweises von eventuell

durch Erschütterungen während der Baumaßnahme und durch den Baustellenverkehr hervorgerufener Schäden vor Baubeginn hinsichtlich der Gebäude eine Beweissicherung sowie im Nahbereich der Trasse Messungen durchgeführt werden.
Auf die Ziffern 2.1.2.2 und 2.4.2.2 wird des Weiteren verwiesen.

3.8 Erschütterungsgutachten im MB ist kein richtiges, nur Zitate aus HH S-Bahn-Bau; es fehlen außerdem Entfernungsverhältnisse, Begutachtung definierter Messpunkte mit den Parametern individuelle Bausubstanz, Holz- oder Betondecke usw.

Der Bau von Straßen- sowie Tunnelbaumaßnahmen verursacht Erschütterungen. Diese Erschütterungen sind mechanische Schwingungen, die in den Erdboden eingeleitet werden und in Form von Wellen bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei tiefen Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken wahrgenommen werden.
Gemäß § 41 BImSchG Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Soweit Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden einwirken, sind diese Anforderungen in der DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ (Juni 1999) als „Anhaltswerte“ für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen enthalten. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei gesetzlich normierten Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar (vgl. Punkt 3.11), könne aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltpunkt dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen im Sinne des § 141 Abs. 2 S. 2 LVwG ausgegangen werden.
Der Vorhabenträger hat ein entsprechendes Gutachten vom Ingenieurbüro Obermeyer Planen und Bauen GmbH (27.02.2009, 16.11.2012) anfertigen lassen. Das Gutachten erläutert und Punkt 5 die Erschütterungswirkungen während der Bauzeit. Diese Erläuterungen und Prognosen werden allgemeinverständlich formuliert. Das Prognostizieren anhand von Erfahrungswerten anderer Maßnahmen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, da der Bauablauf nicht festgeschrieben wird, sondern je nach Ausschreibungsergebnis variieren kann. Im Ergebnis können Erschütterungen aus dem Baubetrieb im Nahbereich (etwa in einem Anstand von 25 m) zu bestimmten Geräten nicht ausgeschlossen werden, dasselbe gilt für den durch den Tunnelvortrieb hervorgerufenen sekundären Luftschall, insbesondere bei den zu unterfahrenden Häusern. Aus diesem Grund wird der Vorhabenträger baubegleitende Messungen an den Gebäuden vornehmen.

3.9 Dauermessstellen zur Überwachung

Erschütterungen aus dem Baubetrieb können im Nahbereich der Tunnel- und Straßenbaustelle nicht ausgeschlossen werden, dies geht aus dem Gutachten von Obermeyer vom 16.11.2012 hervor. Um die Anforderungen der DIN 4150-2 einzuhalten, sind während der gesamten Baudurchführung die

Erschütterungen messtechnisch zu überwachen und entsprechend darauf reagieren. Aus Erfahrungswerten heraus, macht der Gutachter deutlich, dass, auch wenn es sich grundsätzlich um ein erschütterungsarmes Bauverfahren handelt, während des eigentlichen Schildvortriebes im Umfeld die höchsten Erschütterungsemissionen auftreten.
Hinsichtlich der Anordnung von Beweissicherungsmaßnahmen wird diesbezüglich auf Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1 und Ziffer 2.4.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

3.10 Körperschall, sekundärer Luftschall

Körperschall ist sekundärer Luftschall, der infolge von Schallabstrahlung schwingender Gebäudeteile, in der Regel Decken und Wände, innerhalb von Gebäuden hörbar bzw. wahrnehmbar sein kann. Er tritt meist in einem Frequenzbereich von 50 Hz und 80 Hz auf. Wie unter Punkt 3.5 und 3.11 näher beschrieben kann allerdings der durch den Tunnelvortrieb hervorgerufene sekundäre Luftschall unter Umständen im Nahbereich des Tunnelvortriebs, insbesondere nachts, während der Unterfahrung der Häuser am Steindeich wahrnehmbar sein. Diesbezüglich werden baubegleitende Messungen an den Gebäuden vorgenommen werden (vgl. Ziffer 2.4.2.2).

3.11 Entschädigungen für Grenzwertüberschreitungen - Grenzwerte festlegen

Schädliche Umweltauswirkungen durch Erschütterungen sind im Titel des Bundes-Immissionsschutzgesetzes explizit genannt. Es fehlt im Verkehrsbereich die Rechtsgrundlage für die Festlegung von Erschütterungsgrenzwerten. Ebenso existieren derzeit noch keine verbindlichen Kriterien für die Feststellung, wann ein Straßenneubau zu einer „wesentlichen Erhöhung“ der Erschütterungsimmissionen führt, woraus Anspruchsberechtigungen auf Vorsorgemaßnahmen abgeleitet werden könnten.
Unter einer wesentlichen Erhöhung wird derzeit eine Erhöhung der Schwingstärke (des KB-Wertes) um mehr als 25 % der Bestandssituation verstanden. Erschütterungsimmissionen unterhalb einer „Zumutbarkeitsschwelle“ von KBFmax = 0,4 werden grundsätzlich als zulässig betrachtet. Die Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 enthält die Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen nach Einwirkungsorten tags und nachts. In der Prognose im Erschütterungs-Gutachten anhand der Erfahrungswerte aus dem Hamburger S-Bahn-Bau können die Pegel in Aufenthaltsräumen deutlich wahrnehmbare Werte bis 0,35 hervorrufen. Nach Tabelle 2 der DIN befindet man sich im Bereich der Stufe I für Baumaßnahmen einer Dauer ≤ 26 Tagen, „bei deren Unterschreitung auch ohne besondere Vorinformation nicht mit erheblichen Belästigungen zu rechnen ist.“
Eine wesentliche Erhöhung des sekundären Luftschalls durch Körperschallimmission wird analog zu den Regelungen der 16. BImSchV mit einer aufgerundeten Differenz von größer / gleich 3 dB(A) festgelegt.
Zur Bewertung der Körperschallimmissionen stellt der „Immissionsrichtwert innen“ gemäß TA Lärm einen hinreichend brauchbaren Maßstab dar. Die schwankenden Geräusche können bei dem Innengeräuschpegel in Aufenthaltsräumen bis zu ca. 44 dB(A) (L_{Afmax}) erreicht werden und damit zu Belästigungen führen. Damit wäre der Immissionsrichtwert sicher nachts, durch den Tunnelvortrieb hervorgerufene sekundäre Luftschall, überschritten.

Da die Tunnelbaustelle nur temporären Einfluss hat ist neben der Prognose der Erschütterungswirkungen auch eine Überwachung notwendig (s.o.). Der Bereich wird insbesondere auf die zu unterfahrenen Tunnelhäuser beschränkt.
Hinsichtlich der Entschädigung der unmittelbaren Beeinträchtigung wird auf Ziffer 5.09 verwiesen.

3.12 32. BImSchV

Bei der Durchführung von Baumaßnahmen ist eine Geräuscherzeugung durch Baumaschinen nicht vermeidbar. Der Straßenbaulastträger ist jedoch bestrebt, den Baulärm auf das geringst notwendige Maß zu reduzieren. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen auf dem Stand der Technik weitgehend gemindert. Es dürfen jedoch nur Baumaschinen zum Einsatz kommen, die mindestens den Anforderungen der „32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung 32. BImSchV)“ entsprechen. Darüber hinaus regelt sie den Betrieb der Baumaschinen; so dürfen diese z. B. in Wohngebieten an Sonn- und Feiertagen ganztätig nicht sowie an Werktagen nur in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr betrieben werden. Auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2.2, Punkt 2, dieses Beschlusses wird verwiesen.
Wann die Beeinträchtigungen, beispielsweise aus Baulärm oder Schmutz, jedoch das Maß des Zumutbaren überschreiten und somit nicht mehr entschädigungslos hinzunehmen sind, ist außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in eventuellen Entschädigungsverhandlungen zu klären.

3.13 Bauzeitliche Luftschadstoffe

Bezüglich der Untersuchung zur Schadstoffbelastung durch Baustellenverkehr auf dem nachgeordneten Wegenetz wird auf Punkt 1.35 verwiesen.
Grundsätzlich dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schallgedämmt und schadstoffarm sind. Wie unter Punkt 1.36 beschrieben sind zudem LKW´s mit staubenden Gütern während des Transports abzuplanen. Minderungsmaßnahmen sind dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Denn schon für vorhabenbedingte, also dauerhafte Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten, bildet die Einhaltung der Immissionsschutzgrenzwerte keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung, weil die Einhaltung der Grenzwerte nicht vorhabenbezogen zu gewährleisten ist; sie steht vielmehr im unmittelbaren Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung. Dies gilt für bauzeitliche, also lediglich temporäre, Zusatzbelastungen erst recht. Wäre dies anders, käme jegliche Bautätigkeit in bereits stark vorbelasteten Gebieten gänzlich zum Erliegen (BVerwG 9 A 6/03). Daher gibt es für Baustellen keine Grenz- oder Richtwerte für Luftschadstoffbeeinträchtigungen.
Des Weiteren ist eine genaue Ermittlung der Belastungen in der Bauphase ist nur schwer einzuschätzen, da eine Bewertung abhängig ist von den Details der Ausführungsplanung. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen während der Bauphase geringer ausfallen werden, aufgrund der prognostizierten Verkehrsstärke, als während der Betriebsphase, die gemäß Luftschad-

stoffuntersuchung keine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV prognostiziert. Es bestehen somit keine gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen aus der geplanten Baumaßnahme.
Das heißt jedoch nicht, dass die bauzeitliche Luftschadstoffbelastung im Rahmen der Abwägung ausgeblendet werden konnte (vgl. materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses).

3.14 Ausleuchtung

Das Beleuchtungskonzept der Tunnelbaustelle ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern erst im Zuge der Baudurchführung zu planen. Es ist zu bedenken, dass der Tunnelvortrieb 24 h am Tag und 7 Tage die Woche vorgesehen wird. Dabei ist sie so zu planen und zu errichten, dass die Beleuchtungsstärken auf den Arbeitsplatzflächen erreicht werden. Die gleichmäßige Ausleuchtung der gesamten Baustelle ist sicherzustellen. Dies gilt insbesondere aus Gründen der Arbeitssicherheit. Störende Blendungen der Nachbarschaft sind hingegen durch geeignete Leuchtmittel zu minimieren.

3.15 Ermittlung von Umweltauswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Luft)

Die mit dem Bau der Tunnelmaßnahme verbundenen Umweltauswirkungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Ebene der Planfeststellung ist ausreichend ermittelt worden. Es wird auf Ziffer 5.022 verwiesen.
Wie den vorangegangen Punkten sowie Ziffer 2.4 zu entnehmen, sind durch entsprechende Auflagen im Beschluss keine Überschreitungen der Grenzwerte nach der 39. BImSchV oder den Richtwerten der AVV Baulärm und TA Lärm zu erwarten. Sodass keine weiteren Maßnahmen zur Verringerung schädlicher Umweltauswirkungen erforderlich sind.

3.16 zur Erlangung der FFH-Verträglichkeit ist ein Bauverfahren festzuschreiben (oder Auflage) ohne Rammen oder Rütteln

Ein von einigen Einwendern beantragtes Bauverfahren („ohne Rammen/Rütteln“) in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wird -so wie von den Einwendern formuliert- abgelehnt. Es wird dem Vorhabenträger aber als Schadensbegrenzende Maßnahme gemäß § 34 BNatSchG auferlegt, für die Anlage des Tunnelportals bzw. der Startgrube ein erschütterungsarmes Verfahren zu wählen. Es wird auf Ziffer 2.3.5 verwiesen.

3.17 Spülleitung durch Steindeich (starke Wasserströmung, gesundheitliche Schäden, Lärm)

Es ist geplant für den Bauprozess unter anderem Wasser aus der Elbe zu nehmen und dafür eine Spülleitung im HDD-Verfahren (Horizontal-Directional-Drilling-Verfahren) unter dem Deich zu legen. Entlang der Essflether Wettern, also parallel zum Steindeich, ist geplant die Leitung unterirdisch zu verlegen. Das Prozesswasser wird sowohl für den Tunnelbau als auch für die Baugruben benötigt. Die Bauzeit von ca. 4 Wochen ist in den hochwasserarmen Zeitraum zwischen 15.April und 31.August vorzusehen. Insgesamt wird die Spülleitung für ca. 5 Jahre liegen.

Aufgrund des geringen Bohrdurchmessers und dem Arbeiten mit einer Spülflüssigkeit können wahrnehmbare Geräusch- oder Vibrationsimmissionen bei der Herstellung der Prozesswasserleitung ausgeschlossen werden. Wegen der unterirdischen Verlegung gilt dies ebenfalls für den Betrieb.
Während der Baudurchführung werden in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN) Detailplanungen vorgenommen. Die gesetzlichen Anforderungen an den Immissionsschutz werden erfüllt.
Des Weiteren wird auf Ziffer 5.010 und 2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

4. Auswirkungen auf Boden und Vorflutsystem

4.1 Bauzeitliche Auflast – sind genaue Kalkulationen in Bezug auf den Marschboden überhaupt möglich

Um die geotechnischen Bedingungen der Autobahn-Neubaumaßnahme in der Kollmarer Marsch beurteilen zu können sind Baugrunduntersuchungen und verschiedene hydrogeologische Gutachten durchgeführt bzw. erstellt worden. Aus langjährigen Erfahrungen der Gutachter und entsprechenden EDV-Programmen lassen sich die grundbaustatischen Auswirkungen sicher vorausberechnen.
Vor Beginn des Schildvortriebsverfahrens auf schleswig-holsteinischer Seite muss eine bauzeitliche Bodenauflast aufgebracht werden, um das beim Nachweis der Stützdrücke und der Aufbruchsicherheit erforderliche Sicherheitsniveau einhalten zu können. Es handelt sich um den Bereich in denen die Tunnelröhren nahe unter der Geländeoberfläche verlaufen. Die Auflast wird über eine Strecke von ca. 317 m in 5,50 m Höhe temporär errichtet. Im Endzustand wird jedoch nur eine geringere Auflast von ca. 3,30 m Höhe dauerhaft erforderlich. Diese dauerhafte Überschüttung dient zur dauerhaften Sicherung des Tunnels und der Aufbruchsicherheit des Geländes bei Sturmflutwasserständen.

4.2 Verbleib des Oberbodens auf Baustelleneinrichtungsfläche

Der nährstoffreiche Oberboden ist aus Gründen des Bodenschutzes nach Bundesbodenschutzgesetz zu schonen und vor der Straßenbaumaßnahme, soweit technisch möglich, abzuschieben. Durch das Abschieben kann er einer anderen Verwendung zugeführt werden oder nach Fertigstellung wieder angedeckt werden.
Die zu überschüttenden Flächen der der Straßendämme und Trogumwallungen, der an den Startschacht anschließenden bauzeitlichen und dauerhaften Geländeaufhöhung über der Tunnelvortriebsstrecke sowie der Baustelleneinrichtungsfläche wird der Oberboden nicht abgetragen und anderweitig verwendet.
Der Oberboden weist aufgrund der kontinuierlichen Nutzung und der Entwässerung eine deutlich größere Festigkeit auf als der darunter anstehende frische unbearbeitete Klei im Einwirkungsbereich der Grundwassers. Die beschriebenen zu überschüttenden Flächen müssen aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Untergrundes tief gegründet werden mit z.B. geotextilummantelten Sandsäulen oder vermörtelten Stopfsäulen. Im Bereich des Startschachtes ist zudem auf einer Länge von ca.

190 m eine Bodenverbesserung der Kleischichten durchzuführen. Um die Arbeiten mit schweren Maschinen auf ausreichend tragfähiger Arbeitsfläche durchführen zu können und ein Geotextil nicht aufgebracht werden kann, da dieses die Herstellung der Tiefgründungen stark behindert bzw. unmöglich macht, ist der vorhandene Oberboden nicht abzuschieben. Nach Aufbau eines 0,5 m dicken Sandpolsters ist eine ausreichende Befahrbarkeit gegeben. Um den Oberbodenverlust so gering wie möglich zu halten, ist aus technischen Gründen nur der Bereich wo Sandsäulen zu errichten sind, der Oberboden zu überschütten (vgl. Kurzbericht von den Grundbauingenieuren Steinfeld und Partner GbR vom 17.01.2012, Materialband). Dadurch können mindestens etwa 24.000 m³ Oberboden (vgl. Vermerk Hartmann vom 03.04.2012 und Anlage 1 der Planfeststellungsunterlagen) seitlich gelagert und später weiter genutzt werden.

4.3 Vereisung der zu unterfahrenden Häuser

Bei Bodenvereisung wird durch künstliches Gefrieren des Bodenwassers der Boden verfestigt und verleiht ein gewisses Maß an Stabilität bis die Funktion vom Baukörper selbst übernommen werden kann. Dieses Verfahren wird bei den Querschlägen zwischen den beiden Tunnelröhren angewandt (vgl. Ziffer 5.05 Punkt 7 dieses Beschlusses).

Seitens der Einwender wird dieses Verfahren für den Schildvortrieb gefordert und zwar für den Bereich der zu unterfahrenen Häuser des Steindeichs.

Die Anwendung dieses Verfahrens ist bei den anstehenden hohen Grundwasserverhältnissen jedoch problematisch, da die Grundwasserfließgeschwindigkeit einen entscheidenden Einfluss auf das Gefrierverhalten hat.

Bei dem bereits weiter oben beschriebene bewährte Bauverfahren des Schildvortriebs wird der Raum, in dem Boden abgebaut wird, durch eine Stützflüssigkeit (Bentonit) unter hohem Druck gestützt. Hohlräume werden bereits beim Tunnelbohren erkannt, sodass Setzungen ausgeschlossen werden können. Parallel zum Abbau des Bodens mit der Tunnelbohrmaschine werden die Tunnelröhren mit Tübbingen ausgekleidet. Diese werden ringförmig je nach Fortschritt beim Vortrieb eingebaut. Parallel dazu wird der Ringspalt zwischen den Tübbingen und dem anstehenden Boden mit einem Spezialmörtel verpresst. Dadurch ist gewährleistet, dass sich keine nennenswerten Setzungen an der Erdoberfläche einstellen. Vereisungen sind daher nicht notwendig. Zudem werden in diesem Bereich Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen. Auf Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.4 Schadstoffbelastete Wettern während der Bauzeit – Bewässerung eingeschränkt

Die geplante A 20 – Trasse zerschneidet in diesem Abschnitt ein sensibles Entwässerungsgebiet (vgl. Ziffer 5.010 dieses Beschlusses). Um Beeinträchtigungen des Systems zu vermeiden, sind die Änderungen am bestehenden Entwässerungssystem schon vor Beginn der Baumaßnahme abzuschließen. Daher kann es jedoch diesbezüglich kurzfristig zu Beeinträchtigungen kommen.

Einschränkungen der Bewässerung der angrenzenden Felder während der gesamten Bauphase werden hingegen nicht gesehen. Die Kleine Wettern und die Deichreiher Wettern werden durch die

Baumaßnahme beeinträchtigt, da sie bauzeitlich mit einem DN 800 bzw. 1.000 verrohrt werden, um den Bodentransport für den Aushub des geplanten Speicherbeckens abwickeln zu können bzw. um die BE-Fläche erreichen zu können. Zudem wird bauzeitlich die Landweg Wettern verlegt und nach den Bauarbeiten auf einer Länge von ca. 85 m neu hergestellt.
Die vorhandenen Drainagen der landwirtschaftlich genutzten Flächen müssen zum Teil verlegt werden. Zerschnittene Drainagen sind abzufangen und für sie eine neue Vorflut zu schaffen. Endgültige Details sind erst in Abstimmung der Betroffenen im Zuge der Baumaßnahme zu klären. Auf die Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis (Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlagen) wird verwiesen.
Schadstoffeinträge in das Wetternsystem sind hingegen nicht zu erwarten. Das anfallende Niederschlagswasser wird über das geplante Regenrückhaltebecken EA 4 bzw. durch das Hindurchsickern durch die Sickerpassage im Bereich der Sickermulden sichergestellt.
Die geplante Baumaßnahme ist unter Berücksichtigung der Gegebenheiten entsprechend allen gesetzlichen Anforderungen geplant worden. Die Bewässerung der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist damit sichergestellt.

<u>Zu 5.07</u> (Verkehrsprognose)

Im Mai 2002 hat das Ingenieurbüro SSP Consult eine Verkehrsuntersuchung zur A 20 – Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt 1 (Niedersachsen) bis Bad Segeberg (Schleswig-Holstein), erstellt. Ziel dieser Untersuchung war es, im Rahmen der Arbeiten zur Linienfindung für die A 20 zwischen der A 21 bei Bad Segeberg und der A 1 zwischen Hamburg und Bremen die verkehrlichen Wirkungen für Varianten der A 20 zu ermitteln und diese vergleichend zu beurteilen.
Wesentliche Grundlagen für die Ableitung der Matrix der Verkehrsbeziehungen für die Beurteilung der Raumstruktur waren die Strukturdatenprognose 1999, auf der Datenbasis 1996, und die Verkehrsprognose 2015, auf der Datenbasis 1997. Für die Matrixerstellung für den individuellen Straßenverkehr im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) wurden die Daten auf Verkehrszellenebene heruntergebrochen. Zudem wurden die Analyse-Strukturdaten 1996 auf 1997 angepasst. Die Prognose bezog sich auf den Horizont 2015.
Das Verkehrsmodell A 20 basiert auf den Daten der Bundesverkehrswegeplanung mit dem Analysenetz 2000. Grundlage der Eichung der Matrix der Verkehrsbeziehungen sind u.a. die Zählwerte von ~ 200 Dauerzählstellen und zusätzlichen 6.500 Zählwerten der Straßenverkehrszählung (SVZ) im Untersuchungsraum, sowie regionale Verkehrserhebungen mit Befragung im Elbe – Weser – Dreieck.
Die im Rahmen der Arbeiten zur BVWP für das Integrationsszenario ermittelten Aufkommenseckwerte wurden in die Untersuchung der A 20 übernommen und durch Disaggregation an die Belange der Untersuchung der A 20 angepasst.
Die UVS zeigt drei mögliche Elbquerungsstellen auf, die schon Ergebnis der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung 1998 waren und durch die Verkehrsuntersuchung 2002 bestätigt wurden. Aus

der Kombination der möglichen Linienführungen in den ermittelten konfliktärmeren Korridoren hat sich eine Vielzahl möglicher Varianten für die Führung einer A 20 ergeben. Im Rahmen einer Vorab-Betrachtung wurden in der ersten Marge ~ 30 Planfälle definiert und hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht. Im Zusammenhang umweltrelevanter Kriterien verblieben dann elf Varianten die dann detaillierter untersucht wurden.
Für den Bezugsfall 2015 wurde gegenüber dem Analysefall eine vollständige Neuverteilung des Verkehrs aufgrund des dann zu berücksichtigenden Infrastrukturangebotes berücksichtigt. Das heißt für den Untersuchungsraum, dass die vorhandene Analysematrix 2000 nicht nur über die Aufkommenseckwerte und die Strukturdatenentwicklung an das Jahr 2015 angepasst wurde, sondern auch, dass es durch das Angebot neuer Straßeninfrastruktur (indisponible Maßnahmen) zu einer Neuorientierung der Quell-Ziel-Beziehungen kommen wird. Ähnlich wurde auch für die verschiedenen Varianten verfahren.
Hinsichtlich der verkehrlichen Kriterien der Beurteilung der verschiedenen Planfälle wurden Aspekte der Entlastung von Ortsdurchfahrten, Reisezeiten, Fahrleistungen und Qualität des Verkehrsablaufes betrachtet. Die Verkehrsuntersuchung 2002 hatte zum Ergebnis, dass die Vorzugsvariante (M.I.10) den dritten Rang einnahm. Insbesondere bei dem Kriterium der Verkehrsqualität hat diese Variante sehr hohe verkehrliche Wirkungen, da sie keine Versatzabschnitte aufweist.
Im Vergleich zu der älteren Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung 1998 berücksichtigt die Verkehrsuntersuchung der Linienbestimmung 2002 das Integrationsszenario der Fortschreibung des BWVP sowie eine neue Matrix der Verkehrsbeziehungen, neue, im Detail stärker durchgearbeitete Linienführungen und ein modifiziertes Anschlussstellenkonzept für die einzelnen Varianten.

Im Jahr 2007 wurden die Verkehrsuntersuchungen zur A 20 in Schleswig-Holstein und zur A 26 in Niedersachsen auf der Basis der SVZ 2005 aktualisiert und auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Ende 2008 erfolgte dann eine Fortschreibung des Verkehrsmodells auf den Prognosehorizont 2025 auf der Basis der Verflechtungsprognose des BMVBS.
Für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen nahm SSP Consult im Februar 2009 eine Aktualisierung für den Abschnitt der A 26/A 20 – Nordwestumfahrung Hamburg, von der K 28 in Niedersachsen bis zur B 431 in Schleswig-Holstein, mit einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 vor.
Grundlage für die Verkehrsuntersuchung sind die Verkehrsuntersuchungen zur A 20 und zur A 26 aus dem Jahr 2007, die auf dem Verkehrsmodell Nordwestdeutschland basieren.

Im Zuge der Planänderung wurde die Verkehrsuntersuchung 2009 mit Stand 2012 fortgeschrieben. Die Untersuchung der A 20 umfasst den Bereich zwischen Elbe und der A 7. Basis der Analyse 2010 ist nun die Straßenverkehrszählung 2010. Für den Zweck der Verkehrsuntersuchung der A 20 wurde im Nahbereich der zu bestimmenden Trasse der Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen überprüft und weiter optimiert. Auch regionale Besonderheiten und zwischenzeitliche Netzentwicklungen sind berücksichtigt worden.

Die der Fortschreibung des Verkehrsmodells A 20 zugrunde liegende Verflechtungsprognose des BMVBS prognostiziert die Entwicklung der Bevölkerung auf Kreisebene für den Prognosehorizont 2025. Die Entwicklungen der Strukturdaten wie z.B. Beschäftigte, Auszubildende, Schüler sowie Arbeits- und Ausbildungsstätten wurden für den Prognosehorizont 2015 im Rahmen der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung abgeschätzt, da kaum detaillierte Prognosen vorliegen, und sind in den Vorläufermodellen zum Verkehrsmodell A 20 bereits berücksichtigt. Die Entwicklung von 2015 bis 2025 wurde mittels kreisspezifischer Faktoren fortgeschrieben.
Auf der Basis der zur Verfügung stehenden Strukturdatenentwicklung sowie sonstiger Annahmen zu weiteren prognoserelevanten Parametern, wie z.B. Motorisierung, Mobilität und Pkw-Verfügbarkeit, wurde die aus den Vorläufermodellen zur Verfügung stehende Verflechtungsmatrix für den Personenverkehr mittels eines Zuwachsfaktorenmodells von 2015 über 2020 auf 2025 fortgeschrieben.
Für den Schwerverkehr wurde ein eigenständiges Güterverkehrsmodell entwickelt, das auf der Basis aktueller Statistiken und Entwicklungen den Güterverkehr für verschiedene Fahrzeug-Segmente und Verkehrsträger ermittelt.

zu den Einzeleinwendungen:

1. *Grunddaten der Verkehrsprognose wie demographische Entwicklung, Treibstoffpreise, Klimawandel, SV-Verstärkung durch höhere Containerumschläge HH-Hafen, Hafen Brunsbüttel*

Neben der Straßenverkehrszählung 2010 bilden auch verschiedene Strukturdaten und statistische Werte die Basis der Verkehrsprognose der A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg. Regionale Besonderheiten sowie zwischenzeitliche Netzentwicklungen sind berücksichtigt worden.
Für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung werden die Entwicklungsansätze für steigende Kraftstoffpreise, die Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs der Bahn und des Güterverkehrs, sowie der Binnenschifffahrt berücksichtigt. Diese Entwicklungen sind bereits in der Verflechtungsprognose 2025 des Bundes enthalten. Herzstück der Prognose bilden die räumlichen Verflechtungsmatrizen, die auf der Basis des Jahres 2009 die Verflechtungen zwischen (Land-) Kreisen bzw. kreisfreien Städten im Personen- und Güterverkehr ausweist. Die verschiedenen verkehrspolitischen Ziele, wie beispielsweise die Reduktion der Umweltbelastungen, die Einführung der Lkw-Maut, die ökologische Steuerreform und eine gezielte Stärkung der Schiene, wird mit dem Ziel der Mobilitätssicherung in Einklang gebracht.
Ferner wird zur Untermauerung der Annahmen des Gutachters bei Städten und Gemeinden die Gewerbeentwicklung mit dem Ziel der gewünschten Besiedelung abgefragt. Hieraus lässt sich dann die Zahl der Arbeitsplätze im Schnitt ermitteln, woraus sich das Verkehrsaufkommen ergibt.
Die Containertransporte des Hamburger Hafens sind speziell nicht in die Verkehrsuntersuchung eingestellt worden. Der Hamburger Hafen selbst hat jedoch mehrere Verkehrszellen.
Für beide Planfälle (mit und ohne Küstenautobahn) sind die gleichen Berechnungsgrundlagen verwendet worden.

Die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt die Veränderungen in der Sozialstruktur, im Mobilitätsverhalten und der Wirtschaftsentwicklung. Die für die Prognose getroffene Annahme der Verkehrssteigerungen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erschöpfend zugrunde gelegt worden.

2. Verkehrsmengen bezogen auf die Planfälle und Maßnahmen der Zukunft, Grundlage festdisponierter Vorhaben mit Realisierung bis 2025 (Planfälle AD A20/A20 Küstenautobahn/A26 bis Anschlussstelle B431)

Zur Wirkungsermittlung der A 20 berücksichtigt das Gutachten sowohl für den Bezugsfall als auch für die Planfälle 1 und 2 die indisponiblen und festdisponiblen Vorhaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2003, sonstige Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans für Bundesfernstraßen sowie sonstige Maßnahme der Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die bis 2025 realisiert werden sollen. Zu den Maßnahmen des Bezugsfalls gehört die A 26, Abschnitt 2 bis 4 von Horneburg bis Hamburg, und die A 20, von der A 1 bis zur B 206 bei Wittenborn. Die A 20 im Bereich der Elbe ist erst Bestandteil der Planfälle. Die A 20 Küstenautobahn ist ausschließlich Bestandteil des Planfalls 2. Die Planfälle stehen dem Analysenetz 2010 sowie dem Prognosenullfall gegenüber.

Wie die aktuelle Rechtsprechung anerkennt, ist die Verwendung der Daten der Bundesverkehrswegeplanung im Rahmen von Straßenplanungen, die vom Bundesverkehrsministerium vorgegeben werden, nicht zu beanstanden. Im Gegenteil, es ist sogar problematisch, dieses einheitliche Vorgehen für einzelne Projekte zu durchbrechen, um dann mit abweichenden Daten zu arbeiten. Insbesondere wird hier auf das Urteil vom 09.06.2010 - BVerwG 9 A 20.08 verwiesen.

Für die A 20 in Schleswig-Holstein wurde die Linie von Drochtersen in Niedersachsen bis Bad Segeberg bestimmt, insofern ist es auch sinnvoll identische Grundlagen zugrunde zu legen. Die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung aus dem Oktober 2012 beinhaltet den Planungsraum zwischen der Elbe und der A 7. Der Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen sowie zwischenzeitliche Netzentwicklungen sind im Zuge der Planänderung überprüft und optimiert worden.

3. Prognosebelastungen im vorhandenen Straßennetz ohne Bau der A 20 – Nullvariante

In dem sogenannten Prognosenullfall werden die verkehrlichen Wirkungen des Prognose-Verkehrs 2025 im Analysenetz 2010 ermittelt und dargestellt. Durch den Prognosenullfall werden die verkehrlichen Auswirkungen aufgezeigt, wenn der Verkehr sich weiterentwickelt, aber keine Ergänzungen der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen werden. Dargestellt werden die Wirkungen auf den Abbildungen 2a bis 2d in der Verkehrsuntersuchung 2012, im Verhältnis zum Bezugsfall in den Abbildungen 3c und 3d.

Die Verkehrsuntersuchung von SSP Consult macht deutlich, dass die meisten Straßen im Planungsraum im Prognosenullfall, also ohne Weiterbau der A 20 westlich der A 7, höhere Belastungen erfahren gegenüber der Analyse 2010. Insbesondere auf der A 23, im Bereich des geplanten Autobahnkreuzes, ergeben sich Erhöhungen im Gesamtverkehr von um die 65 %, d.h. von rund 19.000

Kfz/24h Steigerung. Dies begründet sich darin, dass der Verkehr von der A 7 auf die A 23 ausweicht. Bei der A 7 kommt es dennoch zu Belastungsdifferenzen von immerhin noch +20.000 Kfz/24h gegenüber der Analyse.
Bei den Ortsdurchfahrten kommt es hauptsächlich im Bereich zwischen A 23 und A 7, im Raum Elmshorn und Bad Bramstedt, zu stärkeren Belastungen.

Hinsichtlich weiterer Ausführungen zur Nullvariante wird auf Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung - dieses Beschlusses verwiesen.

4. Steigerung SV-Verkehr

Die Verkehrsuntersuchung 2012 unterscheidet die Verkehrssegmente PKW/Lieferwagen bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht, Schwerverkehr zwischen 3,5 und 12 t zGG und Schwerverkehr ab 12 t zGG. Bei der Umlegung des Schwerverkehrs ab 12 t wird im Modell ein Mautansatz berücksichtigt, der die Mautkosten auf Autobahnen simuliert. In den Ergebnissen der Umlegungsrechnungen werden die beiden Schwerverkehrssegmente zusammengefasst, so dass letztendlich Gesamtverkehr (Kfz/24h) und Schwerverkehr (SV/24h) dargestellt werden.
Hinsichtlich der Berücksichtigung des Lkw-Segmentes zwischen 2,8 t und 3,5 t wird auf die Rundverfügung Straßenbau SH Nr. 5/2010 verwiesen. Danach hat die BAST keine signifikanten Unterschiede beim Mittelungspegel zwischen den Berechnungsergebnissen der Tonnagegrenzen von 2,8 t und 3,5 t festgestellt, sodass diese Fahrzeuge dem Lärmtyp „Pkw“ zuzuordnen sind. Infolgedessen sind nur Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t als Lkw einzustellen.
Der Vorhabenträger trägt diesem Umstand Rechnung und hat entsprechend der vorgenannten Rundverfügung für die Berechnung nach RLS-90 die Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t als Lkw in der Lärmtechnik berücksichtigt.
Für den Schwerverkehr wurde ein eigenständiges Güterverkehrsmodell entwickelt, das auf Basis aktueller Statistiken und Entwicklungen den Güterverkehr für verschiedene Fahrzeug-Segmente und Verkehrsträger ermittelt. Für den relevanten Verkehrsträger „Straße“ wurden die Ergebnisse zu den beiden Segmenten LKW zwischen 3,5 und 12 t zGG und LKW ab 12 t zGG zusammengefasst. In der Modellrechnung kommt für die LKW über 12 t zGG ein einfacher Mautansatz als Zeitzuschlag zum Einsatz. Im gesamten Untersuchungsraum der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen ergibt sich eine Zunahme des Fahrtenaufkommens im Schwerverkehr von 10 %, für Schleswig-Holstein ergibt sich eine Zunahme von 2 % zwischen 2010 und 2025.

5. Prognosehorizont 2020/2025 (Forderung 2030 bzw. 2040)

Entgegen der Vorwürfe der Einwender wurde sowohl in der Ursprungsauslegung der Planunterlagen 2009, als auch in der Planänderung 2013, der Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegt.
Auf der Basis der zur Verfügung stehenden Strukturdatenentwicklung sowie sonstiger Annahmen zur weiteren prognoserelevanten Parametern, wie Motorisierungsgrad, wurde die Verflechtungs-

matrix für den Personenverkehr mittels eines Zuwachsfaktorenmodells von 2015 über 2020 auf 2025 fortgeschrieben.
Der Prognosezeitraum 2025 lehnt sich an die Bedarfsplanprognose des BMVBS an. Vor diesem Hintergrund war es sachgerecht, wenn der Vorhabenträger bei dem der Verkehrsuntersuchung zugrundeliegenden Prognosehorizont für dieses Vorhaben, das dem vordringlichen Bedarf angehört, an die zeitliche Vorgabe des Bedarfsplanes anknüpft und sich auf denselben Zeitpunkt bezieht (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - BVerwG 9 A 20.08).
Zudem ist der in der Praxis für den sog. Prognosehorizont angewandte Zeitraum von 10 bis 15 Jahren nach aktueller Rechtsprechung weder als strikter Richtwert noch als Mindestwert zu verstehen. Der Prognosezeitraum muss den Zeitpunkt der voraussichtlichen Verkehrseröffnung der Straße umfassen. Dies ist bei dem geplanten Abschnitt 8 der A 20 der Fall, auch wenn nach aktuellem Planungsstand der Baubeginn nach 2017 fällt. Die Bauzeit wird auf ca. 6 Jahre kalkuliert. Es ist demnach nicht zu beanstanden, dass der Prognosehorizont nicht auf das 2030 ausgedehnt wurde.

6. Verkehrszählung 2010 ist mit einzustellen

Mit Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2009 der A 20 für den Bereich zwischen Elbe und A 7 von SSP Consult aus dem Oktober 2012 ist das Verkehrsmodell Nordwestdeutschland auf Basis der SVZ 2010 in der Analyse auf 2010 angepasst worden.
Die fortgeschriebene Prognose zeigt, dass die Ergebnisse von 2009 im Wesentlichen bestätigt werden. Bei den großräumigen Verkehrsbeziehungen in Ost-West-Richtung auf der A 20 für den Elbeabschnitt steigen die Belastungen von 40.100 Kfz/24h auf 41.000 Kfz/24h, allerdings sinkt der Schwerverkehrsanteil von 16,3 % auf 12,2 %.

7. Verkehrsmodell Schleswig-Holstein

Als Grundlage der für dieses Vorhaben ermittelten Verkehrsprognosedaten ist das “Verkehrsmodell Schleswig-Holstein“ als Teil des Verkehrsmodells Nordwestdeutschland verwendet worden. Dieses Verkehrsmodell enthält die Prognoseverkehrsmengen für das Jahr 2025 für das gesamte Netz der Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein sowie im Übergangsbereich zu den benachbarten Bundesländern. Neben den Bundesfernstraßen sind aber auch die Prognoseverkehrsmengen für die Landes- und wichtigen Kreisstraßen enthalten. Ein weiterer wichtiger Bestandteil ist auch die Einstellung eines Szenarios unter Verkehr befindliche raumbedeutende Bundesfernstraßen, die heute noch Gegenstand anhängiger Planungen oder Planfeststellungsverfahren sind, d.h. die sog. Verflechtungsprognose des BMVBS. In diese Prognose sind die hierfür erforderlichen Entwicklungen kommunaler und verkehrlicher Entwicklungen eingestellt.
Dieses Verkehrsmodell lässt sich in drei Blöcke unterteilen und zwar in das Netzmodell (das vorhandene und das zukünftige Straßennetz), die Verkehrsmatrix sowie das Umrechnungsverfahren. Das Verkehrsmodell Nordwestdeutschland umfasst den gesamten norddeutschen Raum und zwar von der Mitte Mecklenburg-Vorpommerns im Osten, über die Bundesländer Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen, bis zu BeNeLux-

Staaten im Westen und Dänemark im Norden. Damit ist sichergestellt, dass auch beeinflussende verkehrliche Wirkungen außerhalb des betrachteten Planungsgebietes, berücksichtigt werden.
Das Modellgebiet ist in sogenannte Verkehrsbezirke unterteilt, die das Verkehrsaufkommen in einer räumlichen Einheit beschreiben (Anzahl der Fahrten im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr). Die Abgrenzung der Verkehrsbezirke erfolgt unter strukturellen als auch verkehrlichen Gesichtspunkten.
Die Verkehrsmatrix quantifiziert die Anzahl der Fahrten zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken iterativ in mehreren Schritten. Bei der Umlegung, d.h. der Verteilung der in der Matrix beschriebenen Fahrten auf das Straßennetz wird zunächst die widerstandsärmste, d.h., in der Regel die zeitschnellste Verbindung zwischen einer Fahrtquelle und einem Fahrtziel gesucht. Die Fahrtzeit auf einem Straßenabschnitt ist abhängig vom jeweiligen Straßentyp (auf einer Autobahn kann grundsätzlich schneller gefahren werden als auf einer Landstraße) und von der jeweils auf dem Abschnitt vorhandener Verkehrsstärke. Mit zunehmender Verkehrsstärke nehmen die erreichbaren Fahrgeschwindigkeiten auf dem Abschnitt ab.
Die Entwicklung des Verkehrsmodells ist keine einmalige Angelegenheit, sondern erfordert, da sich Verkehrsstrukturen und -aufkommen verändern, eine Fortschreibung. Wenn im Laufe der Zeit neuere Zahlen und Entwicklungen bekannt geworden sind, wurde diese in das Verkehrsmodell übernommen. In der letzten Fortschreibung wurde die Auswertung der amtlichen Verkehrszählung der Straßenbauverwaltung des Jahres 2010 eingearbeitet sowie im Nahbereich der geplanten Trasse der Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen überprüft und weiter optimiert. Auch regionale Besonderheiten und zwischenzeitliche Netzentwicklungen sind berücksichtigt worden.
Einwendungen, dass es sich bei dem hier verwendeten Modell nicht um den Stand der Technik handelt, muss daher entschieden zurückgewiesen werden.

8. Bedarfsplanprognose

Die im Bedarfsplan dargestellten Neu- und Ausbauvorhaben entsprechen gem. § 1 Abs. 2 des Fernstraßenausbaugesetzes den Zielbestimmungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Der BVWP 2003 ist ein koordinierter und langfristiger Investitionsrahmenplan und Planungsinstrument für die unter Verantwortung des Bundes stehenden Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraße. Die einzelnen Projekte werden nach einheitlichen Maßstäben zur Bauwürdigkeit und Dringlichkeit bewertet und in Maßnahmen des „vordringlichen“ und des „weiteren“ Bedarfs unterteilt. Nur Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ können in die jeweiligen Bedarfspläne des Bundesfernstraßenausbaugesetzes, des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des geplanten Bundeswasserstraßenausbaugesetzes eingestellt werden. Auf Grundlage dieser Bedarfspläne werden dann sogenannte 5-Jahrespläne zur konkreten Umsetzung aufgestellt.
Grundlage des BVWP 2003 und der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege ist die aktualisierte Verkehrsprognose 2025.
Herzstück der Verkehrsprognose, die ein internes Planungsmittel des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist und keinerlei Außenwirkung hat, bilden die räumli-

chen Verflechtungsmatrizen, die auf der Basis des Jahres 2004 die Verflechtungen zwischen (Land-) Kreisen bzw. kreisfreien Städten im Personen- und Güterverkehr ausweist.
Sie dient zur Überprüfung der Bedarfspläne bzw. für noch nicht realisierte und neue Projekte der Bundesverkehrswegeplanung. Damit werden wesentliche Informationsgrundlagen für eine langfristig bedarfsorientierte Steuerung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und für eine zielgerichtete Entwicklung verkehrspolitischer Maßnahmen und Programme aktualisiert und fortgeschrieben. Für die Daten der Bedarfsplanprognose bzw. der Bundesverkehrswegeplanung kommt hinzu, dass das BMVBS deren Verwendung einheitlich für alle Fernstraßenplanungen vorgegeben hat. Diese Planungsvorgabe entspringt dem Bedürfnis, für Fernstraßenplanungen eine konsistente Datenbasis zugrunde zu legen. Methodisch wäre es problematisch, dieses einheitliche Vorgehen für einzelne Projekte zu durchbrechen und mit abweichenden Daten zu bearbeiten.

9. Verkehrszahlen Niedersachsen, Abweichung zwischen Verkehrsuntersuchung Niedersachsen und Schleswig-Holstein

Grundlage der Verkehrsuntersuchung A 20 für den Bereich Elbe bis A 7 ist das Verkehrsmodell Nordwestdeutschland. Der Wirkungsbereich des Verkehrsmodells umfasst die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen sowie den Westen von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, den Norden von Nordrhein-Westfalen sowie die BeNeLux-Staaten und Dänemark. Durch diesen Zuschnitt ist gewährleistet, dass auch die weiträumigen Wirkungen sowohl der A 20 als auch der A 20 Küstenautobahn in Niedersachsen abgebildet werden können. Die Darstellungen der jeweiligen Verkehrsuntersuchung beschränkt sich dann auf den jeweiligen Planungsraum. Insofern ist Grundlage der Verkehrsuntersuchung immer dasselbe Verkehrsmodell. Unterschiede bei der Ausweisung der Prognose ergeben sich aus dem Zeitpunkt der Abfrage. So werden fortlaufend regionale Besonderheiten, zwischenzeitliche Netzentwicklungen sowie die Anbindung und Zuschnitt der Verkehrszellen bei Fortschreibung überprüft und optimiert. Eine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen besteht ohnehin nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25.5.2005 – 9 B 43/04).

10. Entlastungen (im gesamten Planungsraum, Elbtunnel Hamburg, L 288)

Durch den Bau der A 20 entwickeln sich aus verkehrlicher Sicht deutlich positive Wirkungen. Dies sind neben der Stärkung der strukturschwachen Region in Schleswig-Holstein auch die Entlastungen in vorhandenen Ortsdurchfahrten. Durch die Realisierung der A 20 Küstenautobahn erfährt auch der Elbtunnel im Zuge der A 7 in Hamburg eine Entlastung.
Unter Berücksichtigung der A 20 Küstenautobahn (Planfall 2) ist die großräumige Entlastungswirkung der A 20 auf das vorhandene Autobahnnetz größer als ohne (Planfall 1).
Die Kombination der A 20 und der Küstenautobahn hat für den vorhandenen Elbtunnel in Hamburg eine Entlastungswirkung von ~20.000 Kfz/24h gegenüber dem Bezugsfall zur Folge. Die Elbbrücke im Zuge der A 1 wird um ~ 3.500 Kfz/24h entlastet.

Kleinräumige Entlastungen durch die A 20 am vorhandenen Straßennetz zeigen sich insbesondere an der B 206 sowie in einzelnen Ortslagen.
Die größten kleinräumigen Wirkungen der A 20 im Bereich West (zwischen Elbe und A 23) zeigen sich im Zuge der L 119, von bis zu -2.900 Kfz/24h gegenüber dem Bezugsfall, und bei der L 168, von bis zu -1.200 Kfz/24h.
Für den Bereich Ost, von der A 23 bis zur A 7, sind für die B 206 Entlastungen von bis zu 6.100 Kfz/24h zu erwarten.
Für die parallel zur A 20 verlaufende L 288 nordwestlich von Elmshorn wird eine Entlastungswirkung von ~500 Kfz/24h gegenüber dem Bezugsfall (Belastung: 800 Kfz/24h) prognostiziert.
Ursache der Entlastungen insgesamt sind deutliche Verkehrsverlagerungen und bündelnde Wirkungen im Planungsraum durch den Neubau der A 20. Die Entlastungswirkung ist dabei für den Schwerverkehr wegen der deutlich längeren Fahrtweiten besonders hoch.

11. Ermittlung B 495 und Elbfähre

Wie bereits weiter oben beschrieben, umfasst der Wirkungsbereich des Verkehrsmodells die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen sowie den Westen von Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, den Norden von Nordrhein-Westfalen sowie die BeNeLux-Staaten und Dänemark. Durch diesen Zuschnitt wird gewährleistet, dass insbesondere die weiträumigen Wirkungen sowohl der A 20 als auch der A 20 Küstenautobahn in Niedersachsen abgebildet werden können. Die prognostizierten Verkehrsmengen werden gutachterlich ermittelt und bewertet. Sie werden weder für bestimmte Personen noch für bestimmte Zielsetzungen in einem Vorhaben erstellt. Die Verkehrsuntersuchung entspricht dem Stand der Technik und ist methodisch nicht zu beanstanden.
Der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung, Stand Oktober 2012, ist zu entnehmen, dass die Belastung der Elbfähre Glückstadt/Wischhafen im Prognosenullfall bei 2.200 Kfz/24h liegt. Im Bezugsfall, sprich inklusive Vorhaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans, nimmt die Belastung bereits um 500 Kfz/24h ab. Das heißt, dass auch ohne Bau der A 20 zwischen Segeberg und Elbe die Verkehrsmengen sinken.
Die B 495, die die Verbindung zwischen Elbfähre und der B 431 nördlich von Glückstadt bildet, ist im Prognosenullfall mit 3.900 Kfz/24h belastet, im Bezugsfall mit 3.700 Kfz/24h, im Planfall 1 mit 3.500 Kfz/24h und im Planfall 2 mit 3.600 Kfz/24h. Es ergeben sich somit keine wesentlichen Unterschiede in den verschiedenen Prognosefällen.

12. zukünftige Abwicklung des nichtmotorisierten und landwirtschaftlichen Verkehrs über die Elbe

Wie in der materiell-rechtlichen Würdigung der geplanten Neubaumaßnahme A 20 beschrieben, muss sich die A 20 als Bundesfernstraße in das zusammenhängende Verkehrsnetz einfügen und dem weiträumigen Verkehr dienen. Aus diesem Grund sind in der Verkehrsuntersuchung A 20 auch nur die Verkehrssegmente des Gesamtverkehrs (Kfz/24h) und des Schwerverkehrs (SV/24h) dargestellt untersucht worden.

Grundsätzlich besteht kein Recht auf Erhalt einer bestehenden Wegebeziehung. Durch den neuen Verkehrsweg A 20 werden alle zerschnittenen Wege wieder an das nachgeordnete Wegenetz angebunden. Umwege sind dabei hinzunehmen. Alle relevanten überörtlichen Verbindungen werden entweder an die A 20 angebunden oder aber überführt.
Durch den Bau der A 20 wird es grundsätzlich zu Verlagerungswirkungen des umliegenden Straßennetzes kommen, aber insbesondere auch zur Stärkung der strukturschwachen Region im Süd-Westen Schleswig-Holsteins. Je nach Lage und Ausrichtung kann es aber ebenso aufgrund der Verkehrsverlagerungen zu erschwerenden Folgen kommen.
Die Fährverbindung zwischen Glückstadt und Wischhafen, die bereits heute der Querung von nichtmotorisiertem und landwirtschaftlichem Verkehr dient, wird durch die A 20 nicht unmittelbar beeinträchtigt, sodass auch zukünftig der nichtautobahntaugliche Verkehr darüber abgewickelt werden kann.

13. Darstellung der Verkehrsströme nur sehr kleinräumig, Zusammenhänge können nicht nachvollzogen werden, großräumige Wirkungen sind auf Abbildungen nicht erkennbar

Im Zuge des Planänderungsverfahrens wurde die Verkehrsuntersuchung 2009 von SSP Consult mit Stand vom Oktober 2012 fortgeschrieben. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung der A 20 gilt für den Bereich zwischen Elbe und A 7. Der Untersuchungsraum umfasst darüber hinaus alle Bereiche, in denen weiträumige Wirkungen von A 20, A 20 (Küstenautobahn) und A 26 zu erwarten sind.
Die großräumigen Wirkungen des Planfalls 2 (mit Küstenautobahn) werden in der Verkehrsuntersuchung dargestellt und beschrieben. Verdeutlich wird dies insbesondere in Abbildung 5g - Darstellung der Strombündel auf der Elbquerung. Demnach erkennt man sowohl die Durchgangsverkehre, die die A 23 bzw. die A 7 erreichen, sowie die Quell- und Zielverkehre der Region. Im Vergleich des Planfalls 2 mit dem Bezugfall kann die Entlastung des vorhandenen Elbtunnel und der Elbbrücke begründet werden. Ferner macht der Vergleich von Planfall 2 mit dem Planfall 1 die großräumigen Verlagerungen aufgrund der zusätzlichen Küstenautobahn deutlich. Die dargestellten Mehrbelastungen auf der A 20 im Planfall 2 resultieren aufgrund der Verlagerungen von der A 1 und der A 7.
Des Weiteren werden die großräumigen Wirkungen des Schwerverkehrs ermittelt, dessen Auswirkungen wesentlich größer ausfallen als für den Personenverkehr. Dies wird begründet, weil der SV-Verkehr i.d.R. deutlich längeren Reiseweiten auf sich nehmen muss und durch die zusätzliche Küstenautobahn die damit verbundene stärkere Attraktivität großräumiger Alternativrouten nutzen kann.
Aus Sicht der Planfeststellung sind diese Begründungen schlüssig und nicht zu beanstanden.

14. keine gesonderte Verkehrszählung, nur bundesweite (Erhebung der Landes- und Kreisstraßen unvollständig), Modellaufbau ohne eigene Datenerhebung methodisch fehlerhaft

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung bilden die über Verkehrserzeugung und Verteilung erstellte Verkehrsmatrix und das daraus resultierende Verkehrsumlegungsmodell. Dieses basiert ne-

ben der Verkehrszählung, auch auf Strukturdaten der Region, Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsentwicklung etc., wodurch erst die langfristigen, verkehrsbestimmenden Entwicklungen einbezogen werden können. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ) auf den klassifizierten Straßen dienen hauptsächlich der Verifizierung und Validierung des Analysemodells des Untersuchungsraumes. Die SVZ bildet eine umfassende und flächendeckende Datenbasis, sodass keine Zweifel an den Ansätzen und der Methodik der Verkehrsuntersuchung seitens der Planfeststellungsbehörde bestehen.

15. Unterschiede der Verkehrsuntersuchung der A20 (Nord-West- Umfahrung Hamburg) Prognosehorizont 2025 und A 20 (Küstenautobahn) ehem. A22 Prognosehorizont 2020 für die Elbquerung

Für die A 20 Küstenautobahn wurde mittlerweile die Linie bestimmt und für den ersten der 7 Planungsabschnitte bereits das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Im Zuge dessen wurde auch die Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben.
Die Verkehrsuntersuchung mit dem Horizont 2020 der Verkehrsuntersuchung der ehem. A 22 berücksichtigte noch nicht die Erkenntnisse der Verflechtungsprognose 2025 (veröffentlicht 2008/2009) des Bundes. Die Verkehrsuntersuchung der A 20, Nord-West-Umfahrung Hamburg von 2009 hatte diese Verflechtungsprognose bereits berücksichtigt. Dadurch ist es in beiden Prognosen sowohl zu Verkehrsstärkeerhöhungen als auch zu Verkehrsabnahmen gekommen.
Des Weiteren wurde das Verkehrsmodell Nordwestdeutschland in der Analyse 2010 auf Basis der Straßenverkehrszählung 2010 fortgeschrieben.
Diese Differenzen sind daher nachvollziehbar, stellen haben für das hier planfestzustellende Verfahren keinen Mangel dar.

16. Fehler- und Sensitivitätsanalysen fehlen, Fehlerquoten werden nicht dargestellt

Allgemein ist davon auszugehen, dass die Fehlerquoten den normalen Anforderungen an Genauigkeit entsprechen. Danach sind Fehlerquoten von $\leq$ 10 % mit einer Sicherheitswahrscheinlichkeit von 90 % enthalten. Insbesondere kann es zu Ungenauigkeiten kommen, ein Straßennetz am Rand einer Verkehrszelle liegt. Ausweislich des Verkehrsgutachtens sind die Ergebnisse der durch die Simulationsrechnung im Rahmen der Verkehrsumlegung ermittelten Verkehrsbelastungen auf den Netzabschnitten des untersuchten Straßennetzes einer Fehlerberechnung unterzogen worden. Die Fehlerquote liegt im Rahmen der prognostizieren Ungenauigkeit.

17. Planfälle gehen nur von durchgehender A20 aus, gem. Verkehrsuntersuchung - ohne Weiterbau der A 20 Küstenautobahn ehem. A 22 passt der Verkehrswert nicht; die A20 in Niedersachsen ist nur im weiteren Bedarf, ein zeitnaher Bau kann deswegen nicht unterstellt werden

Der unmittelbare Planungsraum der Verkehrsuntersuchung der A 20 beschränkt sich auf den Nahbereich zwischen der Elbe und der A 7. Der Untersuchungsraum umfasst darüber hinaus alle Bereiche, in denen weiträumige Wirkungen von A 20, A 20 Küstenautobahn und A 26 zu erwarten sind.

Die Weiterführung der A 20 – Küstenautobahn - in Niedersachsen befindet sich im weiteren Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Dennoch ist der Planungsstand entsprechend weit fortgeschritten; von den sieben Planungsabschnitten wurde bereits bei einem Abschnitt im September 2012 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, alle anderen Abschnitte befinden sich in der Entwurfsphase.
Aus diesem Grund sind der Verkehrsuntersuchung auch zwei Planfälle zugrunde gelegt worden. Im Planfall 1 sind die A 20 und der 5. Bauabschnitt der A 26 mit ihrer bestimmten Linie berücksichtigt. Die A 20 in Niedersachsen (Küstenaustobahn) ist nicht Bestandteil des Planfalls 1. Dieser Planfall ist als möglicher Zwischenbauzustand zu sehen, wenn die A 20 und die A 26 bereits fertiggestellt sind, A 20 - Küstenautobahn – aber noch nicht. Die Belastung der A 20 für den planfestzustellenden Abschnitt liegt im Planfall 1 bei 30.200 Kfz/24h (SV-Anteil 5,3%).
Im Planfall 2 ist die A 20 mit ihrer bestimmten Linie berücksichtigt, zusätzlich ist die A 20 zwischen Drochtersen (A 20/ A 26) und der A 28 bei Westerstede (Küstenautobahn) Bestandteil des Planfalls 2. Die Matrix der Verkehrsbeziehungen des Planfalls 2 entspricht der des Planfalls 1. Durch die zusätzliche Küstenautobahn sind östlich der Elbe keine relevanten Auswirkungen im Hinblick auf eine mögliche Neuorientierung des Verkehrs zu erwarten. . Die Belastung der A 20 für den planfestzustellenden Abschnitt liegt im Planfall 2 bei 41.000 Kfz/24h (SV-Anteil 12,2%).
Die Belastungen der A 20 liegen in allen Abschnitten zwischen Elbe und A 7 höher als im Planfall 1. Diese Mehrbelastungen resultieren aus großräumigen Verlagerungen aufgrund der zusätzlichen A 20 (Küstenautobahn) von der A 1 und der A 7 auf die A 20. Das bedeutet, dass mit der gleichzeitigen Berücksichtigung der Küstenautobahn die großräumige Entlastungswirkung der A 20 auf das vorhandene Autobahnnetz größer ist als ohne die Berücksichtigung der Küstenautobahn. Insbesondere in Bezug auf den Schwerverkehr wird deutlich, dadurch das der Anteil beim Abschnitt westlich der A 7 im Planfall 2 bei 17% und im Planfall 1 bei 9% liegt, dass die großräumige Wirkung für den SV-Verkehr durch die Küstenautobahn wesentlich größer ist als für den Personenverkehr. Die Ursache sind die die i.d.R. deutlich längeren Reiseweiten im Schwerverkehr und damit verbundene stärkere Attraktivität großräumiger Alternativrouten. Die bewirkt auch eine größere Entlastungswirkung für den bestehenden Elbtunnel in Hamburg.

18. Annahmen über Verkehrserzeugung, -verteilung und -umlegung müssen dargelegt werden

Das zugrunde gelegte Verkehrsmodell Nordwestdeutschland lässt sich in drei Blöcke unterteilen; und zwar in das Netzmodell (das vorhandene und das zukünftige Straßennetz), die Verkehrsmatrix sowie das Umrechnungsverfahren. Das Verkehrsmodell umfasst den gesamten norddeutschen Raum. Damit ist sichergestellt, dass auch verkehrliche Wirkungen außerhalb des betrachteten Planungsraumes beeinflussen, berücksichtigt werden.
Das Modellgebiet ist sogenannte Verkehrsbezirke unterteilt, die das Verkehrsaufkommen in einer räumlichen Einheit beschreiben (Anzahl der Fahrten im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr). Die Abgrenzung der Verkehrsbezirke erfolgt unter strukturellen als auch verkehrlichen Gesichtspunkten.

Die Verkehrsmatrix quantifiziert die Anzahl der Fahrten zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken. Dabei wird zwischen den Verkehrssegmenten Pkw-Verkehr bis 3 t, Schwerverkehr zwischen 3,5 t und 12 t sowie Schwerverkehr über 12 t unterschieden.
Die Verkehrsumlegung erfolgt nach den Verkehrswiderständen wie Fahrzeit und Fahrtlängen. D.h. bei der Verteilung der in der Matrix beschriebenen Fahrten auf das Straßennetz wird zunächst die widerstandsärmste, d.h., in der Regel die zeitschnellste Verbindung zwischen einer Fahrtquelle und einem Fahrtziel gesucht. Die Fahrtzeit auf einem Straßenabschnitt ist abhängig vom jeweiligen Straßentyp (auf einer Autobahn kann grundsätzlich schneller gefahren werden als auf einer Landstraße) und von der jeweils auf dem Abschnitt vorhandener Verkehrsstärke. Mit zunehmender Verkehrsstärke nehmen die erreichbaren Fahrgeschwindigkeiten auf dem Abschnitt ab.
Die Entwicklung des Verkehrsmodells ist keine einmalige Angelegenheit, sondern erfordert, da sich Verkehrsstrukturen und-aufkommen verändern, kontinuierliche Fortschreibungen. Wenn im Laufe der Zeit neuere Zahlen und Entwicklungen bekannt geworden sind, werden diese in das Verkehrsmodell übernommen. In der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2009, Stand Oktober 2012, wurde zum einen die Auswertung der amtlichen Verkehrszählung des Jahres 2010 (SVZ 2010) eingearbeitet und zum anderen im Nahbereich der zu bestimmenden Trasse der Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen überprüft und weiter optimiert.
Die Verkehrsprognose basiert auch auf Abfragen bei den betroffenen Kreisen und Gemeinden zu neuen verfestigten Vorhaben, welche in die Prognose eingestellt worden sind. Zudem berücksichtigt die Prognose die Verkehrserzeugungsmodelle mit den Verkehrsbeziehungen – Quell- und Zielverkehre. Dabei werden in einem iterativen Verfahren die Verkehrsstrommatrizen auf die Infrastruktur umgelegt. Hierbei werden die Matrizen in Schichten zerlegt. Für jede Schicht wird eine Routensuche zwischen den hinterlegten Quellen und Zielen vollzogen und entsprechend der Schichteinteilung belastet. Nach jeder Schicht wird der Widerstand der Netzelemente neu berechnet; er steht für die folgende Routensuche als Vorbelastung zur Verfügung. Der Elbtunnel ist dabei in die neue Verkehrsmatrix als neuer Verkehrsweg eingestellt worden. Hieraus ergeben sich veränderte Verkehrsbeziehungen und -verlagerungen. Beispielsweise besteht heute eine Verkehrsbeziehung Elmshorn – Hamburg. Durch den Elbtunnel kann sich auch eine Verkehrsbeziehung Elmshorn – Stade entwickeln.
Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Prognose des Bundesverkehrswegeplanes bereits den Modal-Split enthält. Das bedeutet, dass die Aufteilung der Verkehre auf die einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt wurde.
In der Verkehrsuntersuchung sind sowohl die Analysen als auch die Verkehrsverteilung und –umlegung in Text und Abbildungen dargestellt. Die für die Prognose getroffene Annahme der Verkehrserzeugung, -umlegung und -verlagerung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde plausibel.

19. Kalibrierung ist nachzuweisen

Das Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung der A 20, Bereich zwischen Elbe und A 7, wurde vom Gutachter SSP Consult anhand von fortgeschriebenen Verkehrszählungen, zuletzt durch die SVZ 2010, kalibriert. D.h. die Verkehrsmatrizen wurden kalibriert, anstelle des Straßenverkehrsnetzes. Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel.

20. Darstellung Verkehrsentwicklung Elbtunnel im Zuge der A7 in Hamburg

Die Verkehrsuntersuchung Oktober 2012 macht deutlich, dass im Planfall 2 (mit Küstenautobahn) im Vergleich zum Bezugsfall die A 20 zu einer Entlastung des bestehenden Elbtunnels im Zuge der A 7 in Hamburg um rund 20.000 Kfz/24h führt. Die Elbbrücke im Zuge der A 1 wird um rund 3.500 Kfz/24h entlastet.

Im Vergleich der Planfälle 2 und 1, also mit und ohne Küstenautobahn, in der Prognose 2025 zeigt sich, dass der Mehrbelastung im Planfall 2 von rund 10.800 Kfz/24h auf der neuen Elbquerung Belastungsreduzierungen von rund 7.600 Kfz/24h im vorhandenen Elbtunnel der A 7 gegenüber stehen.

Durch die neue Elbquerung bei Glückstadt im Zuge der A 20 entstehen für viele Verkehrsbeziehungen, die es in der Analyse (2010) nicht oder nur im geringen Umfang gibt, z.B. zwischen Elmshorn und Stade, deutliche Reisezeitvorteile und infolge dessen kommt es zu einer Neuorientierung des Verkehrs.

Die Zweifel der Einwender, dass die 20.000 Kfz/24h gegenüber der Belastung von rund 160.000 Kfz/24h auf der A 7 keine nennenswerte Entlastung darstellt, werden zurückgewiesen, da eine derartige Abnahme zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führt. Zudem können durch die Entlastung die Verkehrsspitzen abgebaut werden.

21. Erhöhte Belastung bei Glückstadt – Unterschiede bei den Verkehrsuntersuchung Marsch- und Elbabschnitt

Die Verkehrsuntersuchung macht deutlich, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der B 431 bei Glückstadt im Bezugsfall gegenüber dem Prognosenullfall 2025 kaum verändert. Erst im Planfall 1 und 2 kommt es im Anschlussstellenbereich auf der B 431 bei Glückstadt zu Belastungserhöhungen. Die daraus resultierenden zusätzlichen Lärmbetroffenheiten werden im Zuge des Abschnittes B 431 bis A 23 in den Beschluss aufgenommen, da erst im Folgeabschnitt die Anschlussstelle realisiert wird. Die Abwägung zu den Auswirkungen sind auch im Rahmen dieses Beschlusses eingeflossen (vgl. Ziffer 1b – materiell rechtliche Würdigung).

Die Unterschiede bei den prognostizierten Verkehrsstärken auf der B 431, die beim Marschabschnitt der A 20 und beim Elbabschnitt aufgetreten sind, resultieren daher, dass der als erstes ausgelegte Abschnitt zwischen der B 431 und der A 23 den Stand November 2007 aufwies, für den Abschnitt Landesgrenze bis B 431 hingegen den Stand Februar 2009.

Für das Planänderungsverfahren beider Abschnitte wurde die Verkehrsuntersuchung 2009 fortgeschrieben mit dem Stand Oktober 2012. Sie beinhaltet die Straßenverkehrszählung 2010 und gilt für

den Bereich der A20 zwischen Elbe und A 7, d.h. für alle A 20-Abschnitte westlich der A 7 in Schleswig-Holstein. Dadurch wird gewährleitet, dass die großräumigen und kleinräumigen verkehrlichen Wirkungen der A 20 abgebildet werden können.

22. keine Durchgangsverkehre bis Bad Segeberg

Der hier planfestzustellende Abschnitt der A 20, von der Landesgrenze bis zur B 431, ist nicht nur lokal bzw. regional zu betrachten, sondern als Abschnitt einer Fernautobahn. Nach Fertigstellung der A 20 als durchgängige Ost-West-Verbindung mit Küstenautobahn (Planfall 2), wird die A 20 in dieser Teilstrecke zum Prognosehorizont 2025 Verkehrsbelastungen von 41.000 Kfz/24h aufnehmen. Wie die Abbildung 5g der Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2012 zeigt, Strombündel auf der Elbquerung, erreichen rund 21.700 Kfz/24h der 41.000 Kfz/24h die A 23. Die übrigen rund 19.300 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehr der Region zwischen Elbe und A 23.

Von den 21.700 Kfz/24h, die die A 23 erreichen, nutzen rund 11.500 Kfz/24h weiter die A 20 in Richtung Osten, die übrigen 10.200 Kfz/24h fahren etwa in gleichen Teilen auf der A 23 weiter in nördlicher und südlicher Richtung.

Rund 7.000 Kfz/24h der 41.000 Kfz/24h sind noch auf der A 7 in Richtung Norden nachweisbar und 3.200 Kfz/24h fahren weiter auf der A 20 in Richtung Bad Segeberg.

23. Darstellung der Quell-Ziel-Matrizen

Wie bereits in vorangestellten Punkten genauer behandelt, ist Inhalt der Prognose 2025 die zitierte Verflechtungsprognose des BMVBS. Danach sind die Verflechtungen auf der Ebene der Kreise bzw. kreisfreien Städte auf die Ebene der Verkehrsbezirke (Verkehrszellen) heruntergebrochen worden, die das Verkehrsaufkommen in einer räumlichen Einheit beschreiben (Anzahl der Fahrten im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr). Die Umlegung der in einer Verkehrsmatrix quantifizierten Anzahl der Fahrten zwischen den einzelnen Verkehrsbezirken auf das Straßennetz erfolgt dann iterativ in mehreren Schritten. Das bedeutet, dass entsprechend der Aufgabenstellung, für die Ableitung der benötigten Eingangsdaten ein Verkehrsmodell mit Verkehrsstrommatrizen, wo die Verkehrsströme zwischen allen Quellen und allen Zielen der Modellumgebung, hier zwischen der Elbe und der A 7, für den jeweils betrachteten Modus hinterlegt wurde.

So erreichen beispielsweise im Planfall 2, d.h. inklusive der A 20 zwischen Drochtersen und der A 28 bei Westerstede, in der Prognose 2025 von den 41.000 Kfz/24h auf der A 20 im Bereich der neuen Elbquerung rund 21.700 Kfz/24h die A 23, die übrigen 19.300 Kfz/24h, also knapp die Hälfte, sind Quell- und Zielverkehr der Region zwischen Elbe und A 23.

Ferner werden für die Straßen, die an die A 20 angeschlossen sind, wegen ihrer Zubringerfunktion teilweise deutliche Belastungsveränderungen erwartet. Sofern im Nachbarabschnitt der A 20, von der B 431 bis zur A 23, die Anschlussstelle realisiert wurde, wird die B 431 nördlich der Anschlussstelle mit der A 20 um 9.900 Kfz/24h und südlich um 5.400 Kfz/24h stärker belastet als im Bezugsfall. Quelle und Ziel ist sozusagen die A 20.

Die Planfeststellungsbehörde zweifelt nicht an der Methodik und Plausibilität der Verkehrsprognose, insofern sind detailliertere Aussagen und Ergänzungen dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Ein Anspruch auf Offenlegung der Grundlagendaten bei Nachvollziehbarkeit besteht ohnehin nicht.

24. Tunnelphobie

Entsprechend der Aussage des Verkehrsgutachters, haben Abminderungsfaktoren betreffend der Tunnelphobie keine Berücksichtigung in der Verkehrsuntersuchung gefunden. Die von den Einwendern vorgetragene Begründung für diese Forderungen, nämlich entsprechende Untersuchungen aus Norwegen, die von einem Prozentsatz von bis zu 30 % ausgehen, sind in Anbetracht der starken Belastung des Elbtunnels im Zuge der A 7 in Höhe von ca. 130.000 Kf/24h, aus Sicht des Gutachters nicht übertragbar. Dies erscheint für die Planfeststellungsbehörde plausibel genug, um die Forderung nach Abminderung entsprechend zurückzuweisen

25. Bemautung

Hinsichtlich der Finanzierbarkeit im Zusammenhang mit Mautstellen wird auf Ziffer 5.02 - Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens - dieses Beschlusses verwiesen.

Aus den dort genannten Gründen ist in die vorliegende Verkehrsprognose eine Bemautung des Tunnels nicht eingestellt worden. Die bereits heute erhobene LKW-Maut ist dem hingegen eingestellt worden, und zwar dahingehend, dass für die hierfür entstehenden finanziellen Mehrbelastungen Fahrzeitzuschläge berechnet wurden.

26. Forderung eines Gutachtens in Form einer gesamtwirtschaftlichen Untersuchung, bei dem auf der Basis aktueller Daten die 4 Elbquerungen (3 lt. Linienbestimmung plus Brunsbüttel) noch einmal gegenüber gestellt werden

Im Zuge der Linienbestimmung wurde für alle möglichen Trassenverläufe ein Variantenvergleich mit allen dafür relevanten Belangen entwickelt (vgl. Ziffer zu 1b dieses Beschlusses). Für die ermittelten Hauptvarianten wurde auch eine vergleichende Verkehrsuntersuchung auf Ebene der Linienbestimmung mit Hilfe von Planfällen erstellt und untersucht. Diese Untersuchung stammt vom Mai 2002. Die Linie wurde im November 2004 vom BMVBS bestimmt. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ist die Verkehrsuntersuchung für die Vorzugsvariante die verkehrlichen Wirkungen für verschiedene Planungszustände für den Prognosehorizont 2025 erstellt worden. Dabei sind Bestandteil des Bezugsfalles alle indisponiblen und festponierten Vorhaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Dadurch, dass die Verkehrsuntersuchung 2009 im Jahr 2012 fortgeschrieben wurde und damit auch der Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen überprüft und optimiert. Auch regionale Besonderheiten und zwischenzeitliche Netzentwicklungen sind berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde kann aus diesem Grund keine Voraussetzung für eine darüber hinausgehende Anpassung erkennen. Bezüglich einer möglichen vierten Elbquerungsstelle in der Variantenbetrachtung wird auf die Begründung zu Ziffer 1b dieses Beschlusses verwiesen.

27. induzierter Verkehr

Durch den Bau der A 20 werden insgesamt attraktive Verkehrsbeziehungen geschaffen, die bereits in der großräumigen Betrachtung des Verkehrsmodells Schleswig-Holstein berücksichtigt wurden. Das Verkehrsmodell ist schlüssig mit der vorliegenden Verkehrsprognose. In der Verkehrsuntersuchung (siehe Materialband 1) wurden die jeweiligen Planfälle A 20 unter Berücksichtigung von Neuverkehren einem Bezugsfall für den betreffenden Prognosehorizont gegenüber gestellt. Dieser Bezugsfall stellt die prognostizierte Verkehrsentwicklung ohne A 20 dar, also auch ohne durch die A 20 begründeten Neuverkehre. Die Prognose macht deutlich, dass es vereinzelt durch Zubringereffekte zu den Anschlussstellen mit der A 20 gegenüber dem Bezugsfall in der Prognose 2025 zu erhöhten Belastungen kommt. Für den hier planfestzustellenden Bereich trifft dies auf die B 431 zu. Diese Belastungen treten hingegen erst ein, wenn die Anschlussstelle im Nachbarabschnitt, B 431 bis A 23, realisiert wird.

28. keine eigenständige Untersuchung für den beantragten Abschnitt, Abhängigkeit Abschnittsbildung mit dem Abschnitt B 431 bis zur A 23

Der Vorhabenträger hat die Verkehrsuntersuchung 2012 durch SSP Consult im November 2014 ergänzt. Inhalt der Ergänzung ist die Betrachtung ohne die A 20 im Bereich zwischen A 23 und A 7 als Planfall 3. Dargestellt werden die verkehrlichen Effekte auf das Straßennetz im Nahbereich der Trasse und im Umland, für den Fall, dass zwar der Elbtunnel inklusive dem sog. Marschabschnitt unter Verkehr ist, die Autobahn zwischen der A 23 und der A 7 jedoch noch nicht fertiggestellt ist. Neben den Belastungsdifferenzen im Bereich der Trasse werden auch die großräumigen Belastungsdifferenzen dargestellt. Ferner wird anhand von Strombündel dargestellt wie sich Verkehre aus dem Elbtunnel kommend in Schleswig-Holstein verteilen werden, außerdem werden die Knotenströme an den Anschlussstellen A20/B 431, A20/L118 und des Autobahnkreuzes A 20/A 23 abgebildet. Die Wirkungen dieses Zwischenbauzustandes konnten somit ermittelt werden. Für den Planfall 3 werden noch ca. 37.000 Kfz/24h im Tunnel erwartet, gegenüber dem Planfall mit durchgängiger A 20 von ca. 41.000 Kfz/24h. Im Ergebnis ist deutlich geworden, dass auch ohne die weiter westlich liegenden A 20-Abschnitte eine deutliche Entlastung der Hamburger Elbquerung im Zuge der A 7 (-20.000 Kfz/24h) möglich ist. Die großräumigen Wirkungen gegenüber dem Planfall 2 fallen nur unwesentlich geringer aus. Kleinräumig betrachtet sind hingegen deutliche Entlastungen des vorhandenen Straßennetzes zu erwarten, insbesondere zwischen L112 - L 114 - B 206.

29. Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz

Wie bereits unter Nr. 21 beschrieben, wird in der Verkehrsuntersuchung auch das nachgeordnete Netz betrachtet. Bestandteil der Verkehrsuntersuchung ist neben den Abbildungen der Auswirkungen der einzelnen Planfälle auf das klassifizierte Straßennetz im Planungsraum auch die Ausführungen des Verkehrsgutachters. Im Ergebnis wird deutlich, dass sowohl Entlastungen als auch Belastungen, insbesondere durch den Zubringerverkehr, gegenüber dem Bezugsfall zu erwarten sind. Für den hier planfestzustellenden Bereich trifft dies auf die B 431 zu. Diese Belastungen treten hinge-

gen erst ein, wenn die Anschlussstelle im Nachbarabschnitt, B 431 bis A 23, realisiert wird (vgl. Nebenbestimmung zu Ziffer 1). Es wird auch auf die Ausführungen zu Ziffer 5.08 verwiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde beruht die Prognose insgesamt auf realistischen Annahmen und ist methodisch einwandfrei erarbeitet und einleuchtend begründet worden. Dies begründet sich insbesondere aufgrund der fortlaufenden Aktualisierung und Überprüfung der Verkehrszellen und Einbeziehung der Straßenverkehrszählungen 2000, 2005 und 2010.
Der gewählte Prognosehorizont orientiert sich an den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, da es sich bei dem hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20 um ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs handelt, und ist damit nicht zu beanstanden.
Die Prognose ist geeignet um als projektbezogene Untersuchung die künftigen Verkehrsmengen auf der geplanten Straße zu erfassen und damit ausreichende Grundlage für darauf aufbauenden Entscheidungen zu bilden.
Es bedarf keiner weiteren vertiefenden Betrachtung zu den verkehrlichen Auswirkungen der A 20.

<u>Zu 5.08</u> (Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen)

1. Lärmemissionen

<u>Zu den Einzeleinwendungen:</u>

1. Kapazitätsgrenze, d.h. maximal mögliche Verkehrsmenge, statt Modellansatz in der Berechnung

Die lärmtechnische Untersuchung wurde mit der zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV in Kfz/ 24 Std) sowie den dazugehörigen LKW-Anteilen für Tag und Nacht erstellt. Maßgebend für die Aufstellung der lärmtechnischen Untersuchung sind die 16. BImSchV sowie die RLS-90. Demnach wird als Grundlage der Ermittlung des Beurteilungspegels die prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke vorgegeben. Das Berechnungsverfahren ist verbindlich vorgeschrieben. Eine Abweichung auf die oberste Kapazitätsgrenze des gewählten Autobahnquerschnitts ist nicht zulässig und demnach dem Vorhabenträger auch nicht aufzuerlegen.

2. Pegeladdition bei kreuzenden Wegen (hier: trogparallele Betriebsstraße)

Neben der hier maßgeblichen geplanten A 20 werden weitere Straßen bei der lärmtechnischen Untersuchung nur dann betrachtet, wenn ein durch die Maßnahme erforderlicher Verkehrsweg neu gebaut wird oder aber eine wesentliche Änderung vorliegt, die entsprechende Immissionen hervorrufen. Da, nach Überprüfung des nachgeordneten Straßennetzes, keine wesentliche Änderung ermittelt wurde bzw. von der neuen Betriebsstraße, aufgrund der geringen Frequentierung, keine schädlichen Umweltauswirkungen ausgehen, sind nach den gesetzlichen Vorgaben, dem Vorhabenträger keine weiteren lärmtechnischen Untersuchungen aufzuerlegen.

3. Pegelspitzen nicht berücksichtigt

Insgesamt betrachtet, stellt der Beurteilungspegel, welcher mit den Immissionsgrenzwerten verglichen wird, einen Mittelungspegel dar, der unter Berücksichtigung verschiedener Parameter auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt ist. Die Forderung, den Pegel auf Spitzenbelastungen auszurichten, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az.: 4 C 9/95, DVBl. 1996, S. 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

4. LKW-Anteile gem. RLS-90

Es ergeht der Vorwurf, dass die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegten Lkw-Anteile als zu niedrig eingestuft werden.

Für die lärmtechnische Untersuchung wurden die Lkw-Anteile aus dem Verkehrsuntersuchung: Fortschreibung der bestehenden Verkehrsuntersuchung 2009 auf Basis der SVZ 2010 für den Bereich zwischen Elbe und A 7, von SSP Consult Beratene Ingenieure GmbH, Stand Oktober 2012, zugrunde gelegt.

Die gem. RLS-90 anzusetzenden Lkw-Anteile für die lärmtechnischen Berechnungen bei Bundesautobahnen betragen tags 25 % und nachts 45 % (Tabelle A). Es wird beanstandet, dass diese Vorgaben der RLS-90 nicht berücksichtigt wurden und die LKW-Anteile somit falsch, also zu niedrig, seien.

Da der LKW-Anteil einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Höhe des zu berechnenden Beurteilungspegels hat, wären bei Anwendung der RLS-90 LKW-Anteile im Ergebnis eventuell Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

In der Anlage1 zu § 3 der 16.BImSchV ist festgelegt, dass die maßgebende stündliche Verkehrsstärke und der maßgebende Lkw-Anteil mit Hilfe der der Planung zugrunde liegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) nach Tabelle A berechnet werden soll, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen.

Da durch das Verkehrsgutachten bei der hier vorliegenden Maßnahme geeignete projektbezogene Verkehrsmengen, auch betreffend des Lkw-Anteils, vorliegen, ist somit festzustellen, dass dies ein Abweichen von den standardisierten Lkw-Anteilen der RLS-90 eben gerade zulässt.

Die Forderung ist zurückzuweisen.

5. Beeinträchtigungen aus Zubringerverkehren

Die Verkehrsuntersuchung 2009 auf Basis der SVZ 2010 für den Bereich zwischen Elbe und A 7, von SSP Consult Beratene Ingenieure GmbH, Stand Oktober 2012, hat insbesondere für die B 431 als Zubringer zur Anschlussstelle mit der A 20 erhebliche Verkehrssteigerungen für das Jahr 2025 prognostiziert. Hinsichtlich der Betrachtung der planungsbedingten Verkehrslärmzuwächse in der Tiefe des Raumes wurden diese Untersuchungen, sowohl des Elbquerungsabschnitts sowie des sog. Marschabschnitts, im Zuge der Planänderung des Abschnitts B 431 bis A 23 vorgenommen. Der zuständige Vorhabenträger hat im Zuge der Planänderung des Folgeabschnittes seine Unterlagen da-

hingehend ergänzt. Wie öffentlich bekannt gemacht konnten Ansprüche hierauf folglich geltend gemacht werden. In der Abwägung des hier gegenständlichen Abschnitts wurde dieser Umstand berücksichtigt (Ziffer zu 1b). Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.04 und die Bedingung unter Ziffer 1 dieses Beschlusses verwiesen.

6. Gebietseinstufung und entsprechende Grenzwerte (Strohdeich, Deichreihe)

Gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV sind mit Bezug auf die Art der bezeichnenden baulichen Anlagen und Gebiete für die Anwendung der Immissionsgrenzwerte die Festsetzungen in den Bebauungsplänen maßgeblich.

Gebiete, für die keine Festsetzungen in den Bebauungsplänen bestehen, werden entsprechend der Eigenart der näheren Umgebung bzw. anhand der tatsächlichen Nutzung eingestuft. Diese sind nach § 2 Abs.1 einzustufen. Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

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

Ein Anspruch auf Lärmschutz besteht nur für die Gebäude, die bei der Auslegung der Planunterlagen für den Bau der BAB baurechtlich genehmigt waren (BImSchG § 42 Abs.1, Ziffer 25, 2. Spiegelstrich der VLärmSchR 97).

In Anlage 3, Blatt 1, Deckblatt – Übersichtslageplan- sind die entsprechenden Gebietseinstufungen dargestellt. Die Gebiete am Strohdeich (an der B 431) sowie an der Deichreihe sind entsprechend ihrer tatsächlichen Nutzung, da keine Bebauungspläne vorliegen, in der lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Es handelt sich um Außenbereiche, die der 3. Schutzkategorie (Kern-, Dorf- und Mischgebiet) zugeordnet werden.

7. Geschwindigkeiten – gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen höher als berücksichtigt, 130 km/h als Höchstgeschwindigkeit veraltet

Von einigen Einwendern werden die angesetzten Geschwindigkeiten in der lärmtechnischen Untersuchung beanstandet, da die zukünftig gefahrenen Geschwindigkeiten auf der A 20 doch erheblich höher liegen werden.

In der RLS-90 ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für PKW mit 130 km/h und für LKW mit 80 km/h angegeben (s. hierzu RLS-90, unter Pkt. 4.4.1.1.2). Diese Werte entsprechen der empfohlenen Richtgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen. Gleichwohl werden auf Autobahnen höhere Geschwindigkeiten gefahren, als wie vor benannt. Da die RLS-90 jedoch die Grundlage für die lärmtechnische Untersuchung ist, sind somit auch die dort verankerten Geschwindigkeitskorrekturen zwingend anzuwenden. Die RLS-90 basiert im Wesentlichen auf die Durchschnittswerte, die Geschwindigkeitsspitzen einzelner Fahrzeuge, die auch durch sehr langsam fahrende Fahrzeuge wieder ausgeglichen werden, können ohnehin nicht berücksichtigt werden. Die bei dem hier planfestzustellenden Bauvorhaben in der Lärmberechnung (Anlage 11 der Planfeststellungsunterlagen) zugrunde gelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw von 130 km/h und für Lkw von 80 km/h (au-

ßerhalb des Tunnels) entsprechen gängiger Praxis. Damit ist der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft worden. Dadurch dass sich Verkehrsteilnehmer nicht an diese zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gebunden fühlen, sondern, wie von Einwendern entgegnet, zukünftig mit höheren Geschwindigkeiten die Autobahn befahren, können dem Vorhabenträger jedoch nicht zusätzliche Maßnahmen auferlegt werden.

8. Zuschläge für Lärmberechnung am Tunnelportal und Trogwand zu gering

Bei der Berechnung des Beurteilungspegels sind die reflektierenden Trogwände sowie die Tunnelportale inklusive der auftretenden Mehrfachreflexion berücksichtigt worden. Die genaue Bemessung erfolgte nach der RLS-90, wobei im Ergebnis zwischen Zuschlägen von 1,8 dB(A) beim Tunnelportal und 0,2 dB(A) für Beginn der Trogwand berücksichtigt wurden. Diese Vorgehensweise entspricht demnach dem Stand der Technik und ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

9. Summenpegel

Die lärmtechnische Untersuchung, sowohl in der ursprünglich ausgelegten Version als auch in der Fortschreibung vom November 2012, ist entsprechend den Vorgaben der 16. BImSchV angewendet worden. Der Beurteilungspegel ist gemäß § 3 i.V.m. § 1 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung des Verkehrsweges zu berechnen, eine Überlagerung der Beurteilungspegel erfolgt ausdrücklich nicht. Entsprechend der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) hat die Ermittlung des Anspruchs aus dem Neubau und der Änderung im bestehenden Wegenetz unabhängig voneinander zu erfolgen. Danach kann kein Lärmschutz gewährt werden, wenn die Lärmbelastung erst bei der Summenwirkung der Beurteilungspegel den einzuhaltenden Immissionsgrenzwert übersteigt.

Eine Summenpegelbetrachtung der Immissionen des neuen Verkehrsweges mit den vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege, wie der K 23, der B 431 oder der Deichreihe, ist dann geboten, wenn in Betracht kommt, dass alle Immissionen zu einer Gesamtbelastung führen, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Diese Schwelle wird sowohl vom Bundesverfassungsgericht als auch vom Bundesgerichtshof etwa bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt.

Es ist nicht zu erkennen, dass die durch dem hier vorliegenden Abschnitt der A 20 zusätzlich verursachte Lärmbelastung zusammen mit der bereits bestehenden Vorbelastung, es zu einer Gesamtbelastung führt, die den o.a. kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht. Es werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an allen Wohngebäuden und Außenwohnbereichen eingehalten, somit können dem Vorhabenträger keine weitergehenden Betrachtungen oder etwa Lärmschutz auferlegt werden.

10. Flüsterasphalt / angesetzter Straßenbelag ist jährlich zu überprüfen

Von vielen Einwendern wird im Rahmen des hier planfestzustellenden Streckenabschnittes der A 20 der Einbau eines sog. Flüsterasphaltes gefordert.

Die Planung sieht vor, auf den Fahrbahnen der durchgehenden Strecke der A 20 eine lärmmindernde Straßenoberfläche einzubauen. Ein solcher Belag vermindert bei einer Geschwindigkeit über 60 km/h die Lärmimmissionen um 2 dB(A), weshalb in der lärmtechnischen Untersuchung auch der Korrekturfaktor von – 2 dB(A) eingestellt wurde.

Der von den Einwendern geforderte „Flüsterasphalt“ (im technischen Sprachgebrauch ist die offenporige Asphaltdeckschicht = OPA gemeint) ist ein Fahrbahnbelag, der zu einer Reduzierung der Verkehrslärmemissionen von 5 dB(A) führt. Kennzeichnend für diese Bauweise ist, dass das Oberflächenwasser der Straße in die offenporige Struktur dieses Fahrbahnbelages hineinläuft und auf der darunter liegenden Asphalttragschicht zum Fahrbahnrand transportiert wird. Diese Hohlräume bewirken auch die Reduzierung der Lärmemissionen, da sich die Schallwellen der Fahrzeugreifen in diesen „totlaufen“. Der Erhalt der Hohlräume ist somit für die Emissionsreduzierung auf Dauer von zentraler Bedeutung. Am Fahrbahnrand müssen in entsprechender Tiefe geeignete Systeme zum Auffangen des Straßenwassers aus den vorgenannten Hohlräumen hergestellt werden. Des Weiteren ist die Ableitung dieses Wassers aus den Hohlräumen zur Vorflut oder Kanalisation sicher zu stellen. Die Herstellung dieser baulichen Maßnahmen im Straßenkörper verursacht erhebliche Kosten.

Die Auswertungen der Ergebnisse bisher erstellter Teststrecken haben ergeben, dass dieser Fahrbahnbelag nicht die Standfestigkeit einer konventionellen Asphaltdeckschicht besitzt. Derzeit werden Erneuerungsintervalle von acht Jahren für realistisch angesetzt. Diese Maßnahme ist sehr kostenintensiv. Vergleicht man hierzu die Lebensdauer einer Lärmschutzwand von ca. 30 Jahren bzw. eines Lärmschutzwalles von ca. 100 Jahren und berücksichtigt man außerdem die Verwendung eines lärmmindernden Fahrbahnbelages, wie dies vom Vorhabenträger in den Plan eingestellt wurde, der zu einer Reduzierung der Emissionspegel von 2 dB(A) führt und nicht die Standfestigkeitsprobleme des offenporigen Fahrbahnbelages besitzt, so treten erhebliche Kostenminimierungen auf.

Zumal die lärmtechnische Untersuchung keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV feststellen konnte. Des Weiteren werden durch die in kurzen Zeitintervallen notwendig werdenden Unterhaltungsmaßnahmen nachhaltige Störungen im Verkehrsbetrieb der A 20 verursachen. Diese gilt es zu vermeiden, gerade im Hinblick auf die hierdurch entstehenden nachhaltigen negativen Umweltauswirkungen durch Staubildung. Daneben sind aber auch die hierdurch eintretenden Verkehrsgefährdungen von erheblichem Gewicht.

Nach alledem ist dem Vorhabenträger die Herstellung von offenporigem Asphalt aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht aufzuerlegen. Es wird des Weiteren auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

11. Anpflanzungen als Lärmschutz und Sichtschutz

Mit Einführung der RLS-90 wird bei der Lärmberechnung Bewuchs nicht mehr als lärmdämmende Maßnahme berücksichtigt, da Anpflanzungen bei der Berechnung einen zu großen Unsicherheits-

faktor darstellen, wie beispielsweise Vegetationsperioden. Durch Bewuchs werden außerdem in der Regel keine nennenswerten Pegelminderungen erreicht. Allerdings kann zum Bespiel ein dichter Grünstreifen an einer Straße, die Lärmquelle visuell abschirmen, was subjektiv zu einer Reduzierung der „Belästigung“ führt, auch wenn objektiv keine Pegelminderung vorliegt.
Entlang des hier vorliegenden Teilabschnitts der A 20 sind als Gestaltungsmaßnahme Gehölzinseln auf der Böschung vorgesehen (MB G9; G24; G38; Anlage 12.0). Auf Grund des sensiblen Entwässerungssystems der A 20 und der Einbindung der Trasse ins Landschaftsbild werden darüber hinausgehende Anpflanzungen ausgeschlossen.
Anpflanzungen als Lärmschutzmaßnahmen können aus diesem Grund dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden. Einwendungen, in denen diese Maßnahmen gefordert werden, sind daher zurückzuweisen. Zudem sind Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Bereich des Teilabschnitts der A 20 nicht erforderlich, da die zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte tags/nachts der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Begründung zu Ziffer 2.4 verwiesen.

12. Bodenaushub für Lärmschutz

Die Lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV in Bezug auf den Autobahnneubau an allen Wohngebäuden und Außenwohnbereichen deutlich unterschritten werden (vgl. Ziffer 2.4 nebst Begründung). Aufgrund dessen würde es sich bei der Errichtung der geforderten Verwallungen aus anfallenden Bodenmassen um freiwillige Leistungen des Vorhabenträgers handeln. Diese Leistung wäre verbunden mit einem größeren Eingriff in den Grundbesitz fremden Eigentums und steht abwägungsrelevant gegenüber, dass die Grenzwerte bereits eingehalten werden. Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht damit nicht. Die Interessen der Grundstückseigentümer gewichten folglich höher als der Wunsch nach Abschirmung der Autobahn. Einwände gegen diese Vorgehensweise werden zurückgewiesen.

13. enteignungsgleicher Eingriff

In der Rechtsprechung wird ein Anspruch auf Übernahme des Grundstückes erwogen, wenn die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht haben, das jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Das ist bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen angenommen worden. Ein derartiger mittelbarer enteignender Eingriff ist z.B. infolge einer Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm bei Beurteilungspegeln im Bereich von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts vorstellbar. Eine Entschädigung für einen Minderwert des Grundstücks kommt erst in Betracht, wenn Schutzeinrichtungen keine wirksame Abhilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Der Entschädigungsanspruch setzt voraus, dass die zugelassene Nutzung des lärmemittierenden Grundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft. Eine Entschädigungspflicht auf dieser Grundlage können Geräuschimmissionen erst auslösen, wenn sie die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Die Lärmtechnische Untersuchung, in Bezug auf den

planfestzustellenden Teil der Trasse der A 20 selbst, hat keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte feststellen können, insofern resultieren hieraus überhaupt keine Ansprüche. Es kommt daher auch zu keinem sog. enteignungsgleichen Eingriff. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.017 verwiesen.
Bezüglich der Untersuchung der planungsbedingten Lärmzuwächse des nachgeordneten Netzes, die einen eindeutigen Ursachenzusammenhang zu dem hier vorliegenden Abschnitt haben, kommt es zu Überschreitungen der entwickelten Schwellenwerte für einen enteignungsgleichen Eingriff im Zusammenhang mit dem Nachbarabschnitt, B 431 bis zur A 23. Da in dem gegenständlichen Abschnitt keine Anschlussstelle vorgesehen ist, werden die Auswirkungen im Nachbarabschnitt integriert. Auf die Ausführungen zur Abschnittsbildung, Ziffer 5.04, und der Nebenbestimmung unter Ziffer 1 wird verwiesen.
Hinsichtlich der Auswirkungen des Baustellenverkehrs wird auf Ziffer 5.06 sowie auf die Bedingung unter Ziffer 1 Nr. 2 dieses Beschlusses verwiesen.

14. Umgebungslärmrichtlinie

Die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG stehen der Straßenbaumaßnahme nicht entgegen.
Am 25. Juni 2002 hat das europäische Parlament und der Rat der europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen.
Die Umsetzung der Richtlinie in Bundesrecht erfolgte mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 24. Juni 2005 (§ 47a – 47f BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung vom 06. März 2006 (34. BImSchV).
Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in die 34. BImSchV haben sich keine Änderungen zum Lärmschutz hinsichtlich der Berechnung oder Einstufung (nach dem BImSchG) beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen ergeben. Die Richtlinie setzt keine neuen Grenzwerte fest. Ziel ist es, die Belastung durch den Umgebungslärm zu ermitteln und schädliche Auswirkungen und Belästigungen zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen. Zuständig für die Ermittlung der Belastung (durch strategische Lärmkarten) sowie die Verhinderung, die Minderung und das Vorbeugen (durch Lärmaktionspläne) sind die Gemeinden. Die Lärmkarten weisen die Belastungen der Bevölkerung in bestimmten Pegelbereichen aus. Ein direkter Vergleich zwischen den geltenden Immissionsgrenzwerten ist u. a. durch die abweichenden Berechnungsverfahren nicht möglich. Gleichwohl können die Grenzwerte zur Orientierung herangezogen werden. Aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. aus dem Ergebnis der Lärmkartierung können keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen begründet werden. Es gelten weiterhin die bestehenden Rechtsvorschriften mit den entsprechenden Vorgaben. Die Vorschriften zur Lärmminderungsplanung und der Umgebungslärmrichtlinie kommen somit nicht bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach FStrG zur Anwendung. Sie richten sich an die zuständigen Immissionsschutzbehörden.

15. aktiver und passiver Lärmschutz

Es ist unstrittig, dass der Bau der A 20 zu einer Lärmerhöhung in der Landschaft führt. Schutzgegenstand der Lärmvorsorge ist die bauliche Anlage und der Außenwohnbereich. Nach § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind bei der Lärmvorsorge schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu vermeiden. Maßgeblich für den Schallschutz sind die Regelungen der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i. V. m. § 2 der 16. BImSchV. Zum Schutz der Nachbarschaft setzt § 2 der 16. BImSchV Immissionsgrenzwerte fest, die beim Bau von Verkehrswegen nicht überschritten werden dürfen. Durch den Neubau der A 20 kommt es zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte an den Wohngebäuden und Außenwohnbereichen, sodass auch keine gesetzlich vorgeschriebenen Ansprüche daraus resultieren. Es werden weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen aus dem Neubau der A 20 vorgesehen. Forderungen diesbezüglich werden zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

16. Lärmtechnische Untersuchung veraltet

Bei der ursprünglichen Auslegung im Jahr 2009 wurde die Lärmtechnische Untersuchung vom Februar 2009 in den Planfeststellungsunterlagen zugrunde gelegt. Diese wurde auf Basis der Verkehrsuntersuchung der SSP Consult Beratene Ingenieure GmbH mit ebenfalls Stand Februar 2009 erstellt. Bereits 2009 wurde die Prognose für das Jahr 2025 abgestellt. Bei der Planänderung zu Beginn des Jahres 2013 wurde sowohl die Verkehrsuntersuchung als auch die Lärmtechnische Untersuchung (mit Stand Oktober bzw. November 2012) fortgeschrieben. Sie berücksichtigen die Straßenverkehrszählung 2010. Von einer veralteten Untersuchung kann daher keine Rede sein, es bestehen keine Zweifel an den Ansätzen und der Methodik der Lärmtechnischen Untersuchung.

17. korrekte Windgeschwindigkeit / Hauptwindrichtung

Der Beurteilungspegel von einer Straße wird grundsätzlich für alle relevanten Gebäudeaußenfronten berechnet, um der stark schwankenden Verkehrsbelastung und den erheblichen Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, entgegen zu wirken. Bei der Berechnung des Beurteilungspegels wird von leichtem Wind (bis etwa 3m/s) von dem Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion ausgegangen. Viele weitere Faktoren wie beispielsweise die Geschosshöhe, die Dämpfung durch Einflüsse des Bodens und der Meteorologie, die topographischen Gegebenheiten, die baulichen Maßnahmen, Reflexionen u. a. fließen in die Berechnung ein.

Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, die zugunsten der Anlieger unterstellt, dass der Wind das ganze Jahr über vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zuweht, was in der Realität nie der Fall ist. Bei anderen Witterungsbedingungen können besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Damit werden die Bedingungen einer im Sinne des Lärms optimalen Lärmausbreitung in die Berechnungen aufgenommen. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil in der Berechnung die

Annahme in Ansatz gebracht wird, dass der Wind von allen zu berücksichtigenden Schallquellen auf jeden einzelnen Immissionspunkt hin weht. Dabei kommt es zu einer Überlagerung, die in Wirklichkeit nicht entsteht, und die sich zum Vorteil des Betroffenen hinsichtlich seiner Anspruchsberechtigung auf Lärmschutzmaßnahmen auswirkt.

18. Reflexion durch Elbdeich

Der Mittelungspegel am Empfänger wird unter Berücksichtigung der topografischen Gegebenheiten zwischen Immissions- und Emissionsort (Entfernung, Höhendifferenz, Bodendämpfung, Abschirmung und Reflexion) getrennt für den Tag (6-22 Uhr) und die Nacht (22-6 Uhr) berechnet. D.h. dass die Lage der Baumaßnahme als Emissionsort und die Lage der Gebäude (Immissionsorte) sowie auch abschirmende Hindernisse in einem dreidimensionalen Berechnungsmodell übernommen wurden. Sie bilden das Abbild der tatsächlichen Situation. Die an den Immissionsorten berechneten Mittelungspegel werden als Beurteilungspegel mit den jeweils gültigen Immissionsgrenzwerten verglichen. Es wird darauf hingewiesen, dass Reflexionen vom Elbdeich, wie befürchtet, auszuschließen sind. Dies gilt insbesondere, weil der Deich, in Bezug auf die Lärmquelle, noch weiter entfernt liegt. Die Lärmtechnische Untersuchung hat bereits gezeigt, dass bereits an den Gebäuden keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen. Dies macht auch die Darstellung der Isophonen in Anlage 11.2 deutlich. Dort ist dargestellt, wo der Bereich entlang der Trasse verläuft, in dem die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw. unterschritten werden. Die Grenzwertisophonen für Wohngebiete, die tags bei 54 dB(A) und nachts bei 49 dB(A) liegen, reichen nicht über die Auflast am Tunnelportal hinaus. Zudem ist der Elbdeich einem Erdwall gleichzusetzen, diese rufen grundsätzlich keine maßgeblichen Reflexionen hervor. Schließlich beträgt einerseits die Hangneigung der Binnenböschung ca. 1:3 d.h. der Schall wird nach oben reflektiert, andererseits wird durch die aufgeschütteten Erdmassen der Schall eher absorbiert als reflektiert.

19. Vollschutz

Durch die Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte aus der Beeinträchtigung der Trasse der A 20 selbst wird ein sogenannter Vollschutz erreicht. Zusätzliche passive oder aktive Maßnahmen sind hier nicht erforderlich. Weitere zusätzlich zu untersuchende Alternativmaßnahmen sind nicht zu betrachten. Auch ist dem Vorhabenträger bei Betrachtung der Beurteilungspegel, die unterhalb der Immissionsgrenzwerte liegen, ein umfangreicherer Lärmschutz als den für einen Vollschutz nicht aufzuerlegen. Ferner wird durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte tags/ nachts in den Gebieten der befürchtete Wertverlust für die betroffenen Grundstücke infolge des hier vorgenommenen Vollschutzes nicht gesehen.

Hinsichtlich der planungsbedingten Lärmzuwächse wird hingegen auf Ziffer 2.4 nebst Begründung des Beschlusses verwiesen, hinsichtlich der Belastungen aus dem Baustellenverkehr auf Ziffer 5.06.

20. nachgeordnetes Netz wurde nicht betrachtet, da hier keine baulichen Änderungen

Bezüglich der verkehrstechnischen Untersuchung des betroffenen nachgeordneten Netzes wird auf Ziffer 5.07 dieses Beschlusses verwiesen. Diese und die darauf aufbauende lärmtechnische Untersuchung haben zwar im Zuge des Nachbarabschnitts der A 20, von der B 431 bis zur A 23, stattgefunden, weil der gegenständliche Abschnitt keine eigene Anschlussstelle aufweist, gleichwohl sind die daraus resultierenden prognostizierten Belastungen in die Abwägung des hier planfestzustellenden Abschnitts der A 20 eingeflossen. Die Untersuchung des nachgeordneten Netzes nach aktueller Rechtsprechung hat im Frühjahr 2013 ausgelegen. Jedem Betroffenen wurde die Gelegenheit gegeben, hierzu Stellung zu nehmen. Somit wurde sichergestellt, dass vor Erlass dieses Beschlusses alle notwendigen Belange berücksichtigt werden konnten. Bezüglich der Abwägung der planungsbedingten Lärmzuwächse des nachgeordneten Netzes, die einen eindeutigen Ursachenzusammenhang zu dem hier vorliegenden Abschnitt haben, wird auf die materiell rechtlich Würdigung der Maßnahme unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen. Im Ergebnis überwiegt das öffentliche Interesse an der geplanten Baumaßnahme gegenüber den unvermeidbaren Betroffenheiten Dritter.

21. gesundheitliche Folgen

Aufgabe des Staates ist es, einerseits den Vorhabenträger durch gesetzliche Vorgaben zu verpflichten, dass durch das von ihm geplante Bauvorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind sowie andererseits etwaigen Gesundheitsgefährdungen bei der Festsetzung von Grenzwerten durch Sicherheitsspielräume zu begegnen. Der Schutz von unzumutbarem Lärm findet sich in § 74 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) und in § 41 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Die maßgeblichen und gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte nach § 43 Abs.1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV sind grundsätzlich darauf abgestimmt.

Durch den Bau der A 20-Trasse selbst ist nicht zu erkennen, dass die durch das geplante Bauvorhaben zusätzlich verursachte Lärmbelastung zusammen mit der bereits bestehenden Vorbelastung – etwa im Bereich Steindeich oder Deichreihe - zu einer Gesamtbelastung führt, die den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreicht.

Bezogen auf die planungsbedingten Verkehrslärmzuwächse in der Tiefe des Raumes kommt es nach Ermittlung durch die deutliche Verkehrszunahme im Bereich Glückstadt zu einem mehr als unerheblichen Lärmzuwachs sowie zu Überschreitungen der Grenze der Gesundheitsgefährdung. Die Beurteilung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen nach den zum Schutz der menschlichen Gesundheit anzuwendenden Richtlinien und Verordnungen wird im Nachbarabschnitt des hier gegenständlichen Abschnitts der A 20, B 431 bis A 23, vorgenommen.

22. Wertminderung

Bei der Bewertung des angestrebten Schutzzweckes sind grundsätzlich die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und die Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Aus-

maß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und der zu erwartende Wertverlust der betroffenen Grundstücke von Bedeutung. Die Beurteilung der Wertminderung erfolgt im Zuge der Abwägung. Die Beschreibung von Entschädigungsansprüchen wird unter Ziffer 5.017 (mittelbare Beeinträchtigungen) dieses Beschlusses abgehandelt. Hinsichtlich der Betrachtung der Lärmauswirkungen des Baustellenverkehrs wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 dieses Beschlusses verwiesen

23. Lärmmessungen

Der Anspruch auf Lärmvorsorge ist nicht nur von den Immissionsgrenzwerten nach § 2 der 16. BImSchV abhängig, sondern auch von der Methode, mit der die Lärmimmissionen ermittelt werden.

Um den erforderlichen Lärmschutz schon bei der Planung berücksichtigen zu können, ist es notwendig, den zu erwartenden Verkehrslärm aufgrund einer Prognose über das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu errechnen.

In § 3 der 16. BImSchV ist geregelt, dass Entscheidungen über die Lärmvorsorge ausschließlich aufgrund von Lärmberechnungen nach der Anlage 1 für die Straßen zu treffen sind. Dort wird ausdrücklich auf die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – (RLS-90) als Berechnungsverfahren Bezug genommen. Die nach diesem Rechenverfahren ermittelten Lärmimmissionen werden mit denen in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten verglichen. Die Aussagekraft der Immissionsgrenzwerte ergibt sich dabei nur im Zusammenspiel mit dem vorgegebenen Rechenverfahren.

Eben dieses Berechnungsverfahren wurde von vielen Einwendern kritisiert und stattdessen gefordert, die tatsächlichen Emissionspegel bei Tag und Nacht durch technisch unterstützte Lärmmessungen auf Kosten des Bundes festzustellen.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass das Berechnungsverfahren für die Betroffenen nachweislich günstiger ist als Messungen nach der Verkehrsfreigabe. Grund ist, dass einerseits die prognostizierte Verkehrsstärke der Lärmberechnung zugrunde gelegt wird. Andererseits ist bei einer Messung als Grundlage von Anspruchsberechtigungen für Lärmschutzmaßnahmen eine Gleichbehandlung aller Betroffenen kaum zu erreichen, weil es nahezu unmöglich ist, bei den Betroffenen durchgeführte Messungen identische Umweltbedingungen zu erhalten.

Der Beurteilungspegel von einer Straße wird grundsätzlich für alle relevanten Gebäudeaußenfronten berechnet, um der stark schwankenden Verkehrsbelastung und den erheblichen Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, entgegen zu wirken. Bei der Berechnung des Beurteilungspegels wird von leichtem Wind (bis etwa 3m/s) von dem Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion ausgegangen. Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, das heißt, man unterstellt zugunsten der Anlieger , dass der Wind das ganze Jahr über vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zuweht – was natürlich in der Realität nie der Fall ist. Viele weitere Faktoren wie beispielsweise die Geschosshöhe, die Dämpfung durch Einflüsse des

Bodens und der Meteorologie, die topographischen Gegebenheiten, die baulichen Maßnahmen, Reflexionen u. a. fließen in die Berechnung ein. Bei der Berücksichtigung von Abschirmung und Reflexion ist auszuführen, dass die Gebäude als reflektierende Elemente eingesetzt werden. Eine Darstellung der einzelnen Reflexionsanteile ist nicht Bestandteil der Untersuchung nach der 16. BImSchV und wird durch die danach festgelegten und anerkannten Berechnungsprogramme nicht einzeln ausgewiesen. Insgesamt sind bei dem so berechneten Beurteilungspegel nur selten geringfügige Überschreitungen zu erwarten.
Hingegen stellt der gemessene Pegel nur eine Momentaufnahme dar, in der zeitgleich eine Verkehrszählung durchgeführt werden muss. Diese Verkehrszählung wiederum muss dann auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet werden. Der so ermittelte Beurteilungspegel kann sich aufgrund aktueller Eingangsdaten vom berechneten Beurteilungspegel unterscheiden. Messungen sind insgesamt zu langwierig und zu teuer und scheiden kraft Gesetzes aus, denn nach der ständigen Rechtsprechung sind keine Lärmmessungen vorzunehmen (BVerwG, Beschluss vom 6.2.1992 – 4B 147/91).
Aufgrund dieser Ausführungen wird die grundsätzliche Forderung nach Durchführung von Lärmmessungen zurückgewiesen.

24. mehr Lärm durch geplante Brücke über Langenhalsener Wettern

Hinsichtlich der Abwägungen zur Bauwerkswahl der Querung der Langenhalsener Wettern wird auf Ziffer 5.03 dieses Beschlusses verwiesen. Die Dammlage der Autobahn und der damit verbundenen Brückenquerung ist den örtlichen Verhältnissen geschuldet und nicht vermeidbar. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Reflexionen der Straßenverkehrsgeräusche vom Überführungsbauwerk 10.05 in Richtung Kollmar, Strohdeich/Deichreihe vollständig auszuschließen sind. Dies gilt insbesondere, weil dieses Bauwerk ca. 500 m von den ersten Wohngebäuden am nordwestlichen Rand der Bebauung an der Deichreihe/Strohdeich entfernt liegt. Die Gebäude von Kollmar liegen noch weiter entfernt. Es wird nicht bestritten, dass von der Maßnahme bzw. dem Bauwerk entfernt Wohnende selbst bei größerer Entfernung noch Verkehrsgeräusche wahrnehmen, die dann in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen als störend empfunden werden. Doch diese verbleiben weit unterhalb der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte (IGW) und begründen keine Schallschutzmaßnahmen. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.2 der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, wo der Bereich entlang der Trasse verläuft, in dem die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw. unterschritten werden.

25. Missachtung Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG

Der § 50 des BImSchG besagt, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen, einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG, in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich

genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, ist bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen.
Im deutschen öffentlichen Baurecht beziehungsweise im Immissionsschutzrecht und Planungsrecht verpflichtet der Trennungsgrundsatz (§ 50 BImSchG) die planenden Städte und Gemeinden dazu, sich gegenseitig ausschließende Nutzungen wie Wohn- und Gewerbegebiete räumlich voneinander zu trennen, um schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Nutzungen zu vermeiden.

Es besteht kein subjektives Recht auf Einhaltung des in § 50 BImSchG zum Ausdruck kommenden Trennungsgrundsatzes (BVerwG, Urteil v. 09.02.2005 – 9 A 62/03, NVwZ 2005, 813, 816).
Unabhängig davon wurde der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG bei der Planung beachtet. Durch die vorgenommene Variantenabwägung sind die Auswirkungen auf die Umwelt einschließlich der betroffenen Wohnbevölkerung so weit wie möglich reduziert worden (vgl. zu 1) – materiell rechtliche Würdigung). Die Einhaltung der Immissionsschutzgrenzwerte durch die Trasse selbst wird gewährleistet. Es bestehen auch keine Beeinträchtigungen durch Schadstoffstoffbelastungen.
Hinsichtlich der visuellen Auswirkungen des Tunnelbauwerks ist § 50 BImSchG nicht einschlägig, denn er gebietet nur die Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen und sonstiger Auswirkungen schwerer Unfälle, die in der Risikoanalyse analysiert wurden (vgl. Ziffer 5.05 dieses Beschlusses).

26. Überprüfung der Gebietsarten

Es wird seitens der Einwender dargelegt, dass vereinzelt die in den Lärm- und erschütterungstechnischen Untersuchungen zugrunde gelegten Gebietsarten nicht der Realität entsprechen. Insbesondere werden hierbei die Straßen Strohdeich und Deichreihe in Kollmar als Mischgebiet angezweifelt.

Die Gebietseinstufungen für die lärmtechnischen Berechnungen erfolgten gemäß 16. BImSchV § 2 (2) nach den im Planungszeitraum gültigen Bebauungsplänen und entsprechen somit der gültigen Rechtslage. Gebiete, für die keine Festlegungen bestehen, wurden in die Schutzbedürftigkeit eingestuft, die der tatsächlichen Nutzung entspricht. Die Einstufung wurde aufgrund einer ausführlichen Ortsbesichtigung vorgenommen. Mit den Gebietseinstufungen werden die Immissionsgrenzwerte für die schalltechnische Untersuchung festgelegt [siehe 16. BImSchV §2 (1); VLärmSchR 10.2 (3)].
Eine neuerliche Prüfung der Gebietseinstufungen ist daher dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen. Davon ausgenommen ist die Auflage unter Ziffer 2.4.2.1 für die bauzeitlichen Immissionen.

2. Schadstoffbelastung

Das geplante Neubauvorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Untersuchung zur Betrachtung der Immissionen der Luftschadstoffe in der Umgebung vom Nordportal nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02) – geänderte Fassung 2005 – vom 25.03.2009 wurde durch die Untersuchung vom 05.08.2013 nach der Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne und mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012 – Ausgabe 2012) ersetzt. Die Richtlinie RLuS 2012 wurde durch den Bund eingeführt mit ARS Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 und für das Land Schleswig-Holstein mit Rundverfügung Straßenbau Schleswig-Holstein Nr. 09/2013 vom 20.03.2013. Die RLuS dient nach wie vor der Abschätzung der Immissionsbelastung an Straßenabschnitten. Der Anwendungsbereich entspricht dem der MLuS. Mit der 39. BImSchV wurde die Richtlinie 2008/50/EG in nationales Recht eingeführt. Unter anderem ist in dieser nationalen Regelung auch ein Grenzwert für $PM_{2,5}$ enthalten. Dieser beträgt 25 µg/m³ für das Jahresmittel. Erstmals können durch die RLuS auch die in der 39. BImSchV vorgegeben lungengängigen Partikelfraktion $PM_{2,5}$ berücksichtigt werden. In Relation zum jeweiligen Grenzwert stellen Stickstoffdioxid (NO_2) und die Partikel PM_{10} und $PM_{2,5}$ die straßenbedingten Luftschadstoffleitkomponenten dar. Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO_2-Jahresmittelwert und der PM_{10}-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 39. BImSchV der Luftschadstoffleitkomponenten.

Tabelle der Beurteilungswerte der 39. BImSchV

Schadstoff / Schutzobjekt	Mittelungszeitraum	Grenzwert [µg/m³]	Erlaubte Überschreitungen pro Jahr	Grenzwert gültig ab (Monat-Jahr)
NO_2 Gesundheit	1 Stunde	200	18	01-2010
NO_2 Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine	01-2010
Partikel (PM_{10}) Gesundheit	24 Stunden	50	35	01-2005
Partikel (PM_{10}) Gesundheit	Kalenderjahr	40	keine	01-2005
Partikel ($PM_{2,5}$) Gesundheit	Kalenderjahr	25	Keine	01-2015

Beurteilungsrelevant ist die Schadstoffgesamtbelastung, die sich aus der Zusatzbelastung aus dem geplanten Abschnitt der BAB A 20 und der lokalen Schadstoff-Hintergrundbelastung zusammensetzt. Die Höhe der Zusatzbelastung wird durch ein geeignetes Rechenmodell für ausgewählte Nachweispunkte ermittelt und mit den abgeschätzten Werten der lokalen Hintergrundbelastung zur Gesamtbelastung überlagert. Die Bewertung der Belastungssituation erfolgt anhand hierfür ein-

schlägiger Beurteilungswerte. Die Erhebung der Belastungssituation erfolgt primär durch Messungen.
In ganz Schleswig-Holstein sind Messstationen verteilt. Die gemessenen Daten der Jahre 2006 bis 2011 dienen dazu die Vorbelastung zu ermitteln und dann anhand RLuS mit den Reduktionsfaktoren für Freiland auf das Bezugsjahr zu extrapolieren. Die dem Untersuchungsraum naheliegenden Messstationen Brunsbüttel, mit seinem Hafen und Kanalschleuse, und Bornhöved, mit vorwiegend ländlichem Hintergrund. Die Messwerte der Stationen können für ein größeres Gebiet in der Umgebung als repräsentativ angesehen werden. Da für die Schadstoffe Messergebnisse der letzten Jahre vorliegen, kann auch die Repräsentativität über einen mehrjährigen Zeitraum hin beurteilt werden.
Die 39. BImSchV und die darin enthaltenen Grenzwerte zielen somit nicht direkt auf den Bau und die Änderung von Straßen ab und sind hinsichtlich ihrer rechtlichen Bedeutung nicht den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gleichzusetzen. Die Immissionswerte der 39. BImSchV werden in Genehmigungsverfahren von Straßenneu- und Ausbauverfahren – wie in der Vergangenheit schon die Immissionswerte der 22. BImSchV – als Beurteilungswerte für die Luftqualität herangezogen.

Das Berechnungsverfahren RLuS 2012 beruht auf einem Programm zur Bestimmung der Emissionen und einem aus Regressionsfunktionen bestehenden Satz von Gleichungen, die auf einem empirisch statistischen Ausbreitungsmodell beruhen. Neben dem Basismodell (Emissions- und Immissionsbestimmung an einer einzelnen Straße) besteht die Möglichkeit, Immissionen auch im Bereich von Tunnelportalen, wie in dem vorliegenden Fall, zu berechnen.
Das Modell RLuS 2012 benötigt zur Berücksichtigung der lokalen meteorologischen Ausbreitungsbedingungen den Jahresmittelwert der Windgeschwindigkeit in m/s. Die anhand der Messstation Ruthenstrom, im Bereich des geplanten Südportals in Niedersachsen, mittleren Windgeschwindigkeiten liegen, nach Umrechnung auf 10 m Höhe über Grund, bei 4,8 m/s.
Für den Untersuchungsraum, der als ländlicher Bereich charakterisiert werden kann, werden die in der folgenden Tabelle angegebenen Vorbelastungswerte angesetzt und berücksichtigt.

Tabelle lokale Schadstoffvorbelastung [µg/m³]

Vorbelastung Jahresmittelwert	**2011**	**2025**
Stickstoffdioxid NO2	24	19,6
Feinstaub PM10	25	22,5
Feinstaub PM2,5	17	15,5

Betreffend der Anzahl der Überschreitungen, weisen die Ergebnisse darauf hin, dass die NO_2 1 Std-Mittelwertgrenze von 200 µg/m³ und die PM_{10} Tagesmittelwertgrenze von 50 µg/m³ in einer Entfernung unter 40 m senkrecht zum Straßenrand und in einem Abstand von 50-100 m vom Nordportal mehr als 180 bzw. 160 mal im Jahr überschritten werden. In einem Abstand größer als 100 m

vom Portal liegen die Anzahl der Überschreitungen bei 30 bzw. 75 im Jahr in einer Entfernung unter 30 m senkrecht zum Straßenrand.

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind. Die Luftschadstofftechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. die Anzahl der Überschreitungen in einem Abstand von 30 - 40 m senkrecht zum Fahrbahnrand eingehalten werden. Entlang des geplanten Abschnitts der A 20 befindet sich keine Bebauung. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht. In den Bereichen in denen sich Menschen nicht nur kurzfristig aufhalten, liegen alle Luftschadstoffbelastungen deutlich unterhalb der entsprechenden Grenzwerte.

Der Gesetzgeber hat durch die Verabschiedung der 39. BImSchV die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Diesen Ansprüchen und Vorgaben wird die vorliegende Planung gerecht. Die ermittelte Luftschadstoffbelastung liegt in den bewohnten Gebieten deutlich unter den vom Gesetzgeber als zulässig angesehenen lufthygienischen Grenzwerten, so dass dem Vorhabenträger keine darüber hinausgehenden Maßnahmen auferlegt werden können. Die Ergebnisse zeigen nämlich, dass einerseits die Grenzwerte unterschritten werden. Andererseits ist aber auch nicht mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen zu rechnen, die eine Problemlösung schon in diesem Planfeststellungsbeschluss erforderten.
Angesichts der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, Regierung von Oberfranken C. DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908). Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist.
Da keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte außerhalb der 40 vom Straßenrand erwartet werden, bedarf es jedoch keiner weiteren Berücksichtigung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes, beispielsweise durch Vorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.
Dem Vorhabenträger sind daher keine Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen zur Luftreinhaltung aufzuerlegen.

<u>zu den Einzeleinwendungen:</u>

1. Schadstoffbelastungen durch das Tunnelbauwerk und des Lüftungsbauwerks (Filteranlage wird gefordert, sowie Geschwindigkeitskontrollen vor Tunnel, Höhe der Schornsteine)

Wie bereits oben näher beschrieben, ist es mit Einführung der RLuS 2012 möglich, Immissionen auch im Bereich von Tunnelportalen, mit einem sog. Tunnelmodul, zu untersuchen und abzubilden.
Da keine Grenzwertüberschreitungen der 39. BImSchV für Feinstaub an der nächstgelegenen Wohnbebauung prognostiziert wurden, können Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden, sodass auch keine Notwendigkeit zum zusätzlichen Einbau von Feinstaubfiltern am Lüftungsbauwerk des geplanten Elbtunnels besteht.
Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Immissionsprognose mit dem Modell der MLus 2002 (Ausgabe 2005) aufgestellt. In dieser wurden alle regulierten Schadstoffe betrachtet (CO, NO, NO_2, NOx, Pb, SO_2, Benzol, PM_{10} mit Kurz- und Langzeitmittelwerten). Die Prognose hat ergeben, dass die Abluft aus dem Tunnel frei austreten darf und keine Grenzwertüberschreitungen prognostiziert wurden.

Die von den Einwendern befürchteten Schadstoffbelastungen des Lüftungsbauwerks beziehen sich auf das Szenario Brand, welches nicht dem Normalbetrieb des Tunnels entspricht, sondern den Ausnahmefall. Aufgrund dessen können die Grenzwerte der 39. BImSchV auch nicht angewendet werden. Im Brandfall wird das Brandprogramm automatisch aktiviert, welches u.a. die Aktivierung der Brandlüftung beinhaltet. Alle vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen sind gemäß RABT 2006 geplant und entsprechen dem Stand der Technik. Im Brandfall werden die Rauchgase über eine Rauchabsaugung mit einzeln ansteuerbaren Absaugöffnungen aus dem Verkehrsraum extrahiert.
Bezüglich der Ausstattung des Tunnels wird auf Ziffer Zu 5.05 Punkt 28 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen oder –kontrollen erfolgt grundsätzlich durch die Verkehrsbehörde. Lediglich bei sehr hohen Verkehrsbelastungen und sehr hohen Betroffenheiten oder aus Sicherheitsgründen werden in Ausnahmefällen diesbezüglich Regelungen durch einen Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Diese Voraussetzungen liegen aber bei dem hier planfestzustellenden Bauvorhaben nicht vor, da keine Grenzwertüberschreitungen der Wohnbebauung prognostiziert wurde.

2. Emissionen führen zu Schäden an der Bausubstanz

Wie das Gutachten belegt, liegt die prognostizierte Immissionsbelastung bei keinem der untersuchten Schadstoffe im Bereich der Bebauung, die nächstgelegene Wohnbebauung hat einen Abstand zum nördlichen Tunnelportal von ca. 500 m (Steindeich) bzw. ca. 600 m (Deichreihe), über den Grenzwerten der 39. BImSchV, insoweit stehen den Betroffenen weder Abwehr-, Schutz- noch Entschädigungsansprüche zu.

3. Messwerte

Zur Erhebung der Belastungssituation im Untersuchungsgebiet erfolgen primär durch Messungen. Grundsätzlich wurden für die Ermittlung der Vorbelastung für das Untersuchungsgebiet des Elbquerungs-Abschnittes der A 20 die Messdaten der Jahre 2006 bis 2011 verschiedener Messstellen, wie Brunsbüttel und Bornhöved, berücksichtigt. Anschließend ist anhand RLuS 2012 eine konservative Vorbelastung mit den Reduktionsfaktoren für Freiland auf das Bezugsjahr extrapoliert worden. Für das Jahr 2011 hat der Jahresbericht der Luftqualität für Schleswig-Holstein Messwerte dieser Stationen mit 24 µg/m³ für Stickstoffdioxid angegeben, die Werte für Feinstaub PM_{10} liegen bei 25 µg/m³ und für $PM_{2,5}$ bei 17 µg/m³.

4. $PM_{2,5}$ - Untersuchung nicht durchgeführt, Vorbelastungen in Unterlage 2013/2014 unterschiedlich, Gesamtbelastung nur als Jahresmittel

Mit der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) wurden Regelungen zum lungengängigen Feinstaub *$PM_{2,5}$* aufgenommen. Das sind Partikel mit aerodynamischen Durchmessern von 2,5 µg/m³ und kleiner, die anteilig in PM_{10} enthalten sind. Die Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie in deutsches Recht wurde im August 2010 in Form der 39. BImSchV durchgeführt. Zur Stärkung des Gesundheitsschutzes gilt ab 2015 ein Grenzwert von 25 µg/m³ für die durchschnittliche städtische *$PM_{2,5}$* - Hintergrundbelastung.

Die Richtlinie RLuS 2012, die mit ARS Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 durch den Bund eingeführt wurde, ermöglicht nun eine Abschätzung der Immissionen der Partikel kleiner gleich 2,5 µg/m³ ($PM_{2,5}$).

Mit der Untersuchung der Immissionen der Luftschadstoffe in der Umgebung vom Nordportal vom 05.08.2013 vom Ingenieurbüro HBI Haerter AG nach RLuS 2012 ist die Ermittlung der Feinstaubbelastung aus dem hier vorliegenden Planfeststellungsabschnitt entsprechend ergänzt worden (vgl. Deckblatt der Luftschadstoffuntersuchung im Materialband). Die Grenzwerte werden bereits am Fahrbahnrand eingehalten.

Die unterschiedlichen Vorbelastungen der Feinstaubwerte 2013 und 2014 ergeben sich aus den unterschiedlichen Mittelungszeiträumen. Für den Bericht 2013, dessen erste Fassung im Jahr 2007 erstellt wurde, wurden Messdaten aus den Jahren 2003 bis 2006 verwendet. Die Berücksichtigung des $PM_{2,5}$ war zum Zeitpunkt der Erstfassung noch keine Forderung des Gesetzgebers und damit nicht in den Berechnungen enthalten.

Für die Erstellung des aktuellen Berichts 2014 wurden Messdaten aus den Jahren 2006 bis 2011 verwendet und der $PM_{2,5}$ berücksichtigt.

Die Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden.

Die Einheit der Schadstoffbelastung ist im Diagrammtitel deutlich dargestellt.

Weder von der Richtlinie 2008/50/EG noch der 39. BImSchV wird eine Anzahl der zugelassenen Überschreitungen der $PM_{2,5}$ –Belastung im Kalenderjahr angegeben. Es wird nur ein Jahresmittelwert als Grenzwert $PM_{2,5}$ definiert.

5. es wurden nur NO_2 und PM_{10} untersucht, weitere Schadstoffe wurden nicht betrachtet

Diesbezüglich wird zunächst auf die Ausführungen unter Ziffer 4 verwiesen.

Es ist richtig, dass neben der Luftschadstoffkomponente Stickstoffdioxid nur die Feinstaubpartikel PM_{10} und $PM_{2,5}$ untersucht wurden. In Relation zum jeweiligen Beurteilungswert der 39. BImSchV stellen NO_2 und Partikel (PM_{10} und $PM_{2,5}$) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten dar. Eine Beschränkung auf die Leitkomponenten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Immissionsprognose mit dem Modell der MLus 2002 (Ausgabe 2005) aufgestellt. In dieser wurden alle regulierten Schadstoffe betrachtet (CO, NO, NO_2, NOx, Pb, SO_2, Benzol, PM_{10} mit Kurz- und Langzeitmittelwerten). Gleichzeitig wurden aus den Ergebnissen auch ohne das Auftreten von Grenzwertüberschreitungen die am ehesten kritischen Schadstoffe (NO_2 (Jahresmittel) und PM_{10} (Jahres- bzw. Tagesmittel) bestimmt. Aus diesem Grund wurden in der zweiten Studie (= Luftschadstoffgutachten im Materialband 1) nur noch diese Schadstoffe betrachtet. Durch Überarbeitung nach der RLuS 2012 kam dann noch die Partikelkomponente $PM_{2,5}$ dazu.

Für Benzo(a)pyren können keine gebietstypischen Vorbelastungswerte angegeben werden, da die Vorbelastung kleinräumig von der Nähe zu relevanten Emittenten abhängt. Die RLuS 2012 enthält aus diesem Grund in ihrem Anhang keine Angaben zur gebietstypischen BaP-Vorbelastung. In diesem Falle kommt es bei der Bewertung darauf an, dass die abgeschätzte verkehrsbedingte Zusatzbelastung den Zielwert von 0,001 µg/m³ deutlich unterschreitet. In den in Schleswig-Holstein gelegenen Messstellen wurden in den Jahren 2007-2011 BaP-Jahresmittelwerte gemessen, die den Zielwert zu ca. 10-35 % ausschöpfen. Insofern stellt BaP im Zusammenhang mit dem hier betrachteten Vorhaben keinen problematischen Schadstoff dar.

Der Jahresmittelwert für Ozon wird bei der Anwendung der RLuS 2012 zur Bestimmung der Stickstoffdioxidbelastung unter Verwendung eines vereinfachten Chemiemodells benötigt. Insgesamt wird die Ozonbelastung sehr stark von klimatischen Bedingungen, wie kalter, verregneter Sommer vs. heißer, trockener Sommer, bestimmt, so dass Trendaussagen sehr schwierig sind. Der Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor bodennahem Ozon beträgt 120 µg/m³ als höchster 8-Stunden-Mittelwert der Ozonkonzentration in der Luft während eines Tages bei 25 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr. Der Vorbelastungswert für Ozon von 45 µg/m³ ist in den RLuS 2012 – unabhängig vom Prognosejahr und der gewählten Gebietsnutzung – als „Standard-Wert“ hinterlegt. Das Land Schleswig-Holstein betreibt im Umfeld des Untersuchungsraums in Altendeich eine Messstation zur Immissionsüberwachung der Luft. Die dort in den vergangenen Jahren gemessenen Jahresmittelwerte der Ozonbelastung schwankten im Bereich zwischen 45 und 50 µg/m³. Im Jahr 2012 gab es 3 Überschreitungen der Zielwerte, im Jahr 2013 nur eine Überschreitung.

6. Vorbelastung Pm_{10} zu niedrig angesetzt

Feinste Staubpartikel mit geringer Sinkgeschwindigkeit in der Luft werden als Schwebstaub wahrgenommen. Werden nur lungengängige Staubpartikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als 10 µm betrachtet, so spricht man vom Schadstoff PM_{10}. Die Luftschadstoffuntersuchung berücksichtigt, dass die Reifenemissionen in den letzten Jahren überschätzt wurden. Der aktuelle Stand der Technik hat ergeben, dass bei Personenwagen 0,030 g/km PM_{10} –Emissionen je Fahrzeug aus Abrieb und Aufwirbelung und bei schweren Nutzfahrzeugen 0,130 g/km PM_{10} – Emissionen gemessen wurden. Diese Erkenntnisse sind entsprechend im Gutachten berücksichtigt worden. Außerdem wurde eine konservative Vorbelastung aus den Messergebnisse der letzten Jahre gewählt, welche anschließend anhand von RLuS-2012 mit den Reduktionsfaktoren für Freiland auf das Bezugsjahr extrapoliert wurde. Somit liegt die Prognose 2025 für Feinstaub PM_{10} bei 22,5 µg/m³, gegenüber dem Bezugsjahr 2011 von 24 µg/m³.

7. Vorbelastung Schiffsverkehr

Der Schiffsverkehr der Elbe wird im Zuge der Luftschadstoffuntersuchung im dem Sinne berücksichtigt, dass die Messstelle Brunsbüttel als Vorbelastung des Untersuchungsgebietes berücksichtigt wurde.

8. keine Untersuchung der Beeinträchtigung der Schadstoffe auf Boden und landwirtschaftlich genutzte Flächen

Die einwenderseits geforderte Untersuchung der Beeinträchtigung von Böden und landwirtschaftlichen Flächen durch das beantragte Vorhaben sowie die geforderte Betrachtung von Unfällen im Rahmen der Umweltfolgenprüfung wird abgelehnt. Es wird auf die Ziffern 5.08, 5.2.4 und 5.022 verwiesen.

9. es wird nur die nach Norden gerichtete Röhre betrachtet, freie Strecke und Trogstrecke fehlen

Das Lüftungskonzept des geplanten Tunnels sieht für den Normalbetrieb eine durchgehende Längslüftung vor. Diese wird hauptsächlich angetrieben durch die Kolbenwirkung des Verkehrs. In Situationen, in denen die Wirkung des Verkehrs nicht ausreicht, wird die Längsströmung durch Strahlventilatoren unterstützt. Die Durchströmung der Tunnelröhren erfolgt also immer in Richtung des jeweiligen Verkehrs. Es ist demnach davon auszugehen, dass die in der nordwärts gerichteten Röhre anfallenden Luftschadstoffe mit der Abluft am Nordportal anfallen und die in der südwärts ausgerichteten am Südportal. Bei der Luftschadstoffuntersuchung wurden hingegen beide Röhren berücksichtigt.

Die Immissionsbelastung wurde bis zu 200 m senkrecht zum Straßenrand in Entfernungen von 0, 50, 100 und 200 m vom Portal berechnet (siehe Anlagen 1-4 der Untersuchung).
Die Emissionen der freien Strecke wurden dementsprechend berücksichtigt.

10. Grenzwerte der Richtlinie 2008/50/EU werden nicht eingehalten

Gemäß den Richtlinien 2008/50/EG, Anhang III, Artikel A, §2.c und 39. BIm- SchV, Anlage 3, Artikel A, §2.c müssen die Immissionsgrenzwerte an Orten, in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt, nicht eingehalten werden. Dies ist hier der Fall.

11. Programm Hiway-2 nicht in MLuS 2002 verankert

Bei der Auslegung des ursprünglich aufgestellten Plans 2009 und der Planänderung 2012 war der Stand der Technik Schadstoffuntersuchungen nach dem „Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (MLuS-02, geänderte Fassung 2005) durchzuführen. Mit dem Programm HIWAY-2 können gegenüber der Berechnung nach MLuS-2002 (Ausgabe 2005) zusätzliche Eingangsdaten berücksichtigt werden. Dies sind die statistische Verteilung der Windrichtungen und –geschwindigkeiten pro Richtung, die atmosphärische Stabilität, Emissionen aus mehreren Quellen in einem Rechengang und die flächige Darstellung der Gesamtbelastungen. Mit diesem Programm wird ausgehend von einer linien- bzw. volumenförmigen Emissionsquelle die Verdünnung zwischen Quelle und Immissionsort in Abhängigkeit der Ausbreitungsbedingungen berechnet. Insbesondere die Tunnelabluft kann dabei als zusätzliche Volumenquelle berücksichtigt werden.

Mit Einführung der Richtlinie RLuS 2012 durch den Bund mit ARS Nr. 29/2012 vom 03.01.2013 und der Verwendung des dazugehörigen Tunnelmoduls ist es nunmehr möglich zusätzliche Immissionsabschätzungen an Tunnelportalen vorzunehmen. Die Untersuchung der Immissionen der Luftschadstoffe in der Umgebung vom Nordportal vom 05.08.2013 vom Ingenieurbüro HBI Haerter AG nach RLuS 2012 ersetzt damit vollständig die vorangegangenen Untersuchungen.

12. Hiway-2 setzt die Luftschadstoffbelastung der Tunnelabluft voraus und berechnet lediglich die anschließende Verteilung nach meteorologischen Verfahren, die Berechnung der Schadstoffbelastung aus der Tunnelabluft bleibt damit ungeklärt

Als Grundlage zur Ermittlung der Schadstofffracht dient die Verkehrsprognose und den damit verbundenen Emissionen pro Fahrzeug in der betreffenden Tunnelröhre, welche vorab separat ermittelt werden. Dabei ergeben sich die Emissionen pro Zeit aus dem Produkt aus spezifischer, streckenbezogener Emission, der Tunnellänge, dem stündlichem Verkehrsaufkommen im Tunnel und einem Zeitfaktor. Bezüglich der Immissionsbelastung in der Umgebung des Tunnels ist die Schadstoffkonzentration in der Tunnelabluft nur für den unmittelbaren Portalbereich (im Straßenbereich) entscheidend. Die weitere Schadstoffausbreitung bis zur nächstgelegenen Bebauung wird durch die Schleppwirkung des Verkehrs und durch die Meteorologischen Bedingungen bestimmt. Die Anfangsbedingungen werden aufgrund der Verkehrsart (Richtungs- und Gegenverkehr sowie Stauhäufigkeit) und der Fahrgeschwindigkeit bestimmt.

Die Untersuchung mit dem Programm HIWAY-2 wird vollständig ersetzt durch die Untersuchung der Immissionen der Luftschadstoffe in der Umgebung vom Nordportal vom 05.08.2013 vom Ingenieurbüro HBI Haerter AG nach RLuS 2012.

13. Auswirkungen von Stickstoffen auf die Natura-2000-Gebiete

Hinsichtlich der vorgetragenen Hinweise und Bedenken zu Stickstoffeinträgen in Natura 2000 Gebiete wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.019 verwiesen.

14. Es ist der worst-case zu betrachten

Die Forderungen einer worst-case-Betrachtung gründen auf die Immissionsuntersuchungen des Flugverkehrs. Sie ist nicht auf den Straßenbau zu übertragen. Der Ausbreitungsrechnung liegen sowohl Verkehrs- als auch Emissionsdaten zu Grunde. Für den Verkehr dient die Verkehrsprognose des Untersuchungsgebietes für das Jahr 2025. Eine entsprechende Risikoanalyse, also worst-case-Betrachtung in Hinblick auf z.B. Unfälle von Chemie- oder Öltankern, ist hypothetisch und gutachterlich nicht darzustellen. Die Untersuchung der Luftschadstoffe in der Umgebung des Nordportals entspricht dem Stand der Technik.

15. Ausschluss der Immissionsschutzvorschriften für Fahrbahnen bzw. Mittelstreifen

Der aktuellen Schadstoffuntersuchung nach RLusS 2012 wird unter Bezug auf die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments, als Grundlage der 39. BImSchV, erläutert, dass eine Beurteilung der Einhaltung der Grenzwerte nicht für Fahrbahnen der Straßen sowie der Mittelstreifen erfolgt.

Die Einwender sind der Auffassung, dass dies nicht mit Artikel 2 Nr. 1 der Richtlinie 2008/50/EU vereinbar sei.

Hierzu ist anzuführen, dass gemäß den Richtlinien 2008/50/EU, Anhang III, Artikel A, § 2.c und der 39. BImSchV, Anlage 3, Artikel A, §2.c besagt, dass die Immissionsgrenzwerte auf den Fahrbahnen der Straßen und, sofern Fußgänger für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben haben, wie hier vorliegend, auf dem Mittelstreifen der Straßen nicht eingehalten werden müssen.insofern ist die Aussage des Gutachtens nicht zu beanstanden.

<u>Zu 5.09</u> (Wertminderung durch unmittelbare Beeinträchtigungen - Flächeninanspruchnahmen)

Für den Neubau der BAB A 20 - Teilstrecke Landesgrenze Schleswig-Holstein bis B 431 (Tunnelabschnitt) - wird zwangsläufig privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von einem Straßenbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Artikel 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungsrelevanten Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Bürger darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber bei der fernstraßenrechtlichen Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt also nichts anderes als für andere abwägungsrelevante Belange.

Das heißt, dass die Belange der Eigentümer bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden können.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben außerordentlich gewichtige öffentliche Verkehrsinteressen sprechen, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Interessen der Nachbarschaft, von unzumutbaren Lärm- und Schadstoffbelastungen verschont zu bleiben, überwiegen gegenüber den Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Für geringfügige Linienänderungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei Maßnahmen dieses Ausmaßes mit Blick auf die Vielzahl von Zwangspunkten kein Raum. Abgesehen davon würden derartige Trassenverschiebungen in Einzelbereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Mit einer noch geringeren Eingriffsintensität ließe sich das Planungsziel nicht mehr erreichen. Das planfestgestellte Vorhaben trägt den öffentlichen Belangen der Landwirtschaft und den privaten Belangen der betroffenen landwirtschaftlichen und sonstigen Flächen Rechnung.

Die schwerwiegenden, planerisch nicht weiter reduzierbaren Eingriffe in die privaten Rechte der Grundstücksbetroffenen müssen hingenommen werden, weil dem Neubau eine überragende Bedeutung zukommt. Die Planfeststellungsbehörde hält bei der Abwägung der gegenläufigen öffentlichen und privaten Belange die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte gegenüber dem planerischen Ziel für verhältnismäßig und damit auch zumutbar. Die zur Realisierung des Vorhabens unvermeidbaren, für den einzelnen Betroffenen gleichwohl sehr hart empfundenen Eingriffe fallen nicht so gravierend ins Gewicht, als dass das Vorhaben in einer anderen Lage oder gar insgesamt unterbleiben müsste. Die mit der Maßnahme verfolgten öffentlichen Verkehrsinteressen – siehe Begründung zu Ziffer 1b – materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses – überwiegen das Interesse der Grundstücksbetroffenen am vollständigen Erhalt ihrer Flächen und am Unterlassen sonstiger Nachteile.

Zur Ausführung des Planvorhabens ist, sollte der vorrangige anzustrebende freihändige Erwerb der Flächen scheitern, die Enteignung zulässig. Für mögliche nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkung. Der festgestellte Plan ist gem. § 19 Abs. 2 FStrG dem späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Dieser Beschluss eröffnet damit dem Vorhabenträger den Zugriff auf privates Eigentum, bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Hierfür bedarf es noch zusätzlicher Regelungen. Der Eigentümer erleidet den Rechtsverlust erst, wenn er sich mit dem Vorhabenträger darüber einigt oder in einem evtl. durchzuführenden Enteignungsverfahren eine Entscheidung getroffen wird, in der auch die Entschädigungshöhe geregelt wird. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich in der Zulassung des Rechtsentzuges. Soweit

Grundeigentum ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird, ist über Entschädigungsfragen nicht in der Planfeststellung zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 9.89).
Dadurch, dass die Betroffenen den dem Plan entsprechenden Rechtsverlust erleiden, wenn sie entsprechende Vereinbarungen mit der Straßenbauverwaltung abschließen oder wenn gem. § 19 FStrG ein Enteignungsverfahren durchgeführt wird, sind ihre Entschädigungsansprüche gesichert. Im Enteignungsverfahren und nicht schon im Planfeststellungsverfahren ist sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Das Gleiche gilt u. a. für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück bzw. die Restgrundstücke verlangen kann. Über alle Vermögenseinbußen bis hin zu einem Existenzverlust als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden. Existenzgefährdungen, in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem hier von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind jedoch nicht erkennbar.
Soweit das Gesetz für einzelne enteignungsbedingte Folgeschäden keine Entschädigung vorsieht, kann daran auch die Planfeststellung nichts ändern. Das bedeutet, dass das, was das Gesetz als Folge einer enteignungsfinalen Planung dem Enteignungsverfahren zuweist, nicht in einem anderen Erscheinungsbild Gegenstand einer Schutzanweisung im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz2 LVwG bzw. einer Entschädigungsregelung im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG sein kann (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az.: 4 C 9.89).

Der Forderung nach Gestellung von Ersatzland kann im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich nicht entsprochen werden, da für die im Grunderwerbsplan zum Erwerb ausgewiesenen Flächen nur ein Rechtsanspruch auf Entschädigung in Geld besteht.
Darüber hinaus hat der Vorhabenträger zugesagt, sollten ihm als Ergebnis der Grunderwerbsverhandlungen Flächen zum Tausch zur Verfügung stehen, dass er diese in das von diesem Planfeststellungsverfahren unabhängige Entschädigungsverfahren einbringen wird. Es wird darauf hingewiesen, dass im Laufe des Planfeststellungsverfahrens der Vorhabenträger bereits verschiedene Kauf- und Tauschverträge abschließen konnte.
Ein Rechtstitel für die Beschaffung von Ersatzflächen im Enteignungswege kann durch die straßenrechtliche Planfeststellung nicht geschaffen werden, da dieses automatisch die Belastung nicht beteiligter Dritter zur Folge hätte. Insoweit ist ausschließlich das Enteignungs- und Entschädigungsverfahren maßgebend. Der Ausgleich für die zugunsten einer Planung bezweckten unmittelbaren Eingriffe in Rechte Dritter und für die mit solchen Eingriffen verbundenen Folgeschäden findet, sofern keine Vereinbarung zwischen den Betroffenen und dem Träger der Straßenbaulast erreicht werden kann, ausschließlich in dem von der Planfeststellung gesonderten Enteignungsverfahren statt.

Die geplant in Anspruch zu nehmenden verpachteten Grundstücke werden im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen gemäß ihrem Verkehrswert entschädigt, eine sog. Pachtaufhebungsentschädigung, sodass der Einwender wertmäßig keinen Verlust erleidet. Wird die betriebliche Existenzweder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, den Einwender auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (Urteil BVerwG vom 28.01.1999, Az.:4A 18.98, Umwelt- und Planungsrecht 1999, Heft 7, S.268). Ergänzend ist auszuführen, dass die Kapitalisierung aus der zu entrichtenden Entschädigung höher als die Pachteinnahmen ausfallen wird.

Die übrigen aufgeworfenen Fragen (z. B. Übernahme von Restflächen, Ausgleich für wegfallende bisherige Lagevorteile eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücke usw.), die die Regelung unmittelbarer Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw. zum Inhalt haben, sind gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG im Entschädigungsverfahren zu regeln.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, im Rahmen der erhobenen Einwände gewürdigt und in die Abwägung eingestellt wurden. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Ebenso wurde dem Faktor Landwirtschaft sowohl im allgemeinen öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer landwirtschaftlich genutzten Flächen auftreten.

Eintragungen von Dienstbarkeiten auf den Grundstücken oberhalb des Elbtunnels
Unmittelbare Beeinträchtigungen eines Grundstücks sind immer dann anzunehmen, wenn der Planfeststellungsbeschluss den unmittelbaren Zugriff auf ein Grundstück ermöglicht, durch Entzug oder Teilentzug (Eintragung dinglicher Recht in das Grundbuch, wie etwa Dienstbarkeiten) von Grundeigentum. Der Planfeststellungsbeschluss ist dann Grundlage einer Enteignung und aufgrund seiner enteignungsrechtlichen Vorwirkung (§ 19 Abs. 2 FStrG) für die Enteignungsbehörde bindend.

Im Planfeststellungsbeschluss muss darüber entschieden werden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem Eigentümer entzogen werden dürfen. Der Planfeststellungsbeschluss muss damit den Anforderungen aus Art. 14 Abs. 3 GG entsprechen, d.h. es muss im Rahmen der Abwägung dargelegt werden, dass Eigentumsentzug und die übrigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Nachteile bekannt sind und in Kauf genommen werden, weil das Interesse der Allgemeinheit an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegt.

Konkret sind die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tun-

nelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruchnahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist teilweise auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die oben angegebenen Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Den Eigentümern verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten ihres Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden (siehe Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1) würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht seitens der Einwender auch kein Übernahmeanspruch wegen mittelbarer Beeinträchtigungen. Als Rechtsgrundlage für den geltend gemachten Übernahmeanspruch kommt allein § § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht, da der Übernahmeanspruch insoweit eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs darstellt. Die Verwirklichung des

planfestgestellten Straßenbauvorhabens verschlechtert die Situation des Wohngrundstücks aber nicht derart nachhaltig, dass dessen Nutzung zu Wohnzwecken als unzumutbar erscheint. Insbesondere befürchtete Wertverluste des Eigentums lösen keinen Anspruch aus. Hierzu wird des Weiteren auf die Ausführungen zu Ziffer 5.09 dieses Beschlusses verwiesen.
Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass in Folge der unmittelbaren Inanspruchnahme des Eigentums durch Eintragung einer Dienstbarkeit ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden wird, in dem nicht nur über die Frage des Rechtsentzugs sondern auch über die Entschädigung entschieden wird. Bei dieser Bemessung werden auch Folgewirkungen mit in den Blick genommen.

verbleibende Restflächen
Ein gesondertes Enteignungsverfahren entscheidet über den Rechtsentzug selbst und die Frage der Entschädigung. Dazu gehört auch die Entschädigung für Folgewirkungen der Enteignung für das Restgrundstück, ggf. die Ausdehnung auf das Gesamtgrundstück (§ 9 Abs. 1 Landesenteignungsgesetz: Wird nur ein Teil von einem Grundstück in Anspruch genommen, so kann der Eigentümer verlangen, dass der Unternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernimmt, wenn das Grundstück durch die Abtretung so zerstückelt werden würde, dass das Restgrundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig benutzt werden kann).

<u>Zu 5.010</u> (wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes)
Auf schleswig-holsteinischer Seite quert die Trasse der A 20 das Verbandsgebiet des Sielverbandes Kollmar. Dieses Verbandsgebiet zeichnet sich wasserwirtschaftlich durch ein künstlich ausgebautes Poldersystem aus. Über ein weit verzweigtes System aus Drainagen, Sammelleitungen, Gräben und Vorflutern wird das Oberflächenwasser gesammelt und über ein Schöpfwerk (Bielenberg) in die Elbe gehoben. Im nördlichen Teil des auf schleswig-holsteinischer Seite liegenden Trassenabschnitts wird das Entwässerungssystem des nordöstlich anschließenden Planungsabschnittes der A 20, Teilstrecke B 431 bis A 23, fortgeführt.

Im Anschluss zum Tunnelbauwerk ist ein konventionelles Entwässerungssystem mit geschlossener Ableitung des Oberflächenwassers über Abläufe und Rohrleitungen mit Rückhaltung in herkömmlichem Regenrückhaltebecken erforderlich.

Da das bestehende Entwässerungssystem zusätzliche Wassermengen nicht verkraftet, weil die Verbandsgewässer hydraulisch weitgehend ausgelastet sind, was im Zusammenhang mit den maximal zur Verfügung stehenden Pumpkapazitäten des Schöpfwerkes und dem sehr geringen Gefälle der Gewässer steht, wird hinter den Rückhalteeinrichtungen und neu angelegten Gräben die Einleitung in den jeweiligen Vorfluter auf die landwirtschaftliche Abflussspende von 1,5 l/s*ha gedrosselt.

Umfangreiche Ausführungen und wassertechnische Untersuchung finden sich neben der Anlage 13 der Planfeststellungsunterlage in diversen zusätzlichen Modelluntersuchungen und Kurzberichten, die überwiegend den Materialbänden zu entnehmen sind.

Auf Grund der Komplexität und Sensibilität des vorhandenen Entwässerungssystems der Marsch sind umfangreiche Bedenken vorgetragen worden. Im Zuge der Planänderungsverfahren hat der Vorhabenträger in vielen Bereichen sein System optimiert und verschiedene Nachweise nachgeliefert.

1. Beeinträchtigung des Entwässerungssystems der Marsch, auch durch Verlegung zweier Verbandsgewässer

Wie auch in den folgenden Punkten näher ausgeführt, sind umfangreiche entwässerungstechnische und hydrogeologische Untersuchungen vorgenommen worden, die die speziellen Gegebenheiten der Marsch berücksichtigen und die Auswirkungen der geplanten A 20 mit Elbtunnel nachweisen. Hierauf wird entsprechend verwiesen.

Für die Verlegung der Verbandsgewässer Landwegs Wettern und Kleine Wettern sind speziell in zwei Kurzberichten die Gelände- und Böschungsbruchsicherheit nachgewiesen worden. Die hydraulischen Nachweise befinden sich im Anhang zur Anlage 13.4 der Planfeststellungsunterlage und gelten als erbracht.

Vorgaben der zuständigen Unteren Wasserbehörde, des Deich- und Hauptsielverbandes sowie des Sielverbandes sind berücksichtigt worden.

Maßgabe des gewählten Entwässerungssystems war die vorherrschenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse so wenig wie möglich zu unterbrechen oder zu beeinträchtigen. Die hier vorliegende Planung führt dazu, dass der Hauptvorfluter, die Langenhalsener Wettern mit einer ~32,5 m breiten Brücke überführt wird, und die Vorfluter Kleine Wettern und Landwegs Wettern nur in geringem Umfang verlegt werden müssen. Zu beurteilen und darzulegen war insgesamt eine mögliche Störung der Abfluss- bzw. Vorflutverhältnisse.

Die Abflussverhältnisse im Nahbereich der Trasse werden durch die Baumaßnahme nachhaltig beeinflusst. Dies entsteht durch die Flächenversiegelung erhöhtem Anfall von Niederschlagswasser. Aus diesem Grund ist eine Drosselung sowie Reinigung des Oberflächenwassers vor Einleitung erforderlich.

Um die Abflusssicherung über 72 Stunden im Hochwasserfall sicherzustellen, wird die Leistungsfähigkeit der Pumpenanlage des Hauptschöpfwerkes erhöht.

Die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme mit Tunnel wurde umfangreich und plausibel dargestellt, bewertet und mit entsprechenden Maßnahmen kompensiert worden.

2. Belastung des Grundwasser durch Streusalz und Schadstoffe

Wie bei allen anderen Verkehrswegen die durch den Winterdienst unterhalten werden, ist davon auszugehen, dass sich das Spritzwasser hauptsächlich im unmittelbaren Straßenseitenraum befindet,

d.h. im Bereich der Bankette und Böschung, und dort versickert. Im LBP, Ziffer 6.3.1 - Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, Schadstoffeinträge durch Kfz-Verkehr, werden die Beeinträchtigungen auf das Grundwasser betrachtet. Verunreinigungen durch Winterdienstrückstände, Reifenabrieb oder Fahrbahnabrieb können bei hohem Grundwasserstand und ungünstigem Gefüge und Durchlässigkeit der vorhandenen Kleimarschböden zu geringen Beeinträchtigungen des Grund- und Oberflächenwassers führen, trotz Versickerung über den Dammkörper. Dies wird im Bereich der Sickermulden durch das Hindurchsickern durch die Sickerpassage erzielt. Im Bereich der geschlossenen Entwässerung (südlich der Langenhalsener Wettern) wird das Niederschlagswasser der Fahrbahnen über Abläufe gefasst und einem Regenreinigungs- und Regenrückhaltebecken zugeführt.
Diese Beeinträchtigungen werden im Zuge einer multifunktionalen Kompensation berücksichtigt. Aufgrund der starken Verdünnung werden keine erhöhten Konzentrationen in den Vorflutern oder aber im Grundwasser erwartet. Ein Wasserschutzgebiet wird von der A20 im vorliegenden Planungsabschnitt zudem nicht berührt, so dass verschärfte Maßnahmen nicht erforderlich sind.

3. Nachweise für bauzeitliche Entwässerung fehlen

Wie auch unter Ziffer 9.2.3 der Anlage 1 – Erläuterungsbericht – der Planfeststellungunterlagen beschrieben, werden bereits als Bauvorbereitung und vor Baustelleneinrichtung die von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Verbandsgewässer verlegt. Ferner werden provisorische Gräben errichtet und im Trassenbereich liegende Felddrainagen angepasst. Die provisorischen Gräben dienen zum Abfangen der Drainagen und querenden Gräben sowie zur Oberflächenentwässerung. Bezüglich der Drainagen hat der Vorhabenträger bereits im Vorwege von den Eigentümern der betroffenen Flurstücke die Flächenentwässerungen abgefragt und entsprechende Maßnahmen, wie Anordnung von Quersammlern, vorgesehen (vgl. Übersichtslageplan mit Drainagen im Materialband).
Aufgrund dieser Verfahrensweise wird gewährleistet, dass die Flächenentwässerung und das empfindliche Vorflutsystem nicht in seiner Funktion beeinträchtigt werden. Weitestgehend wird versucht bei den Umlegungen und Anpassung den Endzustand bereits zu erreichen. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall realisierbar, wie beispielsweise bei der Verlegung der Landweg Wettern. Der hydraulische Nachweis ist im Anhang zur Anlage 13.4 der Planfeststellungsunterlagen enthalten.
Da von keinen nachteiligen bauzeitlichen Wirkungen des Entwässerungssystems auszugehen ist, sind auch keine entsprechenden Nachweise zu ergänzen.

4. Prüffähige Unterlagen zur Nachvollziehbarkeit der Entwässerung fehlen

Neben den ursprünglich ausgelegten Unterlagen 2009, hat der Vorhabenträger sowohl für die erste Planänderung im Jahr 2012, als auch für die zweite Planänderung 2014, wassertechnische Unterlagen erstellt bzw. von Gutachtern erstellen lassen. Hierbei handelt es sich zum einen um die Anlage 13 – wassertechnische Untersuchung – der Planfeststellungsunterlage, mit dem Erläuterungsbericht, dem wassertechnischen Fachbeitrag, der Übersichtskarte und Übersichtslagepläne Wasserwirtschaft, und zum anderen um die Anlage 5 – Übersichtslageplan für die wassertechnische Untersuchung. Des Weiteren liegen den sog. Materialbänden folgende Gutachten bei: die Modelluntersuchungen

zur Entwässerung des Autobahndammes der A20 (September 2012) von BWS GmbH, Neubau der A20 Katastrophenfall Deichbruch (Mai 2007) von der TUHH, Einleitwerte Prozesswasser (März 2012) von elbe-link, Numerische Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe (Juni 2006), Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse (Juli 2007), Kurzbericht Qualmwasser (Januar 2012), Kurzbericht Standsicherheitsnachweise für Grabenböschung (Typ A) und Verbandsgewässer 4.0 (Kleine Wettern) (Februar 2012), Kurzbericht Standsicherheitsnachweise für verlegte Landweg Wettern (November 2012) und Baugrundbeurteilung und grundbautechnische Angaben für den Bau des Speicherbeckens und die Baustraßen an der Langenhalsener Wettern sowie für den alternativen Beckenstandort am Trogende Nord (März 2012) von Steinfeld und Partner.
Die Unterlagen haben an den jeweils bekannt gemachten Orten ausgelegen und konnten entsprechend eingesehen werden. Die umfangreichen Untersuchungen sind plausibel und nachvollziehbar erstellt worden.

5. *Grundlagen der wassertechnischen Untersuchungen, wie Niederschlagsmengen (auch für Regenrückhaltebecken und Speicherbecken), Regenereignisse, Regenhäufigkeiten*

Wie auch den wassertechnischen Untersuchungen und Berechnungen in Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen, hängen die den Bemessungen zu Grunde gelegten Parameter insbesondere ab von den Sicherheitsanforderungen des geplanten Objekts, der Umgebung, in der es realisiert werden soll, und dem damit verbundenem Schadenspotential. Der geplante A 20-Abschnitt mit Elbtunnel befindet sich im, bekanntermaßen, sensiblen Gebiet der Marsch.
Die für die Bemessung herangezogenen Regenspenden sind dem KOSTRA-DWD 2000-Atlas des Deutschen Wetterdienstes entnommen worden. Die Regenhäufigkeiten sind entsprechend der RAS-EW für die jeweiligen Entwässerungseinrichtungen verwendet worden.
Bei gleicher Häufigkeit bringen lange Regenereignisse generell mehr Niederschlagsvolumen als kurze. Die vorgesehenen Anlagen der Straßenentwässerung bewältigen diese Niederschläge problemlos, da ihr Ableitungsvermögen für große Abflüsse ausgelegt ist. Im bestehenden Gewässersystem können jedoch insbesondere die lang anhaltenden Regenereignisse, bzw. dicht aufeinander folgenden Niederschläge, zu einem Rückstau im Gewässersystem führen. Die Oberflächenabflüsse sind daher vor Einleitung zu drosseln und anschließend abzupumpen. Dies wurde bei der Planung der Entwässerungsanlagen berücksichtigt.
Üblicherweise werden die Straßenentwässerungsanlagen für Regenereignisse von 5 bis 15 Minuten Dauer bemessen. Für die A 20 wurde eine Regendauer von 15min zu Grunde gelegt.
Der Speicherbedarf des Regenrückhaltebeckens wird gem. DWA-A 117 für ein 2-jähriges Regenereignis (n=0,5) ermittelt.
Der Speicherbedarf für die Entwässerungsmulden erfolgt gem. DWA-A 135 für ein 5-jähriges Regenereignis (n=0,2).

Die Entwässerungseinrichtungen zur Niederschlagswasserableitung der geneigten Rampen und der Tunnelportale sind auf einen Bemessungsregen mit 10-jähriger Häufigkeit (n = 0,1) bemessen.
Die Rohrleitungen des Tunnels und des Troges sind ebenfalls für ein Regenereignis mit 10-jähriger Häufigkeit (n = 0,1) bemessen, das Pufferbecken des Tunnelportals sogar für ein 20-jähriges Regenereignis (n = 0,05).
Eine Vernässung der angrenzen Flächen kann ausgeschlossen werden. Die Anlagen sind nach den einschlägigen Regelwerken bemessen worden. Die A 20 Planung kann nicht für jedes mögliche Szenario ausgelegt werden. Darüber hinaus gehende Forderungen sind daher zurückzuweisen.
Bezüglich des Speicherbeckens wird auf Punkt 11 verwiesen.
Die wassertechnische Berechnung ist dem aktuellem Stand der Technik und plausibel erstellt worden. Es erfolgten während des gesamten Planungsprozesses Abstimmungen mit der zuständigen unteren Wasserbehörde, Deich- und Hauptsielverband sowie dem Sielverband, so dass keine Anhaltspunkte zur Änderung im Bereich der Grundlagen erkennbar sind.

6. Verockerung der Wasserläufe

Es wird befürchtet, dass durch eisenhaltige Grundwasser die Wasserläufe im Einzugsbereich der geplanten Autobahntrasse stark verockern.

Verockerung tritt überall dort auf, wo reduziertes, zweiwertiges Eisen plötzlich mit Sauerstoff in Berührung kommt. Großen Einfluss nehmen dabei der ph-Wert, das Redoxpotential sowie die Temperatur. Es kommt dabei zu Sauerstoffzehrung und Versauerung was beides zu Beeinträchtigung der Ökosysteme führt. Es gibt verschiedene Arten der Ockerbildung.
Ockerbildung findet neben Drainagesystemen, aufgrund von eisenhaltigen Mienenabwässern, bei Grundwasserableitungen während Bauvorhaben statt.

Im Rahmen der Baugrunderkundungen für die geplante Elbquerung wurden insgesamt 18 Grundwasserproben entnommen und untersucht. Aus den Bereichen der geplanten südlichen und nördlichen Trogstrecken wurden insgesamt 4 Wasserproben entnommen (vgl. Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse von Steinfeld und Partner). Gemäß derzeit vorliegenden Untersuchungsergebnissen werden sowohl im Bereich der südlichen als auch nördlichen Trogstrecke u.a. die Einleitrichtwerte örtlich für Eisen überschritten. Aus diesem Grund wird das entnommene Wasser vor Einleitung in die Vorflut aufbereitet. Weitere Beprobungen sind vorgesehen.
Hinsichtlich der Beeinflussung der geplanten Baumaßnahme auf das Grundwasser wird darüber hinaus auf Ziffer Zu 5.05 Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.
Eine Verockerung der vorhandenen Wasserläufe durch die geplante Autobahnmaßnahme wird ausgeschlossen. Die Trogbauwerke werden grundwasserschonend in allseitig wasserdichten Baugruben mit Unterwasserbetonsohle und Restwasserhaltung ausgeführt. Die Baugruben werden im Unterwasseraushubverfahren hergestellt. Das dabei geförderte Grundwasser wird während der Bauarbei-

ten in einem geschlossenen Kreislauf gehalten. Nach Abschluss der Baugrubenherstellung wird das Wasser vor Einleitung in die Elbe so aufbereitet, bis die von den Umwelt- und Wasserbehörden festgelegten Grenzwerte erreicht sind. Hierbei wird das Wasser auch enteisent. Die Ableitung erfolgt nicht über die vorhandenen Wasserläufe, sondern über Rohrleitungen.
Die Tunnelröhren werden ebenfalls grundwasserschonend im suspensionsgestützten Schildvortriebsverfahren erstellt.
Negative Auswirkungen des geplanten Tunnelbauwerkes auf die Grundwasserbeschaffenheit werden demzufolge nicht erwartet.

7. Belange des Küsten- und Hochwasserschutzes

Um den langanhaltenden Hochwassersituationen im tidebeeinflussten im Planungsgebiet gerecht zu werden, hat der Vorhabenträger, mit seiner entwässerungstechnischen Planung, die von der Unteren Wasserbehörde vorgegebene 72-h Ablusssicherung im Hochwasserfall eingehalten.
Auf die Ausführungen unter Punkt 11 dieser Ziffer sowie auf Punkt Zu 5.05 - Deichsicherheit wird verwiesen.
Auch bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen im Überschwemmungsgebiet der Stör wird ausreichend Rechnung getragen, vgl. Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde unter Ziffer 4.1.17 sowie die entsprechende Genehmigung unter Ziffer 2.2.4.
Zudem wurden die Anregungen und Bedenken des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Ziffer 4.1.10, berücksichtigt.

8. Probleme mit anstehendem Grundwasser, Forderung einer ständigen Überprüfung des Grundwasserspiegels und-qualität ab Baubeginn

Bei der Modelluntersuchung des Autobahndammes wurde unter anderem die Grundwasseroberfläche entsprechend der Simulation dargestellt. Dabei wird die Zusickerung von Niederschlagswasser und kapillarer Aufstieg des Grundwassers berücksichtigt.
Aufgrund des Bodenaustausches unterhalb der Versickermulde kommt es dort in Verbindung mit dem trassenparallelen Rigolensystem und der Ableitung zusickernden Wassers in den dammparallelen Graben zu einer lokalen Absenkung der Grundwasseroberfläche. Außerdem kann es im Bereich zwischen Bermenfuß und Graben (Bereich in dem kein Bodenaustausch vorgenommen wurde bei relevanten Niederschlägen zum oberflächennahen Aufstau von Grundwasser kommen.

Zudem wurde ein Hydrogeologisches Gutachten zur Ermittlung der Auswirkungen des Elbtunnels auf die Grundwasserverhältnisse (Juli 2007) von Steinfeld und Partner erstellt. Die Tunnelstrecke bindet zu einem Großteil in den Hauptgrundwasserleiter ein. Die Trostrecke bindet überwiegend in die holozänen Weichschichten ein. Aus diesem Grund werden die Trogbauwerke grundwasserschonend in allseitig wasserdichten Baugruben mit Unterwasserbetonsohle und Restwasserhaltung ausgeführt. Die Baugruben werden im Unterwasseraushubverfahren hergestellt. Die Tunnelröhren werden ebenfalls grundwasserschonend im supensionsgestützten Schildvortriebsverfahren erstellt. Im

Ergebnis werden keine negativen hydrogeologischen Verhältnisse und Grundwasserbeschaffenheiten erwartet.
Zur Beurteilung der Grundwasserförderanlage während des Unterwasseraushubs hat der Vorhabenträger zudem eine Numerische Grundwassermodellierung zum Grundwassermanagement der offenen Baugruben auf der Nord- und Südseite der Elbe (Juni 2006) von Steinfeld und Partner erstellen lassen. Hierbei werden u.a. die schwierigen Randbedingungen infolge des starken Tideeinflusses der Elbe untersucht. Im Ergebnis konnte der Beurteilung entnommen werden, dass im Bereich der Nachbarbebauung (ca. 500 m Entfernung) selbst bei ungünstigen Tideniedrigwasser nur zu einer geringen Absenkung des Wasserdruckniveaus kommt.

Die geplanten Grundwassermessstellen werden nach Fertigstellung der Baumaßnahme weiter betrieben und die Ergebnisse dem zuständigen Sielverband übermittelt (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr.3). So dass auch die Überprüfung der Qualität und Spiegelhöhe gewährleistet wird.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg (Ziffer 4.1.17) sowie auf Ziffer Zu 5.05 (Tunnelbau und Tunnelsicherheit) dieses Beschlusses verwiesen.

9. Geländesetzungen durch Grundwasserabsenkungen
Die Modelluntersuchungen zur Entwässerung des Autobahndammes der A 20 – Abschnitt Landesgrenze bis B 431 – von BWS GmbH vom 25.09.2012 macht deutlich, dass es infolge der Auflast des geplanten Autobahndammes zu Setzungen in den unterlagernden Weichschichten und somit bereichsweise zu einer Verformung des natürlichen, geringdurchlässigen Untergrundes kommt. Die Setzungsbeträge für den modellierenden Querschnitt wurden durch die Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR (Juli 2007) abgeschätzt. Sie betragen für den betrachteten Querschnitt maximal ~ 0,80 m.
Zur Setzungsvorwegnahme und zur Vermeidung späterer Setzungen werden entsprechend umfangreiche Maßnahmen vorgenommen. Das ingenieurgeologische Gutachten empfiehlt daher im Bereich der freien Streckenführung in Schleswig-Holstein die vollständige Gründung auf einem „aufgeständerten Gründungspolster“. Für die nachgeordneten Straßen und Wege werden weitere Verfahren empfohlen (z. B. oberflächiger Bodenaustausch). Eine spezielle Festlegung dieser Maßnahmen erfolgt jedoch erst durch das Ergebnis der Ausschreibung.
Bezüglich Forderungen nach Beweissicherungen wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen.

10. Anfall von artesischen und Qualmwasser und toxischem Elbwasser
Beim sog. Qualmwasser handelt es sich um gespanntes Grundwasser, welches in Sandschichten geführt wird die unter den bindigen Bodenschichten liegen. Dieses Grundwasser steigt während eines Hochwassers durch den hydrostatischen Druck auf. Der Anfall von Qualmwasser wird im Bereich der Trogstrecke Nord bei Hochwasserereignissen erwartet. Diese Mengen werden in den neu zu errichtenden Entwässerungsgräben gefasst, zwischengespeichert und in die Elbe abgeführt.

Es wird befürchtet, dass es durch den Tunnelbau verursachte, austretende Qualmwasser, zu Schäden der Umgebung, insbesondere der landwirtschaftlichen Flächen kommen könne und dass dieses sog. Qualmwasser bei der Planung nicht näher untersucht wurde.
Mit dem Kurzbericht der Grundbauingenieure Steinfeld und Partner GbR vom 17.01.2012 hat der Vorhabenträger unter Zugrundelegung weiterer Baugrundaufschlüsse und der Errichtung weiterer Grundwassermessstellen mit 15 m³/h bei Hochwasserereignissen abgeschätzt. Das Grundwassermonitoring läuft bereits seit September 2005 und wird auch über die Bauzeit hinaus weitergeführt. Durch die geplante Baumaßnahme werden keine gesteigerten Beeinflussungen der Umgebung durch aufsteigendes stark eisenhaltiges Qualmwasser angenommen. Sofern die abgeschätzten 15 m³/h überschritten werden, wird der hydraulische Nachweis des Vorfluters 2.1. neu erbracht (vgl. Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1).

Um die Qualmwassermengen zu erfassen wird empfohlen im Bereich des Rechtecktunnels eine Dränleitung auf der Tunneldecke beidseitig neben der Schlitzwand zu verlegen. Im Trogbereich ist entsprechend auf der Oberkante der Schlitzwand neben den Trogwänden zu verfahren. Sofern die abgeschätzten 15 m³/h überschritten werden, wird der hydraulische Nachweis des Vorfluters 2.1. neu erbracht.
Der Vorhabenträger hat zugesagt, die geplanten Grundwassermessstellen nach Fertigstellung der Baumaßnahme weiter zu betreiben und die Ergebnisse dem zuständigen Sielverband zu übermitteln (vgl. Ziffer 2.1.2.3 Nr. 3 sowie die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses).
Bezüglich der Bestimmung der Qualmwassermenge wird auf die Nebenbestimmungen zu Ziffer 2.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

11. Hochwasserfall - Speicherbecken an Langenhalsener Wettern – Überschwemmung werden befürchtet, Alternativstandorte prüfen, kann unkontrolliertes Ausfließen ausgeschlossen werden

Insbesondere seitens der im Trassenbereich wohnenden Einwender wird befürchtet, dass sich durch den Bau der A 20 mit Elbtunnel die Gefahr eines Hochwasserereignisses verschärft. In dem Zusammenhang sei das für die Abflusssicherung für den 72 h Hochwasserfall geplante Speicherbecken, im Bereich der Flächen „Fielhöhe“, aufgrund der vorherrschenden Höhenverhältnisse und Nähe zum Schöpfwerk, nicht an optimaler Lage gewählt worden. Zudem sei das Becken nicht für Regenereignisse ausgelegt die für die Nutzungsdauer der A 20 und Elbtunnel prognostiziert werden.

Um zunächst die Lage des Speicherbeckens zu nachzuweisen hat der Vorhabenträger in der ersten Planänderung ein Gutachten zur „Baugrundbeurteilung und grundbautechnische Angaben für den Bau des Speicherbeckens und die Baustraßen an der Langenhalsener Wettern sowie für den alternativen Beckenstandort am Trogende Nord“ (März 2012) von Steinfeld und Partner erstellen lassen. Im Ergebnis wird der Beckenstandort bestätigt.
Das zur Entlastung der Langenhalsener Wettern bzw. des Schöpfwerkes Bielenberg vorgesehene Speicherbecken wurde, in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde, auf ein 10-jähriges Re-

genereignis bemessen. Entwässerungstechnische Anlagen werden grundsätzlich auf Regenereignisse mit bestimmter statistischer Eintrittswahrscheinlichkeit bemessen. Die Auslegung ist vergleichsweise hoch angesetzt – üblicher Weise werden entwässerungstechnische Anlagen für 1- oder 5-jährige Regenereignisse ausgelegt. In der Hydrologie können Überschreitungen dieser Bemessungsansätze nie ganz ausgeschlossen werden. Sollte es dennoch zu Regenereignissen kommen, die den Bemessungsansatz des Beckens überschreiten lässt, kommt es nicht unmittelbar zur Überflutung der Ufer, da das Gewässersystem zusätzliche Reserven, sog. Freibord, enthält.

Um die langanhaltenden Hochwassersituationen der Elbe auch mit A 20 und Elbtunnel schadlos überstehen zu können, wurde seitens des Deich- und Hauptsielverbandes Kremper Marsch und der Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg die Forderung einer 72 h Sicherung im Hochwasserfall erhoben.
Neben der Anordnung des Schöpfwerkes wurden zur Reduzierung der Abflussspitzen weitere geeignete Hochwasserschutzmaßnahmen ergriffen, die in der Anlage 13 – Wassertechnische Untersuchung – detailliert beschrieben und nachgewiesen werden (vgl. auch Punkt 1 der Ziffer 5.010). Das in großen Mengen anfallende Oberflächenwasser erfordert eine Drosselung und Rückhaltung bevor es punktuell in die Vorfluter und neu angelegten Gräben abgegeben werden kann. Das straßenseitig anfallende Niederschlagswasser sickert in den Autobahnkörpern ein und strömt zeitverzögert in Richtung paralleler Graben. Zusätzlich wird am gegenüberliegenden Dammfuß ein Nebengraben angeordnet der u.a. bei Extremereignissen eine Vernässung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen vermeidet. Zudem wird durch den Bau der straßenbegleitenden Gräben Typ A, B und C zusätzlicher Speicherraum in erheblichem Umfang geschaffen.

Im Zuge der zweiten Planänderung hat der Vorhabenträger das bisher vorgesehene Speicherbecken zur Abflussspeicherung über 72 h im Hochwasserfall, in Abstimmung mit dem Sielverband Kollmar, aus der Planung verworfen. Als Ausgleich ist geplant, stattdessen die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Pumpenanlage am Hauptschöpfwerk Bielenberg zu erhöhen. Neben dem zusätzlich anfallenden Oberflächenwasser der Autobahntrasse wird im Bereich der Trogumwallung Qualmwasser (siehe Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 4.1.17) austreten, welches über eine Ringdränage aufgenommen wird und anschließend in das Vorflutsystem eingeleitet wird. Dies trägt zur Belastung des Gesamtsystems bei und muss entsprechend am Schöpfwerk abgepumt werden. Die Qualmwassermenge ist bei der Wasserrechtlichen Einleitungserlaubnis unter Ziffer 2.2.1 inklusive Nebenbestimmung mit erfasst. Zuständig für die Sicherung der Pumpenanlage Bielenberg ist der Sielverband Kollmar. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Pumpenanlage ist es bei lang anhaltenden Hochwassersituationen möglich die zusätzlichen Wassermengen, welche das Gesamtsystem belasten, sicher abzupumpen.
Alle mit dem Schöpfwerk bzw. Speicherbecken verbundenen Bedenken erübrigen sich damit.
Durch den Bau der A 20 wird der Gefahr eines Hochwasserereignisses ausreichend Rechnung getragen.

12. Stauraumverlust durch Bau der A 20, verschärfte Hochwassersituation, Auswirkung auf Deichsicherheit

Bezüglich des Vorwurfs des Stauraumverlustes des Poldergebietes durch die geplante A 20, wird darauf hingewiesen, dass das auf den neuen Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser grundsätzlich gedrosselt der Vorflut zugeführt wird. Dies ergeht in Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde. Ferner wird durch die Anlage der straßenparalleler Gräben (Typ A, B und C) zusätzlicher Speicherraum geschaffen. Dem vorbeugenden Hochwasserschutz wurde ausreichend genüge getan.

Auch hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen im Überschwemmungsgebiet der Stör wird ausreichend Rechnung getragen, vgl. Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde unter Ziffer 4.1.17 sowie die entsprechende Genehmigung unter Ziffer 2.2.4. Die Anlage 13.4, Ziffer 5.6, setzt sich ausführlich mit dem Massenausgleich der Bodenbewegungen im Überschwemmungsgebiet auseinander.

Der geplante Elbtunnel liegt in einem Hochwasser gefährdetem Gebiet der Elbe. Das betroffene Gebiet wird demzufolge bereits durch Deiche gesichert. Der Wasserspiegel der erhöhten Wasserstände wird am Schöpfwerk im Poldergebiet reguliert.
Um bei ungünstigen Hochwasserständen in der Elbe die in den Poldergebieten anfallenden Wassermengen sicher an die Vorflut abzuleiten, besteht seitens der Unteren Wasserbehörde und des Sielverbandes Kollmar daher die Vorgabe, über einen Zeitraum von 72 h im Hochwasserfall, die Pumpenleistung am Schöpfwerk Bielenberg zu erhöhen, um das auf den neuen Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser zu bewerkstelligen.

Sollte es ferner bei extremen Hochwassersituationen zu einem Deichbruch der Elbdeiche führen, wird der Tunnel durch eine entsprechende Umwallung geschützt.

Eine weitere Folge von Hochwasserständen im Poldergebiet ist der steigende hydraulische Druck auf das unter den Kleischichten gespannt vorkommende Grundwasser. Das Trogbauwerk des Tunnels durchdringt die bindigen Bodenschichten und reicht bis in die darunter liegenden Sandschichten. Die Sandschichten führen gespanntes Grundwasser, welches während des Hochwassers durch hydrostatischen Druck aufsteigt. Dieses sog. Qualmwasser wurde bei der Bemessung der Entwässerungsanlagen und der Einleitungserlaubnis berücksichtigt.

Des Weiteren wird im Bereich der Feuerwehraufstellfläche ein Hochwasserschutz- Pumpwerk vorgesehen, um außerhalb der Trogumwallung auftretende Wasserstände, die im Freigefälle nicht mehr entwässern, abzuführen.

Der gesteigerten Hochwassergefahr im Planungsbereich wurde damit ausreichend genüge getan.

Darüber hinaus ergeht der Hinweis, dass da für den Bereich von 50 m zu dem Binnendeichfuß ein Bauverbot vorliegt und dieser Bereich daher von Aufschüttungen freigehalten werden muss, eine Verschlechterung einer Hochwassersituation durch eine Sturmflut nicht geben ist. Durch das Bebauungsverbot werden der Deich und das unmittelbare Binnenland nicht beeinträchtigt. Die notwendigen Überflutungsflächen werden freigehalten.
Es werden zudem keine maßgeblichen Veränderungen der Grundwasserverhältnisse und damit auch keine Verschlechterung der Tragfähigkeit des Bodens unter dem Deich vorgenommen. Bei dem Tunnelbohrverfahren wird der über dem Tunnel liegende Boden in seiner Festigkeit nicht verändert. Die abzubauende Ortsbrust wird mit einer Suspension gestützt, die das Eindringen von Wasser und das unkontrollierte Abbauen des Bodens verhindert.

13. Schöpfwerk Bielenberg kann zusätzliche Wassermassen nicht bewerkstelligen

Wie bereits unter Punkt 11 beschrieben, wird im Zuge der Planung der A 20 mit Elbtunnel die Leistungsfähigkeit der Pumpen am Schöpfwerk Bielenberg erhöht. In Anlage 13.4 – Wassertechnischer Fachbeitrag – werden unter Ziffer 5.4 die Wirkungsweise der zusätzlichen Pumpenleistung beschrieben sowie die zu Grunde gelegten Wassermengen berechnet. Insofern wird hierauf verwiesen.
Die Erhöhung der Pumpenleistung erfolgte in Abstimmung des zuständigen Sielverbandes Kollmar.
Die Ausführungen sind nachvollziehbar, so dass dem Vorhabenträger keine weiteren Maßnahmen diesbezüglich aufzuerlegen sind.

14. Auswirkungen auf Drainagesystem

Zum Einwand, dass die Vorflut und die Oberflächendrainagen zerstört und dies in den Plänen nicht berücksichtigt wird, ist auszuführen, dass Entwässerungsdrainagen, die im Zuge der Baumaßnahme unterbrochen werden, vom Vorhabenträger funktionsgerecht wieder anzuschließen sind. Diesbezüglich wird auf die Vorbemerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Anlage 10.2) der Planfeststellungsunterlagen verwiesen. Ferner hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass während und nach der Bauphase die Entwässerung der Flächen funktioniert.
Zudem hat der Vorhabenträger im Anhörungsverfahren von den betroffenen Flurstückseigentümern die Lage und Zugrichtung der Felddrainagen abgefragt und im Übersichtslageplan (Materialband) dargestellt. In Diesem Übersichtlageplan sind bereits Anschlussmöglichkeiten und die Anordnung von neuen Sammlern und Quersammlern dargestellt. Eine konkrete Planung diesbezüglich kann erst während der Baudurchführung geleistet werden, da die genaue Lage sich erst Vorort feststellen lässt.
Mit der Wahl des Entwässerungssystems wurde gleichzeitig sichergestellt, dass zerschnittene Drainagen durch die straßenparallelen Gräben (Typ A und C) angeschlossen werden. Diese werden am nächstgelegenen Kreuzungspunkt an ein geeignetes Verbandsgewässer angebunden.
Somit wird sichergestellt, dass keine negativen Folgen durch den Bau der A 20 mit Elbtunnel entstehen.

15. Unfälle von Gefahrguttransporten – Auswirkungen aufs Grundwasser

Es wird befürchtet, dass das Grundwasser nicht ausreichend bei Unfällen mit Gefahrguttransporten geschützt ist, weil unterhalb der geplanten Versickerungsmulde Bodenaustausch vorgenommen wird. Hierbei werden die konsolidierenden Weichschichten durch sandige Materialien ersetzt.

Es ist grundsätzlich festzuhalten, dass sich die geplante Baumaßnahme nicht in einem ausgewiesenen Wasserschutzgebiet befindet.

Bei der Planung der Entwässerungsanlagen sind mittlere Durchlässigkeitsbeiwerte gewählt worden. Grundsätzlich nimmt im Laufe der Jahre die Filtrationswirkung ab, doch im Rahmen der Unterhaltung werden anfallende Stoffe in den Mulden mit entfernt, um eine dauerhafte und ausreichende Filtrationswirkung zu gewährleisten.

Durch die angeordneten Versickermulden wird im Falle eines Unfalls mit Gefahrgut, das auslaufende Gefahrgut aufgefangen. Ein unkontrolliertes auslaufen wird verhindert. Durch die Verzögerung der Versickerung in der Mulde und der darunter liegenden Sandschicht wird die Zeit für Folgeschutzmaßnahmen verlängert.

Alle gesetzlichen Auflagen werden mit der Planung des Entwässerungssystems erfüllt.

Hinsichtlich der weiteren Ausführungen zu Gefahrguttransporten wird auf Ziffer 5.05 Nr. 24 verwiesen.

16. Funktioniert das Entwässerungssystem bei gefrorenem Boden?

Grundsätzlich lässt ein gefrorener Boden keine Versickerung zu. Allerdings friert der Boden erst bei langanhaltenden Kälteperioden. Kommt es dann zu Niederschlägen, erfolgt dieser als Schnee.

Die entwässerungstechnischen Anlagen sind nach den einschlägigen Regelwerken inklusiver Modelluntersuchungen erstellt worden. Alle zu erbringenden Nachweise sind erstellt worden.

17. Wasserleitfähigkeit bzw. Wasserdichtigkeit von Kleiboden nicht korrekt berücksichtigt

Es wird bemängelt, dass in den verschiedenen Anlagen der Planfeststellungsunterlagen Torf- und Kleischichten hinsichtlich ihrer Wasserleitfähigkeit bzw. Wasserdichtigkeit gleichgesetzt werden.

In den Jahren 2004 bis 2005 sowie 2007 wurden umfangreiche Bodenerkundungen im Trassenbereich durchgeführt, infolgedessen sind ingenieurgeologische Gutachten für die geplante Baumaßnahme erstellt worden und im „Kurzbericht Baugrund“ zusammengefasst. Die Bodenaufschlüsse hab haben ergeben, dass im Bereich der Marschen organische Weichschichten aus Klei und Torf von überwiegend großer Mächtigkeit mit Gesamtschichtdicken von bis zu 26 m anstehen. Der Klei ist bereichsweise mit Wattsandeinlagerungen durchzogen. Im Bereich des Startschachtes wurde eine alte Sandbank oder Sanddüne erbohrt, wo die Kleidicken auf wenige Dezimeter zurückgehen. Unterhalb der organischen Weichschichten stehen im gesamten Elbtal wasserdurchlässige holozäne und pleistozäne Sande und Kiese mit Steineinlagerungen an. Die holozänen Weichschichten aus Torf und Klei sind gering wasserdurchlässig und behindern die Versickerung von Niederschlagswasser.

Neben den Baugrunderkundungen und-beurteilungen sind auch umfangreiche hydrogeologische Gutachten erstellt worden.
Alle Untersuchungen und Gutachten sind von renommierten Sachverständigen nachvollziehbar erstellt worden.
Hinsichtlich der Wasserdichtigkeit der Torfschicht im Trogbereich, nämlich dass Torfschichten grundsätzlich entgegen der Aussage in den Unterlagen stark wasseraufnehmend und –leitend sind, wird angemerkt, dass diese Schicht in einer Tiefe von ca. 13-14 m unter Gelände liegt und durch eine hohe Auflast gepresst vorliegt. Aus diesem Grund führt dies in diesem Fall zu einer geringen vertikalen Wasserdurchlässigkeit. Zu den Seiten ist die Sandstruktur durch die rundum vorhandene mächtige Kleischicht abgedichtet. Dies konnte durch kontinuierliche Messung der Grundwasserstände und –druckspiegelhöhen über mehrere Jahre hinweg nachgewiesen werden.

18. Planung entspricht nicht der Wasserrahmenrichtlinie

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL und den Anforderungen aus dem WHG vereinbar. So hat der Vorhabenträger hinreichende Maßnahmen in die Planung eingestellt, um nach Umsetzung der Planung den gegenwärtigen Zustand der betroffenen Gewässer zu wahren oder sogar zu verbessern. Um die Durchgängigkeit der Gewässer für Lebewesen zu gewährleisten, werden beispielsweise bei dem geplanten Rohrdurchlass der bauzeitlichen Zufahrt an der Deichreiher Wettern größere als z.Zt. bestehende Durchlässe dieses Gewässers verbaut (DN 1000 statt DN 800). Die Durchgängigkeit für die Wirbellosen- und Fischfauna wird über die Anlage einer naturnahen Gewässersohle mit gewässertypischem Sohlensubstrat im Durchlass gewährleistet.
Insgesamt ist festzuhalten, dass vorliegende Planung in allen Bereichen die aktuellen gesetzlichen Auflagen erfüllt. Eine Verschlechterung der Wasserkörper, sowohl bei den Oberflächengewässern als beim Grundwasser, ist nicht zu erwarten.

19. Speicherung des belasteten Elbwassers ist zu vermeiden

Zur Durchführung der Tunnelbaumaßnahme ist es u.a. notwendig Prozesswasser aus der Elbe zu entnehmen und anschließend wieder einzuleiten. Zur Zwischenspeicherung des Prozesswassers und des anfallenden Bauwassers wird innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche während der Bauzeit ein etwa 50.000 m³ großes Absetz- und Zwischenspeicherbecken errichtet. Das bei den Bauarbeiten verwendete Wasser wird in einen geschlossenen Kreislauf gehalten und mehrfach wiederverwendet.
Vor Wiedereinleitung in die Elbe wird das Wasser über eine Behandlungsanlage nach den entsprechenden Einleitbedingungen gereinigt. Es erfolgt keine Einleitung in die Verbandsgewässer. Vor der Einleitung in die Elbe werden die entsprechenden Einleitparameter des Prozesswassers eingehalten (vgl. Nebenbestimmung zu Ziffer 2.2.1.2).

20. Stauvolumen der Tunnelrückhaltung wird angezweifelt

Im Bereich des Tunnels wird das anfallende Wasser (Reinigungswasser, in Portalnähe Niederschlags- oder Schleppwasser) in Schlitzrinnen aufgefangen, am Gradiententiefpunkt werden die Sammelleitungen aus den nördlichen und südlichen Tunnelabschnitten je Röhre zusammengefasst und einem Auffangbecken zugeführt. Die Entleerung des Beckens erfolgt mittels Saugwagen. Die zurückgehaltenen Flüssigkeiten werden zuvor beprobt und werden je nach Verunreinigung unterschiedlichen Entsorgungszielen zugeführt. Eine unmittelbare Einleitung der geförderten Wässer in einen Vorfluter findet nicht statt.

Diese Auffangbecken sind 54 m lange Stauraumkanäle DN 1.800 und stellen je Röhre mit einem Volumen von ~110 m³ das vollständige erforderliche Rückhaltevolumen von 100 m³, zuzüglich 10 m³ zur Speicherung von anfallendem Spülwasser während der Tunnelreinigung.

Die Tunnelentwässerung ist nach der RABT, Ziffer 7.2 - Entwässerung, ausgelegt. Sowohl das Ableiten der Fahrbahnwasser, als auch das Stauvolumen der Rückhalteeinrichtung, entspricht den Anforderungen der Richtlinie.

21. dauerhafte Funktionsfähigkeit der Sickermulden durch Reifenabrieb, Staub, Straßenabrieb etc. beeinträchtigt

Alle Straßenentwässerungseinrichtungen werden regelmäßig und fachgerecht von dem Straßenbetriebsdienst der zuständigen Autobahnmeisterei unterhalten. Hierbei werden die sog. Sickermulden „abgeschält“ wodurch Feinpartikel beseitigt werden. Die Sickerfähigkeit und Reinigungsfunktion der Mulden bleiben erhalten. Dem Vorhabenträger sind keine weiteren Maßnahmen aufzuerlegen.

22. Unterspülung der Autobahn möglich

Die Autobahnentwässerung mit Abfluss über die Dammböschung und Versickerung im Dammkörper wurde anhand einer Modelluntersuchung von BWS GmbH (Sept. 2012) nachgewiesen. Neben dem Nachweis der Abflussspenden aus dem Damm in die parallelen Gräben wurde dabei auch die Standsicherheit des Autobahndammes ermittelt. Die Abflussmengen sind relativ gering, die Versickerung im Dammkörper erfolgt planmäßig, daher können Unterspülungen der Autobahn ausgeschlossen werden.

23. einseitige Grabenräumung

Hinsichtlich der geforderten beidseitigen Grabenräumung wird auf die Ausführungen zur Unteren Wasserbehörde unter Ziffer 5.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

24. Gegengutachten von Prof. Dr.-Ing. Lange für den Sieverband Kollmar

Diverse Einwender haben sich die Stellungnahme des Gutachters des Sielverbandes zu Eigen gemacht. Im Zuge von verschieden Abstimmungsterminen, Erörterungen sowie den Planänderung konnten die vorgetragenen Bedenken und Anregungen im überwiegenden Maße erledigt werden. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen der Unteren Wasserbehörde des

Kreises Steinburg (Ziffer 4.1.17, 5.1.2), des Deich- und Hauptsielverbandes Kremper Marsch (Ziffer 4.1.21, 5.1.14) sowie auf den Sielverband Kollmar (Ziffer 4.1.22, 5.1.15) verwiesen.

<u>Zu 5.011</u> **(Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg)**

Um die durch die A 20 zerschnittenen Flurstücke nordwestlich der Trasse sowie das Betriebsgebäude am Nordportal mit den entsprechenden Aufstellflächen für Großeinsätze zu erreichen, ist ein Wirtschaftsweg bzw. eine Betriebsstraße (Bauwerksverzeichnis-Nr. 11, 15) geplant. Diese ist mit 6,00 m Breite ausreichend dimensioniert, um den Begegnungsfällen im Einsatzfall gerecht zu werden. Generell ist bei einem notwendigen Einsatz für Rettungskräfte im Tunnel die Zufahrt über die Anschlussstelle B 431 und die Trasse selbst zu nutzen. Am Betriebsgebäude, auf der Auflast Nord, sind neben den Aufstellflächen nördlich und südlich der Trasse, weitere ~ 3000 m² Fläche für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge vorgesehen, die direkt über die Betriebsstraße erreicht werden können. Die Betriebsstraße gewährleistet eine vollständige Unterhaltung des Trogbauwerkes und ein ungehindertes Auffahren der Einsatzfahrzeuge auf beide Richtungsfahrbahnen der A 20 im Bereich des Tunnelmundes.

Die Betriebsstraße verläuft rund um das Nordportal von Bau-km 12+225 bis 12+891, wo sie dann in den Wirtschaftsweg übergeht, der wiederum bei Bau-km 13+560 an die Gemeindestraße „Deichreihe“ angebunden wird. Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des Wirtschaftsweges, der als öffentlicher Weg gewidmet wird, ist die Gemeinde Kollmar. Hauptsächlich dient der Wirtschaftsweg der Anbindung der abgeschnittenen Flurstücke nordwestlich der Trasse. Die anschließende Betriebsstraße ist für Wartungs- und Betriebszwecke sowie als Rettungszufahrt des Tunnels bzw. des Betriebsgebäudes vorgesehen. Es ist somit einen Privatweg des Bundes.

Die gewählte Breite der Betriebsstraße richtet sich u.a. nach der DIN 14090 „Flächen für die Feuerwehr“ nach der mindesten 3,00 m breite Zu – und Durchfahrten vorgesehen werden müssen. Aufgrund der gleichzeitigen Nutzung als Wirtschaftsweg, der erforderlichen Nutzung mit Begegnungsverkehr und weil sich die Zufahrt über fast 2 km erstreckt, wurde die Mindestbreite pro Fahrtrichtung zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird die Betriebsstraße auch genutzt, um im Einsatzfall Menschen aus dem Tunnel kommend zum Behandlungsplatz am Betriebsgebäude zu führen, ohne ihre Befahrbarkeit der Einsatzfahrzeuge zu behindern.

Auch wenn die Einsatzkräfte generell über die Trasse selbst zum Tunnel gelangen können, kann diese Verbindung aufgrund der sich stauenden Fahrzeuge nicht ausreichend gewährleistet werden. Sodass die Erreichbarkeit unabhängig von der Verkehrslage der A 20 ist. Nach RABT, Ziffer 7.1, sind zu den Tunneln befahrbare Betriebswege anzuordnen, wobei ein direkter Anschluss an den Tunnel zu präferieren ist. Bei einem Tunnel einer Bundesautobahn sollte diese Anbindung an das untergeordnete Straßennetz erfolgen. Dies dient dazu die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden und den Verkehrsfluss nicht unnötig zu stören bzw. von diesem unabhängig zu sein.

Die Bedenken der Gemeinden und Einwender eines freien Zugangs der Einsatzkräfte zum Tunnelportal wird somit gewährleistet.

Hinsichtlich der vorgetragenen mangelnden Zufahrtsmöglichkeiten zum Nordportal für Einsatzkräfte wird ferner auf Ziffer Zu 5.05 Nr. 21, 22 dieses Beschlusses verwiesen.

besser Rettungsweg direkt an B 431 und nicht über Deichreihe (mit Untertunnelung Wettern)
Die Forderung die Betriebsstraße direkt an die B 431 anzubinden wird zurückgewiesen. Sie wird als Wirtschaftsweg nur auf ca. 100 m über die Gemeindestraße Deichreihe verlaufend an die B 431 angeschlossen. Bei einer zu A 20 parallelen Führung würde die Betriebsstraße/Wirtschaftsweg im Bereich der Anschlussstelle A 20/B 431 angebunden werden. Insbesondere im Einsatzfall würde es zu zusätzlichen Verkehrssicherheitsproblemen im Knotenpunkt führen. Durch die Parallelführung wäre eine Querung der Langenhalsener Wettern notwendig, die verbunden ist mit erheblichen zusätzlichen Kosten. Diese stehen den knapp 100 m zusätzlicher Nutzung der Deichreihe entgegen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet ist. Eine Beschränkung der Gemeindestraße ist nicht angeordnet. Die Nutzung erfolgt im Rahmen des Gemeingebrauchs einer Straße nach § 20 StrWG.

<u>Zu 5.012</u> (Agrarstrukturelles Gutachten)
Generell ist der Belang Agrarstruktur in die Abwägung einzubeziehen. Dies ist sowohl im Vor- als auch beim Hauptvariantenvergleich zur Linienbestimmung berücksichtigt worden (vgl. Ziffer zu 1b dieses Beschlusses). Hierbei gelten neben den reinen Flächeninanspruchnahmen, auch die Ersatzlandbeschaffung, die Wirtschaftserschwernisse sowie der Anteil von Sonderkulturen als wesentliche Entscheidungskriterien. Das bedeutet, dass die Frage ob die Region überhaupt für den Bau einer Autobahn in Anspruch zu nehmen ist, ist bereits im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens abschließend zu entscheiden. Eine weitere Beurteilung der Auswirkungen auf die Agrarstruktur kann sich daher nur auf die konkrete Inanspruchnahme einzelner Flächen beziehen. Dabei ist grundsätzlich immer zu prüfen, ob eine Alternative zur Inanspruchnahme des individuellen Grundstücks notwendig ist.
In Bezug auf den hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20 ist der Erwerb der betroffenen Flächen zu einem großen Teil abgeschlossen, insbesondere bei den Haupterwerbsbetrieben. Aus diesem Grund hält die Planfeststellungsbehörde es nicht für erforderlich, für diesen Abschnitt der A 20 im Nachhinein dem Vorhabenträger ein agrarstrukturelles Gutachten aufzuerlegen, sowie ihn zu verpflichten, ein vereinfachtes Flurbereinigungsverfahren durchzuführen.
Daneben wurden die agrarstrukturellen Belange gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 3 LNatSchG im Rahmen des Planfeststellungsverfahren entsprechend berücksichtigt (vgl. Anlage 12.0 der Planfeststellungsunterlage). Dabei wurde gemäß § 15 Abs. 3 BNatSchG vorrangig geprüft, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann.

<u>Zu 5.013</u> (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen geben grundsätzlich die Kosten-Nutzen-Analyse einer Maßnahme wieder. Sie dienen i.d.R. dem Variantenvergleich und der Dringlichkeitsreihung einer Maßnahme im Netz. Somit sollen entbehrliche Maßnahmen aus volkswirtschaftlicher Sicht vermieden werden. Kern einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist also die gesamtwirtschaftliche Bewertung, wo im Regelfall die Nullvariante und Planungsvarianten untersucht werden.

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ist eine Einstufung der Maßnahme A 20 erfolgt (Dringlichkeit). Im Rahmen der Linienbestimmung werden auch alle näher betrachteten Varianten einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen, die dann in die Bewertung mit einfließt (vgl. Ziffer zu 1b). Unter dieser Voraussetzung ist die Linie der hier planfestzustellende Variante bestimmt worden. Dabei waren alle Varianten, für die eine Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung vollzogen wurde, generell vorteilhaft, da ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis > 1 lag.

Im Jahr 2010 hat überdies eine Bedarfsplanüberprüfung mit dem Schwerpunkt Wirtschaftlichkeit stattgefunden, mit dem Ergebnis, dass die gesamte A 20 weiterhin im Bedarfsplan enthalten ist.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, wie gefordert, würde kein anderes Ergebnis erwarten lassen bzw. würde zu keiner alternativen Trassenführung führen und ist für die Ebene der Planfeststellung bei diesem Vorhaben nicht erforderlich.

<u>Zu 5.014</u> (jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune)

Jagdausübung, Pachtausgleich

Die Streckenführung der geplanten Bundesautobahn führt zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die mittelbar auch zu Beeinträchtigungen der Jagdausübung und den davon betroffenen Jagdrevieren führen. Gegenüber den hierdurch berührten privaten Belangen der Jagdgenossenschaft sind die für das geplante Vorhaben streitenden Belange vorrangig. Schutzmaßnahmen zur Minderung der verkehrsbedingten Wildverluste und zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen (Wildquerungen) sind im vorliegenden Streckenabschnitt Bundesautobahn vorgesehen. Auf die Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen sowie im Folgenden wird verwiesen. Weiterhin ist entlang der Bundesautobahn die Anlage von Wildschutzzäune ohne gesetzmäßige Verpflichtung vorgesehen. Die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen erfolgt unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden analog den „Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzaun-Richtlinien) – WSchuZR – Ausgabe 1985“.

Hinsichtlich der Entschädigungsfragen zur Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts wird auf Ziffer 3 dieses Beschlusses verwiesen.

Zerstörung bestehender Wildwechsel; es seien nicht genügend Wildquerungen/Grünbrücken vorgesehen

Der vorhandene Wanderkorridor des Wildes entlang der Langenhalsener Wettern bleibt durch entsprechende Dimensionierung des Querungsbauwerks weiterhin erhalten (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme). Die Flächen zwischen Tunneleingang und Steindeich bleiben für das Wild problemlos passierbar (vgl. Faunagutachten, Materialband). Damit bleibt hier der Wechsel weiterhin erhalten. Zudem wurde im Untersuchungsraum kein ausgeprägter Wildwechsel nachgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist aus den vorliegenden und als hinreichend anzusehenden Unterlagen eine Notwendigkeit weiterer Querungsmöglichkeiten nicht abzuleiten.

es seien keine Wildschutzzäune auf weiten Strecken der Autobahn vorgesehen

Hinsichtlich verbleibender Forderungen nach Wildschutzzäunen ist festzuhalten, dass im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen (1. Planänderung) eine Anpassung der Wildschutzzäunung erfolgte. Aufgrund der Tatsache, dass die Beeinträchtigungen des Wildes als gering einzustufen sind und dass die Wilddichte, wie im Faunagutachten und im LBP erläutert, relativ gering ist, sind darüber hinaus weitere Wildschutzzäune gemäß Wildschutzzaun-Richtlinie (WSchZRL) nicht notwendig.

<u>Zu 5.015</u> (Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt))

„Die Sandentnahmen Mönkloh und Schmaldfeld sind nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes. Beide Sandentnahmen sind Vorhaben, die von Privatunternehmen beantragt wurden und keinen Einfluss auf das hier vorliegende Planfeststellungsverfahren des A 20-Abschnittes Landesgrenze bis B 431 haben.

Die angeführten Sandentnahmen in Schmalfeld und Mönkloh werden auf der Genehmigungsebene in eigenen Planfeststellungsverfahren nach Wasserhaushaltsgesetz behandelt, wodurch sie nach Landes-Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz einer UVP-Pflicht unterliegen. Sie kumulieren jedoch nach Umweltverträglichkeitsprüfungsrecht als Abbauvorhaben nicht mit den Straßenbauvorhaben. Eine Berücksichtigung in den Planfeststellungsverfahren für die A 20 ist für diese Sandentnahmen nicht erforderlich.

<u>Zu 5.016</u> (Mehrwege – Umwege)

Bei der Planung zum Bau der A 20 wurden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten bzw. zumindest erhebliche Umwege vermieden.

In § 8 a Abs. 4 FStrG werden nur Zufahrten und Zugänge, die eine unmittelbare Wegbeziehung zwischen dem Grundstück und der öffentlichen Straße herstellen, nicht jedoch die Verbindungen zu anderen Grundstücken (Urteil BVerwG vom 27.04.1990, Az.: 4 C 18.88), geschützt. Der Vorhabenträger hat im Fall der Inanspruchnahme von Zufahrten und Zugängen einen angemessenen Ersatz zu

schaffen. Soweit dies unzumutbar ist, ist zu entschädigen. Dies gilt insbesondere bei Umwegen. Eine Umwegeentschädigung kommt in Betracht, wenn Umwege erforderlich werden als Folge der Durchschneidung einer bislang räumlich zusammenhängenden Fläche eines Eigentümers, um die jenseits gelegenen Flächen nutzen zu können. Eine Regelung erfolgt außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.

Unabhängig vom vorstehenden Sachverhalt werden durch den Bau der A 20 im Einzelfall landwirtschaftliche Eigentumsflächen zukünftig nicht mehr wie bisher auf direktem Wege zu erreichen sein, sondern über neu erstellte Wirtschaftswege, die 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.

<u>Zu 5.017</u> **(mittelbare Beeinträchtigungen)**

Die Auswirkungen des beantragten Bauvorhabens erstrecken sich neben den unmittelbar betroffenen, d.h. die in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesenen Grundstücke, auch auf Grundstücke in der Umgebung der Neubautrasse der A 20, die mittelbar betroffen sind.

Der weitest gehenden Schonung von mittelbar betroffenen Grundstückseigentümern trägt die Planung des Vorhabenträgers angemessen Rechnung (s.u). Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist, wie das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Vorliegend werden die maßgeblichen Schwellenwerte des § 41 BImSchG beim Schall nicht über-

schritten. Insoweit stehen den Betroffenen weder Abwehr-, Schutz- noch Entschädigungsansprüche zu.

§ 42 Abs.2 BImSchG und § 141 Abs.2 LVwG gewähren keinen gesetzlichen Anspruch auf einen Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile, welche eine Planung auslöst. Ein Entschädigungsanspruch ist für die Wertminderung nur dann gegeben, wenn durch den Planfeststellungsabschnitt der BAB A 20 die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert wird und „dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft".

Ein Anspruch auf Übernahme kann dann bestehen, wenn die Beeinträchtigungen faktisch ein derartiges Gewicht aufweisen, dass die weitere Wohnnutzung unzumutbar ist. Eine Übernahme erfolgt dann, wenn eine Wohnnutzung vorliegt und das Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bildet und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich seiner Familie darstellt. Gerade in solchen Fällen soll nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts die Eigentumsgarantie und ihre Aufgabe, dem Träger des Grundrechts ein Freiraum in vermögensrechtlichem Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen, in den Vordergrund treten. Eine Wertminderung von 50-60 % des Verkehrswertes des betroffenen Grundstücks darf danach bei der Verkehrswertermittlung nicht als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums bei der Entschädigung herabgeschlagen werden. In diesen Fällen muss eine volle Entschädigung erfolgen. Zwar haben die Betroffenen grundsätzlich keinen Anspruch auf vollständige Kompensation des Verkehrswertes des Grundstücks. Wenn dem Betroffenen aber nichts anderes übrig bleibt, als eine neue Wohnnutzung zu erwerben, darf die Entschädigung nicht in einem solchen Maß herabgesetzt werden. Eine Wertminderung von 50-60% reicht alleine nicht aus, um eine Entschädigungspflicht auszulösen.

Eine derartige Unzumutbarkeit ist auch bei schweren und unerträglichen Lärmbelastungen anzunehmen. Ein derartiger mittelbarer enteignender Eingriff ist z.B. infolge einer Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm bei Beurteilungspegeln im Bereich von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts vorstellbar. Eine Entschädigung für einen Minderwert des Grundstücks kommt erst in Betracht, wenn Schutzeinrichtungen keine wirksame Abhilfe versprechen oder unverhältnismäßige Aufwendungen erfordern. Der Entschädigungsanspruch setzt voraus, dass die zugelassene Nutzung des lärmemittierenden Grundstücks die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändert und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich trifft. Eine Entschädigungspflicht auf dieser Grundlage können Geräuschimmissionen erst auslösen, wenn sie die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Wertminderung infolge Lärmbetroffenheit von der Trasse der A 20 ausgehend ist nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung der Anlage 11.0 der Planfeststellungsunterlagen auszuschließen. Die enteignungsgleiche Schwelle ist bei keinem Gebäude gegeben.

Grundsätzlich müssen zunächst bei einer unzumutbaren Beeinträchtigung Maßnahmen erfolgen, die die Beeinträchtigung für den Betroffenen auf ein hinnehmbares Maß abmildern. Die §§ 41 f. BImSchG gehen daher einem Entschädigungsanspruch nach § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG vor. Sie regeln die Vorgaben zum aktiven Schallschutz, § 41 BImSchG, und die Entschädigung für Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Gebäude des Betroffenen, § 42 BImSchG. Sie verdrängen in ihrem Regelungsbereich § 141 Abs. 2 Satz 2 LVwG. Erst wenn trotz aller zumutbaren und tunlichen Maßnahmen das Grundstück eines Betroffenen unzumutbarer Lärmbelästigung ausgesetzt wird, erfolgt eine Entschädigung in Geld. Diese ist nach § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG zu leisten.

Weitere Entschädigungsforderungen für Nachteile und Beeinträchtigung, die den Eigentümer nicht in seiner Rechtsposition treffen wie beispielsweise Minderung der Lebensqualität und des Landschaftserlebnisses, Ausgleich für eventuell langfristig fallende Immobilienpreise, Mietmindereinnahmen, Verlust von Lagevorteilen bzw. einer besonderen Aussichtslage, sind mangels einer Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

Auch aus dem Europarecht ergibt sich hierzu nichts anderes. Insbesondere folgt aus der UVP-Richtlinie nicht die Pflicht, im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Bewertung der Auswirkungen eines Projekts auf den Wert von Sachgütern vorzunehmen (EuGH, Urteil vom 14.03.2013 – C-420/11 -, juris Rn. 30). Lediglich im Falle einer unzureichenden Umweltverträglichkeitsprüfung könnte nach Auffassung des EuGH neben der Aufhebung einer Genehmigung auch eine Entschädigung in Geld in Betracht kommen.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden. Dies gilt auch für den Fall, dass der Grundstücksmarkt die Lage der A 20 zu den Grundstücken wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige eventuelle Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 141 LVwG nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, NJW 97, S.142ff). Die durch § 141 Abs.2 Satz 3 LVwG bestimmte Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist außerdem verfassungsgemäß, denn es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 GG.

Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit von Eigentum, gewährleistet weder jede wirtschaftlich vernünftige Nutzbarkeit noch das Recht, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums auszunutzen zu können. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist. Insbesondere deswegen ist kein Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile vorzusehen, welche dieses Planungsvorhaben auslöst.

Überdies dient das geplante Bauvorhaben dem Interesse des Allgemeinwohls. Die Straße wird entsprechend gewidmet und kann im Rahmen der Widmung genutzt werden. Der Gemeingebrauch der

Straße stellt eine Einschränkung zum Wohle der Allgemeinheit dar, und der Anlieger teilt somit das Schicksal der Straße.

Dies bedeutet nicht, dass Wertminderungen der Grundstücke nicht im Rahmen der Abwägung von der PFB berücksichtigt werden. Zwar geht die bisherige Rechtsprechung des 7. und 9. Senats des BVerwG davon aus, dass Grundstückswertminderungen keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellen, weil sich die Frage der Wesentlichkeit der Auswirkungen einer Planung auf Nachbargrundstücke grundsätzlich nicht nach dem Umfang einer möglichen Verkehrswertminderung beurteilt, sondern nach dem Grad der faktischen und unmittelbaren, sozusagen „in natura“ gegeben Beeinträchtigungen, die durch die angegriffene Planung zugelassen werden. Der 4. Senat des BVerwG ist demgegenüber der Auffassung, dass die Planfeststellungsbehörde verpflichtet sei, planbedingte Wertverluste an unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG stehenden Privatgrundstücken als private Belange im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Es bleibe aber der Planfeststellungsbehörde unbenommen, solche Wertminderungen nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen im Rahmen der fachplanerischen Abwägung hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurücktreten zu lassen. Eine Abwägungsdisproportionalität könne jedenfalls bei einer Wertminderung von 20 % nicht angenommen werden.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass der Bau der BAB 20 zu Wertminderungen der Grundstücke entlang der Trasse führen kann. Es bestehen aber keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Wertminderungen einen Grad von deutlich mehr als 20 % erreichen. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, wurden die Beeinträchtigungen durch Lärm und sonstige Immissionen bewertet und - soweit erforderlich - durch die Anordnung von Schutzmaßnahmen und Ausgleichsregelungen abgemildert bzw. ausgeglichen. Darüber hinaus bestehen keine konkreten Anhaltspunkte für weitere erhebliche Wertminderungen, insbesondere nicht solche, die „so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt“ würde. Die Planfeststellungsbehörde ist ohne weitere konkrete Anhaltspunkte nicht verpflichtet, derartige Wertminderungen betragsmäßig zu ermitteln (BVerwG, Beschluss vom 06.04.2011 - 9 VR 1/11 -, Juris Rn. 28).

Im Rahmen der Abwägung müssen daher die Nachteile für die einzelnen Grundstückseigentümer durch etwaige mittelbare Wertminderungen hinter den Zielen der Planung zurücktreten.

betriebliche Schädigungen, Personalabbau, Verlust von Arbeitsplätzen
Inwieweit die gefürchteten Entwicklungen eintreten werden sind aus heutiger Sicht nicht abschätzbar. Seitens der für die Raumordnung zuständigen Behörden werden gerade die positiven raumordnerischen Wirkungen der A 20 gesehen (vgl. Ziffer zu 1b – materiell rechtliche Würdigung der Maßnahme).

Ermittlung der Vermögensverluste nach EUGH 14.03.2013 - C-420/11

Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die auf ein staatliches Verhalten zurückzuführen ist, begründet somit im Sinne von § 141 Abs. 2 Satz 3 LVwG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Dies soll sich auch nach aktueller Rechtsprechung nicht ändern. Eine Wertminderung von 50-60% des Verkehrswertes des betroffenen Grundstücks darf danach bei der Verkehrswertermittlung nicht als Ausdruck der Sozialbindung des Eigentums bei der Entschädigung herabgeschlagen werden. In diesen Fällen muss eine volle Entschädigung erfolgen. Zwar haben die Betroffenen grundsätzlich keinen Anspruch auf vollständige Kompensation des Verkehrswertes des Grundstücks, wenn dem Betroffenen aber nichts anderes übrig bleibt, als eine neue Wohnnutzung zu erwerben, darf die Entschädigung nicht in einem solchen Maß herabgesetzt werden. Eine Wertminderung von 50-60 % reicht alleine nicht aus, um eine Entschädigungspflicht auszulösen.

Auch aus dem Europarecht ergibt sich hierzu nichts anderes. Diesem lässt sich nicht entnehmen, dass im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung planbedingte Wertminderungen ermittelt werden müssten. Vielmehr schließt eine Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Auswirkungen eines Projekts auf den Wert von Sachgütern nicht ein (EuGH, Urteil vom 14.03.2013 – C-420/11 – juris Rn. 30). Wertminderungen von Grundstücken durch Vorhaben sind nicht unabhängig von der Beeinträchtigung danach zu entschädigen. Der EuGH hat keine Grenzen festgelegt, ab wann eine Wertminderung zu einer solchen Entschädigung führen könnte. Die deutsche Regelung in § 142 Abs. 2 Satz 3 LVwG hält sich im europarechtlich zulässigen Rahmen, dann eine Entschädigung zuzusprechen, wenn die Beeinträchtigung durch das Vorhaben zu einem unzumutbaren Zustand führt. Die Wertminderung eines Grundstücks als solches stellt weiterhin keinen eigenständigen Abwägungsposten dar.

<u>Zu 5.018</u> **(Artenschutz)**

1.) Relevante Arten

Es wurden vom Vorhabenträger die relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und alle europäischen Brutvogelarten berücksichtigt. Die artenschutzrechtlich zu betrachtenden und vom Vorhaben betroffenen Arten werden im Artenschutzbeitrag ermittelt (Materialband).

Hinsichtlich der Tiergruppen wie Libellen, Amphibien, Reptilien und Fließgewässerorganismen wurden keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nachgewiesen.

Die in der Elbe potenziell vorkommenden Arten Schweinswal, Nordseeschnäpel und Stör wurden vom Vorhabenträger betrachtet. Eine jeweils artenschutzrechtliche Betroffenheit für die jeweilige Art durch die vorhabenspezifischen Wirkfaktoren wird im Vorfeld sicher ausgeschlossen (vgl. Artenschutzfachbeitrag (GFN 2012) und Vermerk (GFN) vom 26.11.2013). Hinweise von Dritten auf weitere Vorkommen von Anhang IV-Arten gemäß FFH-RL oder anderer europäisch geschützter Tier- oder Pflanzenarten liegen ebenfalls nicht vor bzw. sind aus arealgeografischen Gründen sowie aufgrund der vorherrschenden Habitatstrukturen sicher auszuschließen (z.B. Birkenmaus, Hasel-

maus, Nachtkerzenschwärmer). Da im Untersuchungsraum aus den oben genannten Gruppen keine Arten des Anhang IV der FFH-RL nachgewiesen wurden bzw. relevant sind, war eine weitergehende Betrachtung im Artenschutzbeitrag nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Gutachters an.

Insekten

Bezüglich der Einwände einer fehlenden Berücksichtigung bzw. Kartierungen von Insekten wird erwidert, dass Libellen (Odonata) eine Ordnung innerhalb der Klasse der Insekten (Insecta) bilden und bei den faunistischen Untersuchungen zum LBP erfasst, beschrieben und bewertet wurden, so dass die Artengruppe entsprechend im LBP berücksichtigt wurde. Neben den Libellenerfassungen sind aufgrund der vorhandenen Lebensraumstrukturen aus fachgutachterlicher Sicht keine Untersuchungen weiterer Insekten-Artengruppen erforderlich. Das Untersuchungsspektrum wurde zudem mit der UNB des Kreises Steinburg hinsichtlich der zu untersuchenden Artengruppen abgestimmt.
Eine weitere Untersuchung der Insekten ist auch im Hinblick des Natura 2000 Regimes nicht notwendig. Es wird darauf hingewiesen, dass in den Gebieten (FFH-Gebiet DE 2323-392 und DE 2222-321) keine Insekten-Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie im FFH-Gebiet vorkommen und keine Insekten-Arten zu den charakteristischen Arten der als Erhaltungsziele bestimmten Lebensräume des Anhangs I der FFH-Richtlinie zu zählen sind. Insekten-Arten gehören nicht zu den Erhaltungszielen der Schutzgebiete, so dass insgesamt weder aus Gründen des besonderen Artenschutzes noch aus denen des Gebietsschutzes weitere Untersuchungen der Insekten erforderlich sind.

Steinkauz

Hinsichtlich der von Einwendern angeführten Annahme eines Steinkauz-Vorkommens wird erwidert, dass diese Art weder im Funktionsraum 10 noch im weiteren Untersuchungsraum vom Vorhabenträger nachgewiesen wurde.
Es ergeht der generelle Hinweis, dass als Grundlagen der Planung hinsichtlich des Vorkommens und der Häufigkeit der für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag relevanten Arten hinreichend aktuelle Kartierungen sowie Datenrecherchen zu ausgewählten Tierartengruppen des potenziell betroffenen Gebiets dienen.
Im Rahmen der Erarbeitung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags wurden u.a. beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume vorhandenen Daten zu Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Arten aus dem Umfeld des Vorhabens abgefragt. Das Ergebnis der jüngsten Datenabfrage und weiterer Abstimmungen mit dem LLUR sind in den Unterlagen zur 2. Planänderung berücksichtigt.
Art, Umfang und Methodik der erfolgten Untersuchungen sind nach Ausffassung der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage zu stellen. Ein von Einwendern angeführtes Kompensationserfordernis wird daher nicht gesehen. Es wird zudem auf die Ausführungen unten („faunistische Erfassungen“) sowie auf den Materialband verwiesen.

Uhu

In den Stellungnahmen einiger Einwender zur 2. Planänderung wurde angeführt, dass weitere planungsrelevante Arten vom Vorhabenträger zu berücksichtigen seien. Hierzu wird zunächst auf die Aussagen oben zum Steinkauz verwiesen.

Unabahängig davon wurde der von Einwendern genannte Uhu-Nachweis allein aufgrund des räumlichen Abstands von rd. 6 km zum Vorhaben nicht berücksichtigt. Der Uhu weist zwar im Grundsatz eine Gefährdung aufgrund seiner Biologie durch Kollisionen mit Fahrzeugen auf. Auch wenn ein vereinzeltes Einfliegen von Uhus in den Untersuchungsraum nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, ist die Wahrscheinlichkeit jedoch schon aufgrund der sehr großen Distanz sehr gering. Auch die naturräumliche Ausstattung einer weithin offenen Ackerlandschaft des Planungsraumes weist für Uhus keinerlei Attraktivität auf, die eine regelmäßige Frequentierung erwarten lassen. Fallwild findet sich zudem an nahezu allen regelmäßig befahrenen Straßen, so dass auch diesbezüglich der A20 keine erhöhte Bedeutung zukommt.

Da von einer allenfalls sehr sporadischen Nutzung des Vorhabenbereichs als Nahrungsraum ausgegangen werden kann, wird eine im artenschutzrechtlichen Sinne systematische Gefährdung des Uhus durch Kollision im Straßenverkehr für den planfestgestellten Abschnitt der A 20 ausgeschlossen. Das Eintreten von Verbotstatbestanden gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG kann insgesamt ausgeschlossen werden.

Eisvogel

Von Einwendern wurde im 2.Planänderungsverfahren angeführt, dass es Vorkommen des Eisvogels im Untersuchungsraum gebe. Eine Untersuchung wird daher gefordert. Hierzu wird zunächst auf die Aussagen oben zum Steinkauz verwiesen. Ergänzend ist zu bemerken, dass jagende oder durchfliegende Eisvögel während der Kartierungen nicht erfasst wurden, jedoch v.a. im Winter nicht auszuschließen sind. Brutplätze der Art sind im Untersuchungsraum jedoch sicher auszuschließen, weil es dort keine geeigneten Habitatstrukturen (Steilufer, Wurzelteller umgestürzte Bäume etc.) gibt. Eine Erfassung wird für nicht erforderlich gehalten.

Fische

Hinsichtlich der von Einwendern im Zusammenhang des besonderen Artenschutzrechts genannten Fische im Wetternsystem Kollmarer Marsch ist darauf hinzuweisen, dass in den betrachteten Abschnitten des Wetternsystems keine besonders geschützten Arten gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie vorkommen. Die einwenderseits genannten Art Schlammpeitzger (MB V51) und auch der Bitterling sind hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht relevant, da die genannten Arten nicht im Anhang IV der FFH-RL gelistet sind und das besondere Artenschutzrecht somit nicht einschlägig ist. Insofern handelt es sich bei der geplanten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wie V51 oder S44 (Anlage 12.0) nicht um artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen.

Diesbezügliche Annahmen von Einwendern, es werde in Fortpflanzungsstätten dieser Art eingegriffen, sind bei dieser Art unter dem Gesichtspunkt des besonderen Artenschutzrechts nicht zu behandeln. Zur Thematik des Schlammpeitzgers/FFH-Gebiet „Wetternsystem Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ wird daher auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Fledermäuse und Vögel
Als relevante Brut- und Rastvögel wurden die im Rahmen der avifaunistischen Untersuchungen erfassten Vogelarten berücksichtigt und in den Planunterlagen aufgeführt (LBP und Materialband). Dies gilt analog auch für die Fledermäuse.

2.) artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG
Zur Berücksichtigung des Artenschutzes hat der Vorhabenträger auf der Grundlage des § 44 Abs.1 BNatSchG i.V.m. Art. 5 der VS –RL und Art 12 bzw. 13 der FFH-RL einen Artenschutzfachbeitrag vorgelegt (GFN; aktualisierte Fassung; Dezember 2014; Materialband). In den vorgelegten Planunterlagen wurden vom Vorhabenträger alle Arten des Anhanges IV der FFH- Richtlinie sowie die europäischen Vogelarten hinsichtlich des Eintretens artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG umfänglich und nachvollziehbar bearbeitet. Die wesentlichen Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen werden im LBP dargestellt und mit der Anlage 12 planfestgestellt. Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung sind nicht zu beanstanden und die geplanten Maßnahmen werden von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend bewertet. Unter Berücksichtigung dieser vorgesehenen Maßnahmen stehen der Realisierung der A20 Elbquerung bei Glückstadt keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG entgegen.

Im Gegensatz zum Artenschutzfachbeitrag des Vorhabenträgers sehen die Einwender die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die Realisierung des Vorhabens verwirklicht.
Es werden in diesem Zusammenhang insbesondere die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen, die vom Vorhabenträger zur Vermeidung des Eintretens der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände in die Planung eingebracht wurden, kritisiert.
Hierauf und auf die weiteren im Zusammenhang mit dem Artenschutzrecht erfolgten Einwendungen ist in den unten stehenden Punkten 2.1 bis 2.3 begründend einzugehen. Von der Planfeststellungsbehörde werden die Einwendungen, die artenschutzrechtliche Verbotstatbestände oder eine unzureichende Abarbeitung des europäischen Artenschutzrechts durch die Planung erfüllt sehen, zurückgewiesen. Dies gilt auch für Einwendungen, die eine „Salamitaktik“ im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben thematisieren. Der Vorhabenträger hat die relevanten Arten im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag in nicht zu beanstandender Weise bearbeitet.

Die Auffassung einiger Einwender, die Planung stimme dem Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände in den Formblättern des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages bei, trifft nicht zu. Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und in den Formblättern im Anhang der planfestgestellten Unterlage (Materialband 2) wird zunächst das Auslösen von Verbotstatbeständen ohne Vermeidungsmaßnahmen betrachtet. Um Verbotstatbestände ausschließen zu können, folgt eine Überprüfung und Bearbeitung hinsichtlich artenschutzrechtlich notwendiger Vermeidungsmaßnahmen.
Auch die Annahme der Einwender, die artenschutzrechtliche Prüfung führe zu unzulässiger Verneinung von Verbotstatbeständen, so dass der Tatbestand der absichtlichen Tötung der flugfähigen Fauna (Vögel, Fledermäuse) erfüllt sei, trifft nicht zu. Im Artenschutzbeitrag und in den Formblättern im Anhang der Unterlage (s. Materialband) ist jede artenschutzrechtlich relevante Art einzeln und die ungefährdeten Brutvögel in Gilden ausführlich überprüft und bearbeitet worden. Die artenschutzrechtliche Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahmen nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Die Umsetzung der Maßnahmen wird über die Planfeststellung entsprechend geregelt. Die Flächenverfügbarkeit ist gewährleistet und eine Realisierbarkeit der Maßnahmen steht nicht in Frage. Nachfolgend wird auf die einzelnen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände im Hinblick auf die eingewendeten Aspekte näher eingegangen.

2.1 Tötungverbot

Zur Vermeidung von bau-, betriebs- und anlagebedingten Tötungen nach § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG sind umfangreiche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung festgelegt worden, die alle relevanten Arten berücksichtigen. Damit werden alle im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zumutbaren artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen ergriffen, um Tötungen von Tieren zu vermeiden.

(Vermeidung von baubedingten Tötungen durch Bauzeitenfenster)

Zur Vermeidung von Tötungen während der Baufeldfreimachung ist vorrangig die Festlegung von Zeitfenstern für die Baufeldräumung vorgesehen, in denen sich weitest möglich keine Tiere im Baufeld befinden. Eine solche Anordnung von Bauzeitenregelungen ist eine übliche und in der Regel die wirksamste Maßnahme zur Vermeidung von Tötungen während der Baufeldfreimachung (siehe Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14/07, NuR 2009, 112). Die zeitlichen Beschränkungen werden in Anlage 12.0 konkret und detailliert beschrieben (MB V1) und entsprechend in den Nebenbestimmungen der Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses aufgenommen. Die festgesetzten Bauzeitenregelungen sind vom Vorhabenträger für die Ausführungsplanung und Baudurchführung in einem Bauzeitenplan zu berücksichtigen. Ihre Einhaltung wird von der Umweltbaubegleitung überwacht. Es wird auf Ziffer 2.3.5 verwiesen
Hinsichtlich der Einwendung zu den Bauzeitenfenstern ist darauf hinzuweisen, dass das dargestellte Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Schleswig (OVG Schleswig 4 MB 14/09 vom 18. März 2009 zur K 23), wonach sich die Planung nicht auf die Anordnung von Bauzeitfenstern als Vermei-

dungsmaßnahme berufen könne, von den Einwendern in einem falschen Zusammenhang zitiert wurde. Daher ist der Bezug auf die genannte Anordnung von Bauzeitenfenstern unpassend und irreführend. Dem Urteil ist nicht die Ableitung zu entnehmen, dass Bauzeitenfenster nicht mehr als effektive Vermeidungsmaßnahmen in Betracht kommen. Das OVG hatte einen entsprechenden Antrag aus formalen Gründen abgelehnt und über die Erforderlichkeit eines Planänderungsverfahrens keine Aussage getroffen.

(Vermeidung von baubedingten Tötungen von Brutvögeln durch Vergrämung)
Für die Vogelarten, für die die Flächen des Baufeldes bzw. der geplanten Trasse ein geeignetes Bruthabitat darstellt, besteht laut der artenschutzrechtlichen Prüfung die Gefahr der Tötung von Tieren oder der Zerstörung von Gelegen. Wie oben ausgeführt, werden zur Vermeidung der baubedingten Tötung von Tieren oder Zerstörung von Gelegen in der Planfeststellung geregelt, dass entsprechende Bauzeitenfenstern zur Baufeldräumung eingehalten werden. Vergrämungsmaßnahmen werden lediglich in den Fällen durchgeführt, in denen ein kontinuierlicher Baubetrieb nicht sichergestellt werden kann, um Verstöße gegen die Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu vermeiden.
In der ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (siehe Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12.08.2009 – 9 A 64/07, NuR 2010, 276, Rn 62 und 63 [Verlust der zur Jagd genutzten Offenlandbereiche durch Aufforstung, Vegetationsschutzeinrichtungen, die eine kollisionsfreie Flughöhe erzwingen]) werden Vergrämungsmaßnahmen als legitime Maßnahmen angesehen, um die Verwirklichung des Tötungstatbestandes zu vermeiden.

Bei den genannten Vergrämungsmaßnahmen handelt es sich um gezielt durchgeführte Maßnahmen, bei denen die Vögel auf umliegende Flächen verdrängt werden. Sie dienen dazu, im Vorfeld eine Ansiedlung (Bau/Anlage einer Brutstätte) von Vögeln im Baufeld zu verhindern und um eine unumgängliche spätere Zerstörung z.B. der Brutstätte im Bauablauf vorzubeugen. In der Umgebung sind hinreichend Flächen mit entsprechenden Lebensraumstrukturen vorhanden, auf die die verdrängten Vogelarten ausweichen können (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag; Materialband). Da sich durch diese Vergrämungsmaßnahmen der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betroffenen Brutvogelarten nicht verschlechtert, handelt es sich nicht um eine erhebliche Störung im artenschutzrechtlichen Sinne.
Die Vergrämungsmaßnahmen sind folglich nur unter bestimmten festgelegten Bedingungen und nach Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde (LLUR) zulässig und werden durch entsprechendes Fachpersonal begleitet. Auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.5 und auf das MB V1 (Anlage 12.0) wird verwiesen.

(Vermeidung von betriebsbedingten Tötungen durch Kollision)

a) Vögel und Fledermäuse

Die von den Einwendern vorgebrachte Annahme, es komme zu absichtlichen Tötungen flugfähiger Arten durch Kollision wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Bei der von der Planung durchgeführten Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr.1 kommt die artenschutzrechtliche Prüfung zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in die Planung eingestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (wie Kollisionsschutz für Fledermäuse) nicht von Tötungen gemäß § 44 Abs 1 Nr. 1 BNatSchG auszugehen ist (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag; Materialband). Hinsichtlich der Berücksichtigung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. l Nr. 1 BNatSchG ist klarzustellen, dass der Leitfaden des LBV-SH zur Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung keineswegs die Notwendigkeit der Bearbeitung des Kollisionsrisikos im Rahmen des Tötungsverbotes verneint. Er unterscheidet im Hinblick auf die Relevanz von Tötungen ein allgemeines Lebensrisiko von einer systematischen Gefährdung durch ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko und setzt damit den Absichtsbegriff der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, 12. März 2008, 9A 3.06: RN 219) um. Tötungen einzelner flugfähiger Tiere durch Kollision mit dem Straßenverkehr werden in der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht vollständig ausgeschlossen. Diese unabwendbaren Tierkollisionen sind aber nicht als Tötung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu werten. Sie können als allgemeines Lebensrisiko im Sinne eines sozialadäquaten Risikos angesehen werden und sind nicht als Verstoß gegen das Tötungsverbot einzustufen (vgl. BT-Drucksache 16/5100, Ziff. 9, 2007). Mit einer überdurchschnittlichen Häufung von Kollisionsopfern ist zu rechnen, wenn die geplante Trasse bedeutende faunistische Verbindungswege und Vorkommensschwerpunkte von kollisionsanfälligen Arten (z. B. aufgrund ihrer Lage, Größe und Qualität besonders stark frequentierte Nahrungsräume) zerschneidet (vgl. Artenschutz bei der Planfeststellung; LBV-SH/AfPE 2013). Ist eine systematische Gefährdung zu erwarten, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung des Kollisionsrisikos zu entwickeln und festzulegen. Hinsichtlich der Avifauna wurden solche Maßnahmen nicht notwendig. Neben der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßname für den Fischotter ergab sich zudem bei den Fledermäusen das Erfordernis einer Kollisionsschutzmaßnahme (vgl. nachfolgende Ausführungen).

(Kollisions- und Irritationsschutzwände)

Von Einwendern wurde im Rahmen des 2. Planänderungsverfahrens das von der Planung eingestellte Schutzkonzept für Fledermäuse kritisiert. Es werden insbesondere die Wirksamkeit der Maßnahmen bezweifelt und artenschutzrechtlich Konflikte gesehen. Auf der Brücke über der Langenhalsener Wettern ist sowohl ein Irritationsschutz als auch ein Kollisionsschutz vorgesehen. Um den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand durch Tötungen bei Fledermäusen infolge von Kollision zu vermeiden, sind beidseitige Kollisionsschutzwände mit einer Höhe von mind. 4m und einem seitlichen Überstand von jeweils 20m gemessen ab Brückenwiderlager vorgesehen (MB V48).

Bezüglich der Eignung der vorgesehenen Kollisionsschutzwände für Fledermäuse wird diese Maßnahme von der Planfeststellungsbehörde als positiv und effektiv beurteilt. Die planfestgestellten

Maßnahmen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und sind geeignet zu verhindern, dass das Kollisionsrisiko der vorkommenden Fledermausarten das allgemeine Lebensrisiko signifikant übersteigt. Aus fachgutachterlicher Sicht ist zudem anzunehmen, dass die überwiegende Mehrheit der Fledermäuse die A20 im Bereich der weit spannenden Brücke unterfliegt. Die Brücke über die Langenhalsener Wettern mit einer großen lichten Höhe sowie dem vorgesehenen Kollisions- und Irritationsschutz vermeidet u.a. Tötungen von Fledermäusen, die ansonsten durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A20 zu erwarten wären. Regelmäßig genutzte Flugstraßen auf den offenen, unstrukturierten Ackerflächen können aus fachgutachterlicher Sicht ausgeschlossen werden. Einzelne Querungen sind nicht gänzlich auszuschließen, eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos liegt jedenfalls nicht vor.

Auch während der Bauphase können artenschutzrechtlich signifikante Tötungen durch Kollosionen ausgeschlossen werden. Der Verkehr während der Bauphase ist deutlich geringer. In den Nachtstunden, also dem Aktionszeitraum der Fledermäuse, finden nur wenig Fahrzeugbewegungen über die Brücke hinweg statt. Die bauzeitliche Brücke mit einer lichten Höhe von 1,5 m kann gefahrlos unterquert werden. Die Tiere, die die Trasse in größerer Höhe queren, nehmen die geringen langsamen Fahrzeuge wahr. Damit ist die Kollisionsgefahr nicht signifikant erhöht. Die Raumnutzung der jagenden Arten wird durch den episodischen Baustellenverkehr nicht erheblich behindert. Eine Querung der Bautrasse ist weiterhin möglich und auch die Einschränkungen der Jagdhabitateignung sind nur gering und temporär.
Irritationsschutzwände dienen der Vermeidung der betriebsbedingten Blendwirkung, vermeiden also den Einfall von Licht und damit Störungen der Tiere im Bereich von bedeutenden Flugrouten und/oder Jagdhabitaten. Sie dienen nicht der Vermeidung von Tötungen. Es wird auf die Ausführungen unten („Irritationsschutzwände“; Pkt 2.2 dieser Ziffer) verwiesen.
Grundsätzlich berücksichtigen die im Planantrag festgelegten Maßnahmen zum Fledermausschutz die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Leiteinrichtungen, Kollisionsschutz und Irritationsschutz, insbesondere die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind darüber hinaus keine weiteren Kollisionsschutzmaßnahmen und schon gar keine von Einwendern geforderte durchgehende 5-8m hohe Verwallung und einer Abdeckung der Trasse zur Vermeidung von Kollisionen gerechtfertigt.

Hinsichtlich tief fliegender Vogelarten, sogenannte Ansitzjäger wie z.B. Uhu, die als kollisionsgefährdete Arten gelten, ist anzumerken, dass keine Brutvogelvorkommen im Nahbereich der Trasse vorkommen, so dass auch hier artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auszuschließen sind. Zu der von Einwendern genannten Annahme eines Steinkauz-Vorkommens sowie die von Einwendern weiteren angeführten Arten wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass für die betroffenen Arten im Artenschutzbeitrag im Einzelnen abgeschätzt worden ist, ob und in welchen Bereichen ein signifikant erhöhtes Lebensrisiko zu erwarten ist. Entsprechend notwendige Maßnahmen wurden entwickelt und in die Planung eingestellt. Durch diese Maßnahmen werden Tötungen durch Kollisionen im Sinne des Artenschutzrechtes sicher ausgeschlossen.

Im Ergebnis entspricht die Gefährdung der hier relevanten Arten lediglich dem allgemeinen Lebensrisiko, so dass von unbeabsichtigten Tötungen im Sinne des Artikels 12 Abs. 4 der FFH-Richtlinie auszugehen ist. Es ist nicht mit einem Eintreten von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG auszugehen.

Eine von Einwendern angeführte Unvereinbarkeit der deutschen Rechtsprechung mit dem europäischen Naturschutzrecht wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Vogelzug

Von einigen Einwendern wird angeführt, dass keine belastbaren Erkenntnisse über genauen Zugwege und Höhenlagen des Vogelzugs im Verhältnis zur Lage der Trasse vorhanden seien. Hierzu wird erwidert, dass die Planung einer Bundesfernstraße in Bezug auf einen artenschutzrechtlichen Konflikt mit dem Vogelzug nur dann problematisch ist, wenn es zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für die betroffenen Individuen kommen kann. Dies ist bei fliegenden Vögeln u.U. dann gegeben, wenn die Trasse auf einer Hochbrücke oder ähnlich exponierten Lage verläuft, die in das Zuggeschehen der Avifauna hineinragt. Dies ist bei der hier zu beurteilenden Planung nicht der Fall. Der Vogelzug spielt sich zudem weit überwiegend in Höhen (> 100m) ab, da die Vögel bei bodennahem Zug ständig Gehölzen etc. ausweichen müssten. Weiterreichende Daten zur Höhe und dem Verlauf des Vogelzugs im Plangebiet sind daher nicht beurteilungsrelevant.

b) Fischotter

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag schlüssig dargelegt, dass hinsichtlich des Fischotters nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

Die ottergerechte Gestaltung der Querung der Langenhalsener Wettern ermöglicht eine gefahrlose Unterquerung für den Fischotter (MB V21). An die Maßnahme V48, welche gleichzeitig als Sperreinrichtung für den Fischotter dient, schließt sich jeweils an der Schutzwand eine 50m lange fischottergerechte Zäunung (MB V50) an. Durch diese Zäunung wird vermieden, dass der Fischotter im Nahbereich des Gewässers auf die Autobahn läuft und getötet wird. Von dem unter dem Brückenbauwerk parallel zur Langenhalsener Wettern verlaufende Rettungs- und Wirtschaftsweg sowie auch von der am anderen Ufer befindlichen Viehtrift sind keine Tötung des Fischotters bei der Durchwanderung der Langenhalsener Wettern zu erwarten, da es sich aufgrund weniger Anlieger ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Flächen um sehr gering frequentierte Wege und langsam

fahrende Fahrzeuge handelt und die Nutzung der Wege im Regelfall tagsüber stattfindet, also außerhalb der Aktivitätszeit des Fischotters. Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs.1 BNatSchG liegen somit nicht vor.

2.2 Störungsverbot

Einige Einwender kritisieren die Planung hinsichtlich des Störungsverbotes. Es sei bei einigen Arten insbesondere durch Lärm, Licht und visuelle Reize der Verbotstatbestand der Störung verwirklicht.

Der Vorhabenträger hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde diese Belange in methodisch und sachlich nicht zu beanstandender Form und in hinreichender Tiefe bearbeitet. Der pauschale Vorwurf, baubedingte Beeinträchtigungen seien nicht oder unzureichend einbezogen worden, wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ergebnissen des Gutachters, dass der Verbotstatbestand der Störung unter Einbezug der notwendigen artenschutzrechtlichen Maßnahmen nicht eintritt. Nachfolgend wird zu vorgetragenen Kritikpunkten näher eingegangen:

a) Brut- und Rastvögel

Hinsichtlich der von einigen Einwendern angeführten Untersuchung „Vögel und Lärm“ wird seitens der Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle zunächst darauf hingewiesen, dass es unklar ist, was mit der o.g Untersuchung gemeint ist bzw. auf welche Untersuchung sich die Einwender beziehen. Eine solche Arbeitshilfe mit dem o.g. Titel gibt es für das Land Schleswig-Holstein nicht. Insofern ist zunächst klarzustellen, dass es ein FuE-Vorhaben mit dem Titel „Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (Garniel et al., 2007) sowie die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel, A. & U. Mierwald, 2010) gibt. Zu der grundsätzlichen Kritik an den von der Planung angewendeten Arbeitshilfen und Leitfäden wird auf Ziffer 5.020 verwiesen.

Von den Einwendern wurde angenommen, dass die Planung die Gebote im Artenschutz hinsichtlich des Lärms nicht gewährleistet und Rastvögel nicht beachtet werden. Hierzu wird erwidert, dass der Vorhabenträger eine Betrachtung möglicher Beeinträchtigungen wie Lärm nach den derzeitigen Vorgaben umfänglich betrachtet hat. So berücksichtigt die Planung vollumfänglich die Betroffenheiten der Vögel durch Verkehrslärm. Störungen von Vögeln, sowohl von Brut- als auch von Rastvögeln, wurden nach der aktuellen Arbeitshilfe (Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010) ermittelt („Überprüfung der Betroffenheiten der Brutvögel anhand der Arbeitshilfe Vögel und Verkehrslärm (KIfL 2010)“, TGP/KTU Nov. 2012, Materialband). Dabei spielen neben Störungen durch Lärm bei vielen Arten insbesondere auch visuelle Störungen eine Rolle. Um Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln durch baubedingte Störungen durch visuelle Reize zu vermeiden, sind auf den Baustelleneinrichtungsstellen auf der südlichen und westlichen Grenze 2m hohe Schutzabgrenzung in Form von Verwallungen bzw. blickdichten Schutzzäunen vorgesehen. Bei die-

sen Maßnahmen handelt es sich um temporäre Maßnahmen, die nach Fertigstellung des Vorhabens vollständig wieder entfernt werden. Auf das MB S47 (Anlage 12.0) sowie auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.3.5 wird verwiesen.
Die Untersuchungsmethoden erfolgten nach dem derzeitigen Kenntnisstand für Straßenbauvorhaben und sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Auch baubedingte Störungen wurden sehr wohl einbezogen. Erhebliche Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG treten dabei nicht auf.

Neben der in der Einwendung genannten Feldlerche ist auch für weitere nachgewiesenen Brutvogelarten davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten in räumlichem Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, so dass nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird. Dauerhafte Bruthabitatverluste werden gemäß des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV SH; 2004) im Rahmen der geplanten Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen.

Bei den Rastvögeln ist der Verbotstatbestand der Störung nicht erfüllt, da im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben die Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer lokalen Population ausgeschlossen werden kann (vgl. Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung, LBV-SH/AfPE 2013). Dies wurde vom Vorhabenträger nachvollziehbar und in nicht zu beanstandender Weise dargelegt (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag; GFN 2014).
Zu der im Zuge der 2. Planänderung einwenderseits vorgetragenen Kritik insbesondere in Bezug auf die Ausweichmöglichkeit der Rastvögel wird zunächst erwidert, dass die gutachterlichen Ausführungen keineswegs auf die weltweite Erholung der Art abheben. Es wird in den Planunterlagen erläutert, dass die Flächenverluste durch den Bau der A20 im Abschnitt Landesgrenze bis B 431 rd. 250 ha betragen werden. Diese „Flächenverluste“ (durch Überbauung von rd. 7,8 ha und Störungen auf max. 250 ha, die jedoch nicht vollständig verloren gehen) sind im Verhältnis zu dem gesamten zur Verfügung stehenden Nahrungs- und Rastgebiet in den schleswig-holsteinischen Elbmarschen und den im Binnenland bzw. an der Wattenmeerküste angrenzenden Flächen sehr gering. Vorhabenbedingte Effekte, die zu einer o.g. Verschlechterung des Erhaltungszustands der Rastpopulation der Nonnengans führen, können ausgeschlossen werden, da die genutzte Nahrungsressource (Vegetation auf intensiv genutzten Acker- und Grünlandflächen) während der Anwesenheit der Gänse in Frühjahr und Herbst im betroffenen Naturraum sehr weit verbreitet ist und somit ein Ausweichen innerhalb des großräumigen Rastgebiets jederzeit möglich ist.

Im 2. Planänderungsverfahren wurde von Einwendern Bezug auf die Einstufung des Untersuchungsraumes für Rastvögel genommen. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die *Beschränkung* auf Gebiete mit landesweiter Bedeutung und die 2% Schwelle kritisiert. Hierzu wird darauf verwiesen, dass der Vorhabenträger die für Straßenvorhaben gültige Arbeitshilfe korrekt angewendet hat.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Auffassung des Gutachters, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auszuschließen sind.
Im Zusammenhang mit der Beurteilung des Untersuchungsraumes wird darauf hingewiesen, dass eine Einstufung als „landesweit bedeutendes Rastgebiet“ (und damit als „Ruhestätte i.S. des § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatschG) auch nach Auffassung des LLUR nicht zutreffend wäre, da es sich nicht um einen regelmäßig genutzten, geomorphologisch abgrenzbaren Teilraum handelt, sondern die Vögel den großen, relativ uniformen Naturraum Elbmarsch sehr dynamisch und flexibel nutzen und ein Ausweichen auf entferntere Flächen jederzeit möglich ist. Dies bedeutet, dass die Gänse auf lokale Flächenverluste durch eine vergrößerte Raumnutzung reagieren können und z.B. auch weiter in das Binnenland fliegen, wodurch ihnen keine signifikanten Nachteile entstehen. Damit tritt auch keine erhebliche Störung gem. § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG ein. Auch zeigen Beobachtungen an anderen Bundesfernstraßen, dass insbesondere Gänse Gewöhnungseffekte an neue Autobahnen zeigen, die bei der Bewertung nicht berücksichtigt wurden. Gänse bei gleichmäßig fließendem Verkehr wie auf einer Autobahn z.T. regelmäßig in Fahrbahnnähe äsen und somit der Verlust kleiner wäre. Die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen (CEF) tragen -obwohl diese Flächen als Kompensation für Brutvögel dienen- dazu bei, dass das Äsungsangebot erweitert wird. In der Summe bedeutet dies, dass ein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auch in Bezug auf das Störungsverbot ausgeschlossen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde kann den Ausführungen des Gutachters, die sich auch auf die o.g. Einschätzungen der Vertreter der Fachbehörde stützen, folgen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unten („Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten“) verwiesen.

Das Blaukehlchen gehört zu den Vogelarten mit einer vergleichsweise geringen Empfindlichkeit gegen Straßenverkehrslärm. Zur Beurteilung der Störungen wird für das Blaukehlchen eine artspezifische Effektdistanz von 200 m berücksichtigt (vgl. Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, 2010). Es werden mit der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse bzgl. Lärmempfindlichkeiten berücksichtigt. Im LBP wird der Verlust von 3 Revieren durch Flächeninanspruchnahme (2 Reviere) und durch Störung (1 Revier) bilanziert. Alle Reviere befinden sich in den Schilfbeständen entlang der Landweg-Wettern. Für die 3 Reviere des Blaukehlchens ist davon auszugehen, dass die betroffenen Reviervögel in den angrenzenden weitläufigen und nahezu gleichartig strukturierten Ackerlandschaften problemlos geeignete Ersatzflächen vorfinden und damit die ökologische Funktion (Fortpflanzungsstätte) der dynamisch genutzten Ackerlandschaft auch nach Umsetzung des Vorhabens im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Hinsichtlich der Aussage der Einwender, dass geeignete Lebensräume möglicherweise besetzt seien, ergeht der Hinweis, dass diese Aussage der Einwender nicht substanziell belegt wurde. Unabhängig davon ergegen sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch keine Hinweise, dass von diesem Umstand auszugehen ist. Darüber hinaus ist zu erwähnen , dass die Art auch von den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen (insbesondere Maßnahme A33-2) profitieren kann.

Bei der Art Wachtel ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Kartierung ein einzelnes Wachtelrevier in einem Weizenacker nördlich der Langenhalsener Wettern in einer Entfernung von etwa 150m zur Trasse (Ostseite) festgestellt wurde. Für dieses einzelne Revierpaar ist von einer erheblichen Beeinträchtigung durch Lärm auszugehen, so dass hier von einem Verlust des Brutreviers auszugehen ist. Die fernziehenden Wachteln sind hinsichtlich ihrer Revierwahl in Ackerlandschaften sehr unstet und auch die landesweite Bestandsdichte unterliegt starken Schwankungen. Insofern wird an der getroffenen Annahme festgehalten, dass für das einzelne Revierpaar der Wachtel davon auszugehen ist, dass es in den angrenzenden weitläufigen und nahezu gleichartig strukturierten Ackerlandschaften problemlos geeignete Ersatzflächen vorfindet und damit die ökologische Funktion (Fortpflanzungsstätte) der dynamisch genutzten Ackerlandschaft auch nach Umsetzung des Vorhabens im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Darüber hinaus kann diese Art aber auch von den vorgesehenen vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen (CEF) profitieren.

b) Fledermäuse
(Irritationsschutzwände)
Um den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand durch Störungen bei Fledermäusen infolge von Lichteinfall bei ihren Flügen an der Langenhalsener Wettern zu vermeiden, sind beidseitige Irritationsschutzwände (Blendschutz) mit einer Höhe von mind. 2 m auf der Brücke mit jeweils 50 m langen Überhängen zur Abschattung des Gewässers von Scheinwerferlicht vorgesehen. Diese Maßnahme ist vom Vorhabenträger im Rahmen des 2 Planänderungsverfahrens insoweit angepasst worden, dass sie nunmehr in Bereichen auch als Kollisionsschutz dient (MB V48). Auf die Ausführungen oben unter Punkt 2.1 dieser Ziffer wird verwiesen.
Bezüglich der Eignung der vorgesehenen Irritatonsschutzwand für Fledermäuse wird diese von der Planfeststellungsbehörde, anders als von der Einwendung, als positiv und effektiv beurteilt. Diesbezügliche Stellungnahmen von Einwendern, die die Funktionalität ohne weitere Begründung bestreiten, werden zurückgewiesen.
Ferner wird darauf hingewiesen, dass auf eine künstliche Beleuchtung des Gewässers und des parallel verlaufenden Weges und der Viehtrift verzichtet wird.

Während der Bauzeit wird die Langenhalsener Wettern durch eine Behelfsbrücke gequert. Auf eine Beleuchtung unter dieser temporären Brücke wird seitens des Vorhabenträgers verzichtet und es werden 2 m hohe Sicht- und Blendschutzeinrichtungen vorgesehen, die den Lichteinfall auf die Gewässerflächen verhindern (MB S22; Anlage 12.0). Der Eintritt des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird durch die geplanten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen nicht verwirklicht.

(Bauzeitenregelung)
Zwischen 01. April und 31. Oktober werden Bauarbeiten im Bereich der Flugroute über der Langenhalsener Wettern (Bau-km 13+400 – Bau-km 13+650) wie der Bau des Brückenbauwerks und

die Errichtung der Behelfsbrücke vor Eintritt Dunkelheit bis ½ Std. vor Sonnenaufgang ausgesetzt. Erhebliche Störungen der Wasserfledermaus während der Bauphase können so vermieden werden. Es wird auf das Maßnahmenblatt V53 (Anlage 12.0) verwiesen.

Von dem unter dem Brückenbauwerk (BW 10.05) parallel zur Langenhalsener Wettern verlaufende Rettungs- und Wirtschaftsweg sowie auch von der am anderen Ufer befindliche Viehtrift sind keine Störungen der Wasserfledermaus bei dem Durchfliegen des Querungsbauwerks zu erwarten, da es sich aufgrund weniger Anlieger ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Flächen um sehr gering frequentierte Wege handelt und die Nutzung der Wege im Regelfall tagsüber stattfindet, also außerhalb der Aktivitätszeit der Wasserfledermaus.
Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag schlüssig dargelegt, dass hinsichtlich der nachgewiesenen Fledermausarten nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

(Fischotter)
Von dem unter dem Brückenbauwerk parallel zur Langenhalsener Wettern verlaufende Rettungs- und Wirtschaftsweg sowie auch von der am anderen Ufer befindliche Viehtrift sind keine Störungen des Fischotters bei der Durchwanderung der Langenhalsener Wettern zu erwarten, da es sich aufgrund weniger Anlieger ausschließlich landwirtschaftlich genutzter Flächen um sehr gering frequentierte Wege und langsam fahrende Fahrzeuge handelt und die Nutzung der Wege im Regelfall tagsüber stattfindet, also außerhalb der Aktivitätszeit des Fischotters. Verbotstatbestände im Sinne des § 44 Abs.1 BNatSchG liegen somit nicht vor.
Um Störungen während der Hauptaktivitätsphase des Fischotters zu vermeiden, werden ganzjährig keine nächtlichen Bauarbeiten im Zeitraum von ½ Stunde nach Sonnenuntergang bis ½ vor Sonnenaufgang für die Errichtung der Behelfsbrücke und des Brückenbauwerks durchgeführt (MB V53; Anlage 12.0). Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang vorgetragenen Bedenken, dass es zu artenschutzrechtlichen Störungen komme, wird entgegnet, dass eine Vergrämung des Fischotters infolge des Vorhabens auszuschließen ist. Die Art lebt in oder quert regelmäßig von Menschen genutzte Räume und ist verhaltensbiologisch sehr flexibel. Zur Nutzung des Gebietes durch diese Art wird vom Gutachter nachvollziehbar dargelegt, dass der strukturarme Untersuchungsraum allenfalls als Durchwanderungsroute genutzt werden kann.
Auch die Bedenken wegen der Formulierung „*der Baubetrieb auf der Behelfsbrücke/Autobahndamm bleibt hiervon unberührt*“ im o.g. Maßnahmenblatt hat der Vorhabeträger aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend ausgeführt, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auszuschließen sind. Demnach werden durch die Maßnahme V53 Störungen von Tieren bzw. von Funktionsverbindungen vermieden. Erhebliche Störungen sind hier nur durch Baumaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Langenhalsener Wettern zu erwarten. Der Baubetrieb z.B. auf der BE-Fläche führt nicht zu Störungen im Bereich der Langenhalsener Wettern. Die geringfügigen Aus-

wirkungen durch den Bauverkehr (geringe nächtliche Verkehrsfrequenz) stellen für Fischotter keinerlei Kollisionsrisiko dar und auch die Ausbreitung der Art wird nicht behindert.

Ähnliches gilt für Fledermäuse: die Raumnutzung der jagenden Arten wird durch den episodischen Baustellenverkehr nicht erheblich behindert. Eine Querung der Bautrasse ist weiterhin möglich und auch die Einschränkungen der Jagdhabitateignung sind nur gering und temporärer.

Weitere Einwendungen
Auf den Hinweis einiger Einwender hinsichtlich von Störungen, die sich erheblich auf die Zielsetzung der Richtlinie auswirken könne, konnte seitens der Planfeststellungsbehörde nicht konkret erwidert werden, da die Bemerkung allgemein gehalten wurde und keinen konkreten Bezug zur Planung aufweist. Der in diesem Zusammenhang genannte Verweis auf eine Befreiung nimmt offenbar Bezug auf eine nicht mehr gültige Fassung des BNatSchG.

2.3 Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

(Fledermäuse)
Eine Verwirklichung des Verbots der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen kann ausgeschlossen werden. Quartiere von Fledermausarten durch das Vorhaben sind nicht betroffen. Es sind durch den Eingriff keine Gehölze betroffen, die eine Nutzung als Quartiere aufweisen. Winterquartiere konnten allein durch den geringen Durchmesser durch den Gutachter nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand von relevanten anlagebedingten Beeinträchtigungen wird durch entsprechende Vermeidungsmaßnahen (Anlage 12.0) nicht verwirklicht. Es wird auf die Ziffer 2.3.3 und 2.3.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie auf den Artenschutzfachbeitrag (Materialband) verwiesen.

a) Brut- und Rastvögel
Bei der Betrachtung der Verluste von Fortpflanzungs- und Ruhestätten hinsichtlich der vorkommenden Brutvogelarten wurden neben anlagebedingten Wirkungen der Trasse auch bau- und betriebsbedingte Wirkungen berücksichtigt, die zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten führen können. Die z.T. vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen gewährleisten, dass die Lebensräume in der Art und Weise kompensiert werden, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang für die betroffenen Brutvogelarten erhalten bleibt. Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird hierzu beschrieben, dass durch gezielte vorgezogene Kompensationsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen; vgl. Ausführungen unten) die ökologische Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungsstätten für die Wiesenvögel Kiebitz und Feldlerche im räumlichen Zusammenhang sichergestellt und der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht weiter verschlechtert wird. Durch diese CEF-Maßnahmen werden Lebensräume für diese Wiesenvögel auf Flächen, die aufgrund der vorhandenen Nutzung vor Umsetzung der Maßnahme eine geringe Eig-

nung aufweisen, speziell für diese Arten aufgewertet (vgl. Avifaunistische Untersuchungen auf den Kompensationsflächen der geplanten A20 (GFN 2008); Materialband). Unter Berücksichtigung der beschrieben Maßnahmen kommt es bei den betroffenen Wiesenvogelarten nicht zu einem Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG.
Für die übrigen betroffenen Brutvögel wird davon ausgegangen, dass in den angrenzenden, gleichartig strukturierten Ackerlandschaften problemlos geeignete Ersatzflächen vorzufinden sind und damit die ökologische Funktion (Fortpflanzungsstätte) der dynamisch genutzten Ackerlandschaft auch nach Umsetzung des Vorhabens im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt (Artenschutzfachbeitrag; Materialband). Zudem können die für Kiebitz und Feldlerche vorgezogen zu entwickelnden Ersatzlebensräume auch von den betroffenen ungefährdeten Brutvogelarten besiedelt werden. Grundlage für diese Aussage ist die detaillierte Bestandserfassung im Untersuchungsraum und die Kenntnis der Nutzungen und Lebensraumstrukturen in den angrenzenden Bereichen.
Bezüglich der Einwendungen zur Bedeutung des Gebietes für die Art Kiebitz ist darauf hinzuweisen, dass eine mindestens landesweite Bedeutung nicht erreicht wird (Faunagutachten, Materialband).

CEF-Maßnahmen
Hinsichtlich der Kritik zu den geplanten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die entsprechend als CEF-Maßnahmen („**c**ontinous **e**cological **f**unctionality“) bezeichnet werden, ist zunächst anzuführen, dass der Einwand, das Konzept von CEF-Maßnahmen sei rechtlich nicht „ausgereift“, eine generelle Kritik an der Umsetzung der europäischen Richtlinien in nationales Recht heranzieht. Die Planfestellungsbehörde kann hier einen Mangel nicht erkennen.

Um zu gewährleisten, dass insbesondere für die Wiesenvogelarten Kiebitz und Feldlerche die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt, sind vom Vorhabenträger CEF-Maßnahmen in die Planung eingestellt worden. Die Planung beruft sich hiermit auf den § 44 Abs. 5 BNatSchG, der zu diesem Zweck ausdrücklich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zulässt. Im artenschutzrechtlichen Zusammenhang stellen sie Vermeidungsmaßnahmen dar, die den Verbotseintritt verhindern. Mit ihrer Umsetzung werden keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht.
An CEF-Maßnahmen werden besondere Anforderungen hinsichtlich ihrer Ableitung und Wirksamkeit gestellt. Nach dem Vermerk des LBV-SH (Artenschutz bei der Planfeststellung; 2013) bedürfen sie einer sorgfältig abgeleiteten fachlichen Begründung und sind nach besten fachlichen und wissenschaftlichen Methoden abzusichern. Die spezifische, am Einzelfall orientierte Maßnahmenplanung muss eine Funktionserfüllung vor Eintritt der Projektwirkungen sicherstellen. Die Durchführung der Maßnahmen sowie die notwendigen Funktionserfüllung zum Zeitpunkt der Beeinträchtigung sind geregelt (vgl. Anlage 12.0 und Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses). CEF-Maßnahmen bedürfen grundsätzlich einer Wirksamkeitskontrolle, bei der nachzuweisen ist, dass die benötigte Funktionalität der beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätten bereitgestellt wird. Für die in Anlage 12 darge-

stellten und artspezifisch abgeleiteten CEF-Maßnahmen ist eine entsprechende Wirksamkeitskontrolle vorgesehen und im Sinne einer aufschiebenden Bedingung in der entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.5 dieses Beschlusses festgeschrieben.
Die Forderung nach einem Wirksamkeitsnachweis, der die tatsächliche Besiedelung der hergerichteten Lebensstätte der entsprechenden Arten beinhaltet, ist zurückzuweisen. Die neu geschaffene Fortpflanzungs- und Ruhestätte muss als Habitat für die Art geeignet sein sowie die betroffene Lebensstätte ersetzen können (vgl. LBV-SH 2013 und Hinweise der LANA zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des BNatSchG 2009).
Die Einwender berufen sich bei ihrer Forderung nach einem vollen Nachweis der Wirksamkeit auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 12.03.2008 zur A44 (Hessisch-Lichtenau), das die unterschiedlichen Anforderungen an Schadensbegrenzungs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung bekräftigt. Unabhängig davon, ob die Aussagen des Urteils zum Gebietsschutz auch 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 vorhabenbedingten Wirkungen.
Entsprechende Einwendungen auch was den Realisierungszeitpunkt bzw. die praktische Umsetzbarkeit der CEF-Maßnahmen angeht, sind zurückzuweisen. Die Umsetzung und Entwicklung der CEF-Maßnahmen wurde im Vorfeld mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und wird durch den Vorhabenträger sichergestellt. Des Weiteren ist für das Vorhaben generell eine Umweltbaubegleitung sowie über eine intensive Betreuung der Flächen durch ein Monitoring über einen Zeitraum von 10 Jahren vorgesehen. Auch während des Monitorings werden die Fachbehörden beteiligt.

Im Rahmen des 2. Planänderungsverfahrens wurde von Einwendern eine aktuelle Studie zur Wirksamkeit von CEF Maßnahmen angeführt. Die Einwendung bezieht sich auf einen Artikel aus der Zeitung „Naturschutz und Landschaftsplanung 46(11), 2014, der über das Landesbüro der Naturschutzverbände veröffentlicht wurde. Die Verfasser berufen sich in dem Artikel lediglich auf eine bisher nicht veröffentlichte Bachelor-Arbeit der Hochschule Osnabrück. Eine qualifizierte fachliche Würdigung dieses Artikels ist insofern allein schon deshalb nicht möglich, da die Quelle nicht öffentlich zugänglich ist. Abgesehen davon, dass die Auffassungen der Verfasser fachlich zurzeit ausgesprochen kontrovers diskutiert werden, kann aus deren Einschätzungen auf keinen Fall ein Analogieschluss zur aktuellen Planung gezogen werden. Um im Übrigen festzustellen, dass in Planungen der letzten Jahre (der Artikel bezieht sich auf Planungsstände bis Juli 2010) noch nicht die aktuellen erforderlichen Qualitätsstandards in artenschutzfachlicher Hinsicht erreicht wurden, hätte es keiner empirischen Untersuchung bedarf.

Auf den konkreten Fall des Neubaus der A20, Elbquerung bis B 431 (Schleswig- Holstein) sind die Zweifel an der Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen insofern völlig unbegründet. Zweifel an der Umsetzbarkeit der beschriebenen Maßnahmen bestehen nicht. Es wurden durch Kar-

tierungen der Bestandssituation, u.a. auch des Brutvogelbestands, sehr konkrete Aussagen zur aktuellen Nutzung der Flächen durch Brutvögel und zum Aufwertungspotenzial, mit Angabe von Art und Anzahl getroffen, die über die vorgesehenen Maßnahmen zu erreichen sind.
Die grundsätzliche Eignung der vorgesehenen Maßnahmen zur Herstellung / Optimierung der Lebensräume für die genannten Arten ist unstrittig.
In dem Artikel sind die nachfolgend genannten gesetzlichen Anforderungen angeführt, die gleichzeitig sichergestellt sein müssen: zeitliche Kontinuität, räumliche Kontinuität, ausreichende rechtliche Sicherung u. ggf. eine dauerhafte Pflege. Dies ist bei den genannten Maßnahmen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gegeben. Eine Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen vor Baubeginn ist sichergestellt. Es wird auf die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.5 verwiesen.

Bezüglich der in diesem Zusammenhang angeführten Hinweise und Stellungnahmen zu eigentumsrechtlichen Fragen und Entschädigungsangelegenheiten der Eigentümer der Nachbarflächen von Maßnahmenflächen ist darauf hinzuweisen, dass es im Ermessen der Betroffenen stand, sich bei Bedenken im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu äußern. Die Maßnahmenplanung (Unterlage 12.0) war Bestandteil der ausgelegten Unterlagen und damit der Öffentlichkeit zugängig. Etwaige Entschädigungsangelegenheiten wären im Übrigen an die Planfeststellungsbehörde zu richten und mit den Flächeneigentümern direkt zu klären.

(Leitfaden der Kommission)
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. 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 naturschutzfachlich begleitet und ihre Wirksamkeit entsprechend geprüft.
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 artenschutzrechtlichen 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.

Die Forderung einer Auflage im Planfeststellungsbeschluss, die festlegt, dass über die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erneut zu befinden ist, wenn CEF-Maßnahmen zum Beginn der Beeinträchtigung nicht die festgelegte Funktion erfüllen sollten, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde abzulehnen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist sichergestellt, dass die entsprechenden Maßnahmen die angestrebte Funktion erfüllen. Auf Anlage 12.0 sowie auf Ziffer 2.3.5 wird verwiesen.

(funktionaler Zusammenhang der CEF Flächen)
Im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben sind entsprechende Maßnahmen in den Bereichen Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook vorgesehen. Die Flächen befinden sich im selben Landschaftsraum ca. 12 km nördlich bzw. nordwestlich des Untersuchungsraumes und stehen im Verbund mit benachbarten Kompensations- bzw. Naturschutzflächen. Die Annahme einiger Einwender, die CEF- Maßnahmen für die Wiesenvögel seien zu weit vom Eingriffsort entfern, wird zurückgewiesen. Der vom Gesetzgeber geforderte *räumliche Zusammenhang* muss bei den betroffenen Arten nicht auf den unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bereich beschränkt werden, sondern kann aufgrund der hohen Mobilität der Arten im erweiterten Umfeld (bis 15 km) ausgedehnt werden. Aus fachlicher Sicht bedeutete das konkret für das beantragte Vorhaben, dass der Suchraum auf die elbnahen Flussmarschen und Niederungen ausgedehnt werden konnte. Das Vorgehen erfolgte in fachlicher Abstimmung mit der zuständigen Behörde (LLUR).
Aufgrund ihrer Lage und Ausprägung sind die vorgesehenen Flächen funktional für die Durchführung der geplanten Ersatzmaßnahmen geeignet, die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu erfüllen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurde der funktionale Zusammenhang vom Gutachter nachvollziehbar dargelegt, so dass sie davon ausgehen kann, dass – insbesondere unter Berücksichtigung der o.g.

Einschätzung durch die zuständige Fachbehörde- der genannte funktionale Zusammenhang für diese Arten in diesem Fall gegeben ist.

(Einschränkung des Jagdausübungsrechtes bei den CEF Maßnahmenflächen)
Zu der Forderung eines Jagdverbotes bzw. Einschränkung des Jagdausübungsrechtes im Hinblick auf die Maßnahmenplanung (CEF) ist festzuhalten, dass die jagdliche Nutzung nicht einzuschränken ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stehen die Maßnahmenziele der jagdlichen Nutzung nicht entgegen. Die Forderung einer Regelanordnung im Planfeststellungsbeschluss wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 5.014 wird verwiesen.

(Untersuchungen, Aufwertungspotenzial sowie FFH Verträglichkeit im Hinblick auf die geplanten CEF-Maßnahmen)
Von Einwendern werden die Ersatzmaßnahmen E40 (CEF) und E41 (CEF) inklusive der jeweiligen Teilmaßnahmen kritisiert; es werden aufgrund der Lage der geplanten externen Kompensationsflächen an bzw. in Natura 2000 Gebieten (FFH- Gebiet 2323-392 und EU-Vogelschutzgebiet 2323-401) fehlende Verträglichkeitsprüfungen für diese Maßnahmen angeführt. Es sei nicht ausgeschlossen, dass möglicherweise Erhaltungsziele beeinträchtigt werden. Der Vorhabenträger hat die Verträglichkeit der Ersatzmaßnahmen mit den Zielen des Vogelschutzgebietes und der Natura 2000-Gebiete in Form einer Stellungnahme geprüft (vgl. Anhang 7 des LBP). Zugrunde gelegt wurden hierfür eine Bestandsdarstellung, eine ausführliche und hinreichend genaue Beschreibung der Ersatzmaßnahmen sowie eine Beschreibung der Schutzgebiete. Die Prüfung kommt aus Sicht der Planfststellungsbehörde nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die geplanten Maßnahmen den Zielen der Schutzgebiete nicht widersprechen, sondern mit einer unterstützenden Wirkung zur Umsetzung der Erhaltungsziele beitragen. Auch die vorgesehenen Flächengrößen sind ausreichend, um die in den Maßnahmenblättern beschriebenen Maßnahmen durchzuführen und das damit angestrebte Kompensationsziel zu erreichen.
Die vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Durchführung von Kompensationsmaßnahmen in vorhandenen Natura 2000 Gebieten werden zurückgewiesen. Kompensationsmaßnahmen können gemäß der aktuellen Gesetzgebung (§ 15 Abs. 2 BNatSchG) und der aktuellen Rechtsprechung auch in Schutzgebieten durchgeführt werden, wenn sie dort zu einer deutlichen Aufwertung führen. Eine allgemeine Verbesserung der ökologischen Situation bzw. des naturschutzfachlichen Wertes in Natura 2000-Gebieten ist nicht zwingende Aufgabe des Staates. Nicht für eine Kompensation zur Verfügung stehen nur solche Maßnahmen, die zwingend notwendig sind, den Erhaltungszustand eines als ungünstig eingestuften Lebensraumtyps des Anhangs I der FFH-RL oder eines Habitates einer Art des Anhangs II der FFH-RL zu verbessern oder den günstigen Erhaltungszustand zu wahren. Dieses ist nicht Ziel der vorgesehenen Kompensationsmaßnahme. Alle anderen Maßnahmen sind zulässig, solange sie nicht die für das Gebiet festgesetzten Erhaltungsziele gemäß FFH-RL beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde

aufgrund der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen auszuschließen. Die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung dient somit als Grundlage für das vorgesehene Monitoring.
Hinsichtlich der Einwendung zur Geeignetheit der Ersatzflächen im Zusammenhang mit Rastvögeln ergeht zunächst der Hinweis, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Rastvögel kommt und die Ersatzmaßnahmen als Kompensation für Brutvögel dienen. Unabhängig davon können sich die geplanten CEF-Maßnahmen auch positiv auf das Lebensraumangebot für Rastvögel im Naturraum auswirken. Das bedeutet, dass im Zuge der CEF-Maßnahmenplanung für Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook eine Aufwertung der Maßnahmenflächen und somit eine Verbesserung des Habitatangebotes auch für Rastvögel erfolgen kann. Es wird auf die Ergebnisse der „Avifaunistischen Untersuchung auf den Kompensationsflächen der geplanten A 20“ (GFN 2012; Materialband) und Anlage 12.0 verwiesen.

Annahmen der Einwender, die sich auf eine unzureichende naturschutzfachliche Werteinstufung im Hinblick auf die Ersatzflächen beziehen, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Im Hinblick auf die Beurteilung der Eignung der vorgesehenen Kompensationsflächen findet sich im LBP in Kap. 9.3.3.1 und 9.3.3.2 eine Beschreibung der Bestandssituation zur Lage und den vorkommenden Biotoptypen. Eine Bewertung der Flächen findet sich in Kap. 11.2. Die räumliche Abgrenzung der Biotoptypen ist den Maßnahmenplänen zu entnehmen. In dem vom Vorhabenträger vorgelegten Gutachten „Avifaunistische Untersuchung auf den Kompensationsflächen der geplanten A20“ (GFN 2012) sind Aussagen zur Eignung der Ersatzflächen getroffen. Ferner erfolgte seitens des Vorhabenträgers eine Überprüfung und Aufbereitung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (Materialband). Es wurden geringfügige Änderungen vorgenommen, die insbesondere durch eine genauere Auskartierung von Biotoptypen resultieren. An den Einstufungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Mangel erkennbar. Darüber hinausgehende Anpassungen bezüglich der Werteinstufungen gemäß Forderungen der Einwender müssen daher zurückgewiesen werden.

Die Annahme der Einwendung, dass das Aufwertungspotenzial der Ersatzfläche Kremper Moor/Neuenbrook infolge des geplanten Solarparks der Gemeinde Neuenbrook erheblich eingeschränkt sei, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Es ist zwar richtig, dass der Teilbereich Süd der 2. Änderung des Flächennnutzungsplanes der Gemeinde Neuenbrook zur Ausweisung von Sonderbauflächen für Solarfelder genehmigt wurde (Schreiben vom 20.12.2012 des Innenministeriums SH), der Teilbereich Nord ist aber von der Genehmigung der 2. Änderung des FNP explizit ausgenommen. In der Begründung zum FNP finden die Planungen zur A20 / Ausgleichsflächen Berücksichtigung. Die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen bzw. des Aufwertungspotenzials der Ersatzflächen Neuenbrook in Bezug auf die Teilfläche Süd des geplanten Solarparks Neuenbrook sowie insgesamt des Maßnahmenkonzeptes wird von der Planfeststellungsbehörde nicht in Frage gestellt.

Rastvögel
Betreffend der Einwendungen zu den Ausweichlebensräumen bzw. hinsichtlich der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr.3 im Hinblick auf die Rastvögel ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eine ergänzende Stellungnahme vorgelegt hat und der Artenschutzfachbeitrag angepasst wurde (GFN Dezember 2014; Materialband). Die Stellungnahme dient der Konkretisierung von Sachverhalten hinsichtlich der Rastgebiete und etwaiger Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs.1 BNatSchG. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass es sich im vorliegenden Abschnitt nicht um ein landesweit bedeutendes Rastgebiet gemäß „Beachtung des Artenschutzes bei der Planfeststellung“ (LBV-SH/AfPE 2013) handelt und ein Ausweichen der Nonnengänse aufgrund der dynamischen und flexiblen Nutzung des Naturraums jederzeit möglich ist. Es können vorhabenbedingte Effekte, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Rastpopulation der Nonnengans führen können, ausgeschlossen werden. Ergänzend auf die Ausführungen oben („Störungsverbot“) verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden die möglichen Beeinträchtigungen vom Gutachter korrekt ermittelt und bewertet und der Einschätzung des Gutachters insoweit gefolgt. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt für diese Rastgebiete nicht vor.

2.4 weitere Einwendungen zum Artenschutz

(Ausnahmen nach §45 Abs.7 BNatSchG)
Wie oben bereits ausgeführt, wird unter Berücksichtigung der in Anlage 12 des festgestellten Plans vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen nicht von einem Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG i.V.m. § 44 (5) BNatSchG ausgegangen. Insofern ist die Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich. Die von den Einwendern geforderte Prüfung der Ausnahmeregelungen erfolgt nur, wenn artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. Auch eine auf das öffentliche Interesse im Sinne des europäischen Naturschutzrechtes ist nur erforderlich, wenn mit dem Vorhaben artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. Das von den Einwendern 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. Die Einschätzung von Einwendern, dass die Abweichungsregelung hinsichtlich der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie mit dem Bundesnaturschutzgesetz differiere, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Es wird von einer richtlinienkonformen Umsetzung der Artenschutzregelung in geltendes deutsches Recht ausgegangen. Die Berücksichtigung von Naturschutzbelangen erfolgte auf den jeweiligen Planungsebenen entsprechend der jeweils geltenden Gesetzeslage und gültiger Richtlinien. Dahingehende Einwände werden zurückgewiesen.
Auch die Einwendungen bezüglich der Unzulässigkeit des Eingriffs aufgrund des ungünstigen Erhaltungszustandes einiger Arten werden zurückgewiesen. Die Voraussetzung einer Verschlechte-

rung des günstigen Erhaltungszustandes gilt nur im Rahmen einer Ausnahme nach § 45 Abs.7 BNatSchG, welche in der vorliegenden Planung nicht zum Tragen kommt. Da keine Ausnahme erforderlich ist, wird auf eine weitere Auseinandersetzung mit diesem Thema verzichtet. Das Projekt ist entgegen der Auffassung der Einwender zulässig. Auf Ziffer 2.3.3 und die entsprechenden Nebenbestimmungen unter Ziffer 2.3.5 wird zudem verwiesen.

Einige Einwender beziehen sich in den Stellungnahmen zur 1. Planänderung aufgrund der genannten Tierarten bzw. genannte „Nordvariante“ offenkundig auf ein anderes Vorhaben. So ist darauf hinzuweisen, dass die von Einwendern im Zusammenhang mit CEF-Maßnahmen angesprochenen Arten Haselmaus und Großer Brachvogel im Untersuchungsraum sowie im weiteren Umfeld nicht nachgewiesen wurden. Auch die in den genannten Stellungnahmen angeführten Umsiedlungsmaßnahmen (Haselmäuse) sowie FCS-Maßnahmen sind nicht Bestandteil der Planung des in Rede stehenden Vorhabens.

faunistische Erfassungen

In den Stellungnahmen einiger Einwender wurden insbesondere die faunistischen Kartierungen hinsichtlich des Umfangs, der Erfassungsmethodik und der Aktualität kritisiert. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgten mehrere Aktualisierungen bzw. ergänzende Erfassungen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vom Vorhabenträger vorgelegten Untersuchungen in Umfang und Methodik nicht zu beanstanden. Auch die Aktualität der Daten ist als ausreichend zu erachten. Diesbezüglich erhobene Einwände werden durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

Der Planungsträger hat 2009 eine Aktualisierung der floristischen und faunistischen Daten in Auftrag gegeben, um eine ausreichende Aktualisierung der Daten zu gewährleisten. Diese Aktualisierung der Daten wurde bei der Planfeststellung als Deckblatt einbezogen und im Zuge der 1. Planänderung entsprechend berücksichtigt (vgl. Materialband). Das Vorgehen und der Umfang der Aktualisierung wurde bei einer Besprechung am 24.03.2009 mit den zuständigen Vertretern des LBV-SH, dem damaligen LANU (heute LLUR), dem MLUR (heute MELUR) sowie Vertretern der beteiligten Planungsbüros festgelegt.

Im Rahmen der Plausibilitätsprüfung erfolgte ein Abgleich der Biotoptypenkartierungen 2005 und 2009 in Hinblick auf die Fragestellung, welche strukturellen Änderungen sich in der Zwischenzeit ergeben haben und welche Auswirkungen dies auf Artenspektrum oder Abundanzen der jeweiligen Artengruppe haben kann. Im Ergebnis hat sich die Biotoptypenausstattung im Plangebiet zwischen der Erstkartierung 2005 und der Nachkartierung 2009 nur an wenigen Stellen marginal verändert.

Dies beinhaltet auch den einwenderseits angeführten Funktionsraum 10. Die erfassten Biotoptypen der Erstkartierung 2005 und der Nachkartierung 2009 stimmen auf den drei Flächen des Funktionsraumes 10 dem Grunde nach überein. Es wurde im Jahr 2009 eine genauere Auskartierung der Bio-

toptypen vorgenommen, so dass es bei einigen (Teil-) Flächen lediglich zu geringfügen Änderungen kam. Der Funktionsraum 10 besteht aus drei Teilflächen im Kreuzungsbereich der B 431 mit der Straße „Strohdeich“. Zwei Flächen werden von einem naturnahen Feldgehölz eingenommen. Eine Fläche ist als Obstbaumplantage erfasst. Es wird davon ausgegangen, dass sich der von Einwendern genannte Punkt auf diese Obstbaumplantage bezieht. In der Beschreibung des Funktionsraumes im Faunagutachten (Seite 7) ist diese Fläche beschrieben als ein „bereits seit Jahren aufgelassener und entsprechend verbrachter Obstbaumbestand“. Es besteht somit kein Widerspruch zwischen der erfassten und der in dem Einwand beschriebenen Nutzung. Aus den marginalen Veränderungen an wenigen Stellen lassen sich für die planungsrelevanten faunistischen Artengruppen keine bzw. nur sehr geringe Veränderungen der Habitatqualitäten ableiten. Hinsichtlich des in diesem Zusammenhang von Einwendern angenommen Vorkommens des Steinkauzes wird auf die obigen Ausführungen dazu verwiesen.
Im Rahmen des 1. Planänderungsverfahrens wurden für einige Artengruppen (Rastvögel, Fische) auch ergänzende Erfassungen durchgeführt, um die Datendichte zu vergrößern. Für die meisten Artengruppen wurden keine erneuten Erfassungen durchgeführt, da mit Verweis auf die generell hohe Raumnutzungsdynamik bzw. die überwiegend nur geringe Bedeutung als Lebensraum für die meisten Tiergruppen die auf Basis der Kartierungen 2005/2006 getroffenen Aussagen als aktuell und plausibel einzustufen sind. Daraus lassen sich für die planungsrelevanten faunistischen Artengruppen keine bzw. nur sehr geringe Veränderungen der Habitatqualitäten ableiten. Somit ist festzuhalten, dass die Bestandsdarstellung und -bewertung im Faunagutachten (GFN 2008), die auf Kartierungen aus den Jahren 2005 (und 2006 bei Rastvögeln) zurückgeht, weiterhin weitgehend Bestand hat.
Eine gesonderte Stellung aber hat die Untersuchung der Fledermäuse. Für die im Jahr 2005 nach den Anforderungen der HVA F-StB (BMVBS) durchgeführte Fledermausuntersuchung hat der Vorhabenträger im Sommer 2014 ergänzende Untersuchungen durchgeführt, um den Anforderungen der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenverkehr“ (LBV 2011) Rechnung zu tragen. Auf die Ausführungen unten wird verwiesen.

Bei den Brutvögeln hat die Bedeutung des Gebietes im Vergleich zu 2005 eher abgenommen, da eine leichte Verschlechterung der Habitatqualität (Grünlandumbruch) eingetreten ist, und nur noch drei der vorkommenden Arten (Kiebitz, Feldlerche, Wachtel) auf der aktuellen Roten Liste geführt werden. Bei diesen Wert gebenden Arten (insbesondere Kiebitz und Feldlerche) ist aufgrund überregional negativer Bestandstrends in den letzten Jahren eher von einer leichten Bestandsabnahme auszugehen. Daraus folgt, dass das vorliegende Ausgleichskonzept in Bezug auf den Status Quo eher zu einer geringfügigen Überkompensation der Beeinträchtigung der lokalen Brutvögel führen dürfte. Eine Einwanderung neuer, planungsrelevanter Brutvogelarten ist nicht zu erwarten (vgl. Ausführung unten; GFN; 2014). Die Forderungen nach neuen faunistischen Erfassungen werden zurückgewiesen. Dies gilt auch für verbleibende Forderungen nach Erfassungen von Arten, die im Zusammenhang mit Natura 2000 Fragestellungen erhoben wurden. Es wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die in den erstellten Fachgutachten und Prüfungen beschriebene Bestandsdarstellung und Beeinträchtigungsprognose aufrechterhalten werden kann.
In den Stellungnahmen einiger Einwender wurden Ausgleichsflächen in unmittelbarer Nähe der A20 für Gast – und Rastvögel gefordert. Diese Forderung wird allein aus dem Grund abgelehnt, da sich für Rastvögel kein Kompensationsbedarf ergibt. Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Abfrage aktueller Daten bei der LLUR Datenbank
Gemäß Arbeitshilfe „Artenschutz in der Planfeststellung“ (LBV-SH 2013) wurden vom Vorhabenträger im Januar 2014 die aktuellen Daten beim LLUR abgefragt. Im Ergebnis ergeben sich keine Hinweise auf planungsrelevante Vorkommen, die eine Anpassung der Planung erforderlich machen würden (GFN; 2014). Diesen Aussagen folgt die Planfeststellungsbehörde.

Aus Gründen des Gebietsschutzes (Natura 2000) wurde im Frühjahr 2014 vom Vorhabenträger zudem eine ergänzende Untersuchung der Fische durchgeführt. Hierzu und zu den weiteren Arten im Hinblick auf das Natura 2000 Regime wird zudem auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Zu den einzelnen Tiergruppen wird nachfolgend im Hinblick auf die einzelnen Einwendungen näher eingegangen.

Untersuchung Fledermäuse
Infolge der aktuell durchgeführten Untersuchungen entspricht das Untersuchungsdesign aus Sicht der Planfeststellungsbehörde den Anforderungen der Arbeitshilfe „Fledermäuse und Straßenbau“ (LBV-SH 2011). Die Artengruppe ist in den Unterlagen insgesamt ausführlich und nachvollziehbar betrachtet worden. Die Datengrundlage ist für die Beurteilung der maßgeblichen Konflikte und Festlegung von Schutzmaßnahmen ausreichend. Entsprechende Anpassungen des Gutachters insbesondere im Hinblick auf die Untersuchungszeiten sind vom Vorhabenträger plausibel dargelegt worden. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.
Es wird vom Vorhabenträger hierzu ergänzend ausgeführt, dass die Erfassung der Fledermäuse dem Zweck diene, die Konflikte mit dem vom Vorhaben aus gehenden Wirkfaktoren belastbar abschätzen zu können. Im vorliegenden Fall sind vorrangig Konflikte durch die Querung ggf. vorhandener Flugstraßen zu prüfen, da vorhabenbedingt keine Eingriffe in oder Beeinträchtigungen von Quartieren stattfinden. Aufgrund der für Fledermäuse offensichtlich allenfalls geringen Bedeutung großer Teile des Plangebiets qualifizieren sich im Untersuchungsraum nur sehr wenige Teilbereiche als Jagdgebiete mit höherer Bedeutung. Gleiches gilt für Flugstraßen. Die 2014 durchgeführten, aufwändigen Nachuntersuchungen dieser Bereiche (lineare Gewässerstrukturen) bestätigte diese Voreinschätzung. Einzig die Langenhalsener Wettern ist funktionsökologisch als Flugstraße und in Teilen als regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Bedeutung. Aus fachgutachterlicher Sicht ist die ge-

ringe Abweichung von der empfohlenen Erfassungszeit (LBV-SH 2011) insofern unproblematisch, da die Raumnutzung, insbesondere die Lage von regelmäßig genutzten Flugstraßen oder bedeutenden Jagdhabitaten, durch die markante strukturelle Ausprägung des Untersuchungsraumes vorgegeben ist. Bei einer Ausweitung der Erfassungsdauer in Richtung Herbst sind weder das Erscheinen zusätzlicher Arten noch bewertungsrelevante Abweichungen in der Raumnutzung der nachgewiesenen Arten zu erwarten. Die Datengrundlage ist daher für die Beurteilung der maßgeblichen Konflikte und Festlegung von Schutzmaßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausreichend.

Einwenderseits wurden die Kartierzeitpunkte der Fledermäuse bzw. die gutachterliche Aussage, dass die Untersuchungen an „klimatisch geeignete Tage“ erfolgte, kritisiert. Es sei kein Wetterprotokoll beigefügt worden, deshalb wird die Aussagekraft der Untersuchung bezweifelt. Es wird einwenderseits angeführt, dass die Witterung möglicherweise ungeeignet war. Hierzu wird erwidert, dass die Arbeitshilfe des LBV-SH zum Thema Fledermäuse explizit keine „Wetterprotokolle“ fordert. Die gewählte Formulierung im Gutachten „klimatisch geeignete Tage“ ist diesbezüglich unmissverständlich. Der Fachgutachter entscheidet i.d.R. sehr kurzfristig, ob die Tage in Bezug auf das Wetter für eine Erfassung geeignet sind oder nicht. Dabei spielt sowohl die Temperatur als v.a. auch die Windstärke eine Rolle. Grundsätzlich nutzen Fledermäuse v.a. nach der langen Überwinterung jede sich bietende Möglichkeit im Frühjahr, ihre Energiereserven aufzutanken, so dass auch weniger optimale Tage durchaus hohe Flugaktivitäten zeigen können. Zur Einschätzung der Raumnutzung sind die an 4 Tagen erhobenen Daten daher ausreichend. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass die an der Langenhalsener Wettern implementierten Schutzmaßnahmen auch bei höheren Aktivitäten nicht anders ausgefallen wären. Eine andere räumliche Verteilung der Aktivitäten ist anhand der Strukturarmut weiter Teile des Untersuchungsraumes definitiv nicht zu erwarten. Dieser Einschätzung wird seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt.

Es wurde von einigen Einwendern vorgetragen, dass im Hinblick auf die im Jahre 2014 erfolgten Fledermauserfassungen Vergleichsmaßstäbe zu liefern seien. Zunächst wird darauf hingewiesen, dass –anders als von den Einwendern angeführt- aus methodischen Gründen keine „Bestände“ erfasst worden sind, sondern im Wesentlichen Rufaktivitäten (Anzahl Ortungs- und Kontaktlaute), die nur bedingt Rückschlüsse auf Populationsgrößen o.ä. zulassen. Ein Vergleich mit den zitierten Bestandskriterien (BfN) ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zielführend und für die hier zu beantwortende Fragestellung auch nicht erforderlich.

Die Einwendung kritisiert insbesondere den Messumfang der Fledermausuntersuchung als unzureichend und hält die Bewertung für die Arten Breitflügel-, Rauhhautfleder- und Wasserfledermaus für nicht standfähig. Auch die Bewertung der Jagdgebiete wird kritisiert. Hierzu wird auf die vom Vorhabenträger angewendete und beschriebene Methode verwiesen.
Zudem wurde von Einwendern angeführt, dass sich Jagdgebiete im ganzen Umfeld der Langenhalsener Wettern befänden und die Autobahn auch abseits der Irritationswände gequert werde. Hierzu

wird entgegnet, dass die Erfassung der Flugstraßen im Rahmen der Untersuchungen 2014 sehr detailliiert erfolgte. Dabei zeigte sich, dass der Wasserkörper und die schmale Uferstruktur die wesentliche Leitlinie für Fledermäuse waren. Ein „Ausstrahlen“ in die strukturarme Landschaft fand bei den Erfassungen nicht statt.

Es wurde seitens der Einwender angenommen, dass sich das Nahrungsangebot infolge einer Veränderung des Wasserhaushaltes ändern würde. Da nachhaltige vorhabenbedingte Veränderungen des Wasserhaushaltes im Untersuchungsraum sicher auszuschließen sind, wird der Einwand zurückgewiesen.

Von Einwendern wurde zu Fledermaus-Formblättern des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages Bezug genommen und diese kritisiert. So sei bei einigen Fledermausarten die Wirkung des Lichts unzureichend berücksichtigt worden. Es wird hierzu ausgeführt, dass Lichtquellen u.U. Insekten anlocken können und damit auch jagende Fledermäuse. Dies trifft aber nur für stationäre Lichtquellen zu; schnell bewegte Lichtquellen z.B. von KfZ-Beleuchtungen weisen keine Attraktionswirkung auf. Dass der Tatbestand der Tötung bei der Art Großer Abendsegler erfüllt sei, weil ein Abtauchen in das Lichtband der Autobahn nicht auszuschließen sei, wird zurückgewiesen. Aufgrund der dargestellten Lebensweise des Großen Abendseglers sind regelmäßige Nutzungen des Untersuchungsraums kaum anzunehmen, insbesondere nicht auf Höhe der fahrenden KfZ. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos kann somit sicher ausgeschlossen werden.

Im Hinblick auf die Kritik zu den nachgewiesenen Fledermausarten ergeht der Hinweis, dass das Maßnahmenkonzept für die Fledermäuse ein Bündel von Maßnahmen umfasst, dass v.a. der Vermeidung des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen und der Minimierung der Eingriffsfolgen dient. Auch hinsichtlich der von einigen Einwendern angenommene Wegfall von Nahrungsräumen infolge der Planung folgt die Planfeststellungsbehörde den Aussagen des Gutachters, dass diesbezüglich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auszuschließen sind.
Hinsichtlich der Quartieranalyse wurde einwenderseits kritisiert, dass von einem zu geringen räumlichen Umfang der Erfassung auszugehen sei. Hierzu wird auf die vom Vorhabenträger angewendete und beschriebene Methode verwiesen. Laut der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenbau (LBV-SH 2011)“ besteht kein Erfordernis, über das Eingriffsgebiet hinaus Quartiere zu erfassen. Die geringfügigen baulichen Eingriffe im Umfeld der o.g. potenziellen Quartierstandorte sind zudem nicht geeignet, erhebliche, zulassungsrelevante Störungen auszulösen.

Es sei aus Sicht der Einwendung unklar, ob eine Untersuchung während der Wanderungszeit der Fledermäuse stattgefunden hat; ggf. sei diese nachzuholen. Hierzu wird erwidert, dass die 2014 durchgeführten aufwändigen Nachuntersuchungen dieser Bereiche (lineare Gewässerstrukturen) die Voreinschätzung bestätigte. Einzig die Langenhalsener Wettern ist funktionsökologisch als Flugstraße und in Teilen als regelmäßig genutztes Jagdhabitat von Bedeutung. Aus fachgutachterlicher

Sicht ist die geringe Abweichung von der empfohlenen Erfassungszeit (LBV-SH 2011) insofern unproblematisch, da die Raumnutzung, insbesondere die Lage von regelmäßig genutzten Flugstraßen oder bedeutenden Jagdhabitaten, durch die markante strukturelle Ausprägung des Untersuchungsraumes vorgegeben ist. Bei einer Ausweitung der Erfassungsdauer in Richtung Herbst sind weder das Erscheinen zusätzlicher Arten noch bewertungsrelevante Abweichungen in der Raumnutzung der nachgewiesenen Arten zu erwarten. Der Untersuchungsumfang und die Methodik sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergibt sich weder im Hinblick auf die Ergebnisse der Erfassung der erfolgten Bestandsdaten noch im Hinblick auf die erfassten Lebensraumstrukturen darüber hinaus die Notwendigkeit von weiteren Untersuchungen ergibt. Entsprechende Einwände werden daher zurückgewiesen.

Rastvögel

Von Einwendern wurde bemängelt, dass im Zuge der Planänderungen keine systematische Neukartierung unter Einbeziehung der Rastvögel durchgeführt wurde. Vom Vorhabenträger wird erwidert, dass die Bestandserhebung von Flora und Fauna im Jahr 2005 (Rastvögel 2005/2006) erfolgte. Im Jahr 2009 fand eine Aktualisierung bzw. Plausibilitätsprüfung der Daten statt (vgl. Anlage 12.0 sowie Materialband). Für die Rastvögel wurden z.B. ergänzende Untersuchungen durchgeführt, um die Datendichte zu erhöhen. Das Vorgehen wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden (LANU (heute LLUR) und MLUR (heute MELUR)) gewählt und als Grundlage für die erforderlichen Untersuchungen als ausreichend erachtet. Der im LBP dargestellte Bestand an Gast- und Rastvögeln entspricht den Ergebnissen der faunistischen Erhebungen zu den Zeitpunkten der Begehungen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Auch das Argument bezüglich der Aktualität faunistischer Daten vor dem Hintergrund eines von den Einwendern genannten möglicherweise späteren Baubeginns schlägt nicht durch, da bezüglich der Aktualität der Daten der Zeitpunkt der Feststellung des Plans maßgeblich ist; eine ausreichende Datenaktualität ist, wie oben geschildert, gegeben.

Die im Rahmen der 2.vorgebrachte Annahme, es seien die „vogelreichen Jahre“ der Jahre 2011 und 2012 nicht berücksichtigt, greifen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Diese Annahme ist weder vom Gutachter fachlich bzw. populationsbiologisch nachvollziehbar, noch ist diese Aussage vom Einwender entsprechend substanziell belegt worden. Ungeachtet dessen wird von der Planung nicht bestritten, dass sich im Untersuchungsraum zeitweise durchaus größere Bestände an Rastvögeln aufhalten können. Genau dieser Sachverhalt trifft jedoch für große Teile der küstennahen Marschen Schleswig-Holsteins und Niedersachsen zu. Dem Untersuchungsraum kommt aber keineswegs eine besondere Bedeutung (z.B. als Kernrastgebiet, welches regelmäßig von größeren Zahlen an Rastvögeln genutzt wird, die den Fachkriterien eines landesweit bedeutenden Rastgebiets entspräche, zu. Vielmehr handelt es sich um einen Ausschnitt aus einer großflächigen Landschaft, die sehr dynamisch von Vögeln genutzt wird. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen (*„Abfrage aktueller Daten bei der LLUR Datenbank“)* verwiesen. Der von Einwendern angeführte Vorwurf

einer unvollständigen Bestandserfassung der Rastvögel von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Ebenso wird die im Zusammenhang mit dem Artenschutzrecht geäußerte Kritik an Methoden und Sorgfalt von ihr zurückgewiesen. Die vom Planungsträger durchgeführten Untersuchungen erfolgten nach fachlich geeigneten und anerkannten Methoden und in der gebotenen Sorgfalt.

Worst-Case Betrachtung

Die von den Einwendern angesprochenen Aussagen des Gutachters („Worst-Case Einschätzung") hinsichtlich der Rastvögel (Aktualisierung des Fachgutachtens Biotoptypen und Fauna zum LBP A20 (Elbquerung) (GFN 2010) sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu relativieren. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde stellt sich das Erfordernis eines Worst-Case- Ansatzes nach der Arbeitshilfe „Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung" (LBV SH/AfPE 2013) nicht. Da vom Vorhabenträger entsprechende Untersuchungen und Aktualisierungen vorgenommen wurden (Aktualisierung des Fachgutachtens Biotoptypen und Fauna zum LBP A20 (Elbquerung) GFN 2010), ist die Notwendigkeit einer Potenzialabschätzung nach „Worst-case-Ansatz" im fachlichen Sinne hier nicht gegeben. Im Hinblick auf die Aussage des Gutachters geht es lediglich um eine Einschätzung der Bestandstrends („worst-case-Annahme"). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keinen Grund, die Aussagen des Gutachters zur Bedeutung insbesondere vor dem Hintergrund einer aktuellen Datenabfrage durch den Gutachter (GFN 2014) bei der zuständigen Fachbehörde anzuzweifeln. Der Einschätzung des Gutachters wird insoweit gefolgt.

(Artenschutzrechtliche Prüfung in der Linienbestimmung)

Eine artenschutzrechtliche Prüfung erfolgte in der Linienbestimmung nicht. Die Rechtsauffassung, dass der spezielle Artenschutz auch für Eingriffe anzuwenden ist, wurde erst mit dem Urteil des EuGH vom 10. Januar 2006 bestätigt und in der Eingriffsplanung umgesetzt.

Grundsätzlich ist der spezielle Artenschutz nach § 44 BNatSchG im Genehmigungsverfahren für den Eingriff in Natur und Landschaft zu berücksichtigen. Sofern mit dem Vorhaben keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 i. V. m. §44 Abs. 5 BNatSchG verbunden sind, ist das Vorhaben zulässig. Ist eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs.8 BNatSchG erforderlich, weil Verbotstatbestände eintreten, sind als eine Ausnahmevoraussetzung zumutbare Alternativen zu prüfen.

Bei aktuellen Planungen werden die artenschutzrechtlichen Belange daher bereits auf der Ebene der Umweltverträglichkeitsstudie zur Linienfindung in dem Sinne berücksichtigt, dass artenschutzrechtliche Konflikte, die zur Erforderlichkeit einer Ausnahme führen könnten, möglichst frühzeitig ausgeschlossen bzw. möglichst gering gehalten werden. Eine grundsätzliche Verpflichtung zur Betrachtung des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG im Linienbestimmungsverfahren kann hieraus nicht abgeleitet werden. Vielmehr bietet dieses Vorgehen Sicherheit für die weitere Planung. Im vorliegenden Bauabschnitt wird keine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 8 BNatSchG notwendig, weil durch entsprechende verbotsvermeidende Maßnahmen sichergestellt werden kann, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten. Die Notwendigkeit einer artenschutzrechtlichen Alternativenprüfung entfällt somit.

<u>Zu 5.019</u> **(Gebietsschutz)**

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Nur unter den Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG darf ein Projekt abweichend von Absatz 2 der Norm ausnahmsweise zugelassen oder durchgeführt werden; können von dem Projekt im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden, ist eine Abweichung nur unter den eingeschränkten Voraussetzungen nach § 34 Abs. 4 BNatSchG statthaft.

Für das planfestgestellte Vorhaben ergeben sich aufgrund ihrer Lage für folgende Natura 2000 Gebiete eine potenzielle Betroffenheit:

- SPA DE 2323-401 Unterelbe bis Wedel

- FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322

- FFH-Gebiet DE 2323-392 Schleswig-Holsteinisches Elbästuar

Für diese Gebiete wurden gemäß § 34 BNatSchG durch die Arbeitsgemeinschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung (GFN) Verträglichkeitsprüfungen vorgelegt. Für die Gebiete SPA „Unterelbe bis Wedel“ (DE 2323-401) und FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ (DE 2323-392) erfolgte jeweils eine vollständige Überarbeitung der Verträglichkeitsprüfung (Stand: Dezember 2012; Materialband).
Für das FFH-Gebiet „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ (DE 2222-321) hat der Vorhabenträger im Jahr 2014 hilfsweise und rein vorsorglich eine Betrachtung einer Erweiterungsfläche in die Verträglichkeitsprüfung einbezogen. Die neu erstellte Unterlage, welche die vorangegangene Fassung ersetzt, wurde im Rahmen der 2. Planänderung öffentlich ausgelegt (FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“; GFN September 2014).

Die Fachprüfungen gemäß § 34 BNatSchG i. V. m. § 25 LNatSchG für Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (Verträglichkeitsprüfungen) stellen jeweils dar, welche anlage-, betriebs- und baubedingte Beeinträchtigungen von dem Vorhaben auf die Erhaltungsziele oder charakteristischen Arten der Lebensraumtypen ausgehen können und stellt diese in die Bewertung zur Erheblichkeit ein. Nach den nachvollziehbaren und plausiblen FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die nach Überzeugung der

Planfeststellungsbehörde sowohl methodisch als auch sachlich nicht zu beanstanden sind, ist das Vorhaben mit den Erhaltungszielen der betroffenen Schutzgebiete verträglich - und zwar auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen. Die Prüfungen der Verträglichkeit haben durchweg ergeben, dass das Projekt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der o.g. Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Die Planfeststellungsbehörde hat für das zuletzt genannte FFH-Gebiet eine Schadensbegrenzungsmaßnahme gemäß § 34 BNatschG festgesetzt. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung Nr. 10 unter Ziffer 2.3.5 verwiesen. Weitere Schadensbegrenzende Maßnahmen für die Gebiete im Sinne des § 34 BNatSchG sind nicht erforderlich.
Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Gebietsschutzes nach § 34 BNatSchG vereinbar.

Gemäß § 25 Abs. 1 LNatSchG wurde mit der obersten Naturschutzbehörde (MELUR) das Benehmen über die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der o.g. Gebiete Gemeinschaftlicher Bedeutung hergestellt. Es wird auf Ziffer 2.3.1 nebst Begründung verwiesen.

Zu den Natura 2000 Gebieten im Einzelnen:

SPA DE 2323-401 „Unterelbe bis Wedel“
Das Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ wird durch das Vorhaben vollständig unterführt. Die Tunnelbaustelle (Portal) liegt mehr als 500m vom Schutzgebiet entfernt.
Die Analyse der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele der Schutzgebiete kommt bei der durchgeführten FFH-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass relevante Beeinträchtigungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Gebiete führen könnten, auszuschließen sind.

(Kumulation)
Hinsichtlich kumulativer Wirkungen weiterer Pläne oder Projekte auf Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung ist grundsätzlich anzumerken, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung jeweils die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit dem Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel hat. Andere Pläne und Projekte sind in der FFH-Verträglichkeitsprüfung des zu prüfenden Vorhabens jeweils aus der Perspektive ihrer möglichen Kumulationseffekte zu berücksichtigen. Dabei sind diejenigen Erhaltungsziele in der kumulativen Betrachtung zu behandeln, die direkt oder indirekt vom zu prüfenden Vorhaben und von mindestens einem anderen Plan und Projekt beeinträchtigt werden. Nur nachweislich grundsätzlich nicht betroffene bzw. durch vorhabenspezifische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung bzw. nachweislich nicht mehr beeinträchtigte Erhaltungsziele können aus der Betrachtung ausgeschlossen werden.

Vom Vorhabenträger wurde für dieses Gebiet geprüft, welche Vorhaben ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Gutachters an, dass aufgrund des geringenen Konfliktpotenzials für das VSchG erhebliche Beeinträchtigung infolge von kumulativen Wirkungen mit anderen Vorhaben, auch mit der von einigen Einwendern angesprochenen geplanten Fahrrinnenanpassung der Elbe ausgeschlossen werden können. Bezüglich möglicher Kumulationswirkungen des beantragten Vorhabens zu den einwenderseits angesprochenen Folgeabschnitten ist darauf hingewiesen, dass solche Wirkungen hier mindestens aufgrund des räumlichen Aspektes auszuschließen sind. Es wird auf den Materialband verwiesen.

(Faktisches Vogelschutzgebiet)
Die einwenderseits vorgebrachte Annahme einer unzureichenden Gebietsausweisung bzw. der Annahme eines faktischen Vogelschutzgebietes im Großraum Kollmar/Elbe wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.
Grundsätzlich ist zu den erfolgten Gebietsausweisungen festzuhalten, dass die Planung die aktuelle Gebietskulisse des Netzes Natura 2000 berücksichtigt. Die vom Land gemeldeten FFH-Gebiete sind von der Europäischen Union in die Liste der Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen und im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Auch die Auswahl der Vogelschutzgebiete wurde inzwischen von der Europäischen Kommission akzeptiert und das entsprechende Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland im Oktober 2009 eingestellt. Forderungen der EU zur Ausweisung weiterer Gebiete oder zur Vergrößerung von Gebieten bestehen nicht.
Der Auswahlprozess für die Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung bürgt für eine hohe Richtigkeit der Abgrenzung und die Gebietslistung durch die EU spricht für eine tatsächliche Richtigkeit der Abgrenzung. Einwände bedürfen einer erhöhten Darlegung bzw. einer besonderen Substantiierung. Das Vorhandensein potenzieller/faktischer Schutzgebiete (Natura 2000) ist zwar nicht ausgeschlossen, ist aber nach Abschluss des Meldeverfahrens unwahrscheinlicher (vgl. BVerwGE 130, 299 (Rd.52); BVerwG zur A33 Halle-Borgholzhausen; 06.11.12). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann sich im Rahmen der Planfeststellung eher die Notwendigkeit einer Prüfung ergeben, ob ein Natura 2000-Gebiet möglicherweise unzureichend abgegrenzt wurde (A 44 Hessisch-Lichtenau III, 14.04.10). Obwohl in den Einwendungen der genaue Raumbezug und die Größe („Hinterlandflächen“) nicht zweifelsfrei hervorgeht, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich die vorgetragenen Einwendungen zu einem „faktischen Vogelschutzgebiet“ auf die unmittelbar anschließenden Flächen des o.g. Schutzgebietes beziehen, also seitens der Einwender von einer unzureichenden Abgrenzung eines Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung ausgegangen wird, so dass diesbezügliche Einwendungen unter diesem Aspekt behandelt werden.
Bezüglich der Forderungen nach Gebietserweiterungen bzw. faktischen/potentiellen Natura 2000 Gebieten im Bereich des beantragten Planfeststellungsabschnitts wird nachfolgend und weiter unten

(FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322) näher darauf eingegangen; nicht jedoch auf diesbezügliche Einwendungen, die andere Planfeststellungsabschnitte der A20 betreffen.

Hinsichtlich des hier relevanten Vogelschutzgebietes ist anzuführen, dass als Grundlage hierfür eine vom EuGH in mehreren Urteilen als Referenz anerkannte wissenschaftliche Grundlage und gewichtiges Indiz, das sogenannte Verzeichnis der „Important Bird Areas“ (IBA) dient. In diesem Verzeichnis und in der dazugehörigen Kartographie ist der Planungsraum nicht als ein solches Gebiet verzeichnet. Eine zusätzliche Bestätigung der Indizwirkung kann sich auch daraus ergeben, dass die EU-Kommission unter dem Blickwinkel des Vogelschutzes keinen Nachmeldebedarf im Planungsraum sieht (vgl. oben; Urteil vom 21. Juni 2006 a.a.O. Rn. 21; vgl. auch Urteil vom 22. Januar 2004 - BVerwG 4 A 32.02 - BVerwG 120, 87 <102 f.>). Wird diese Indizwirkung noch durch die Ergebnisse standortbezogener gutachtlicher Erhebungen verstärkt (vgl. Materialband), so rechtfertigt dies den Schluss, dass der fragliche Bereich nicht zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Satz 4 VRL gehört. Zum einwenderseits genannten RAMSAR Kriterium ist darauf hinzuweisen, dass die Rastvogelkartierungen 2005/2006 (Faunistische Untersuchungen zum LBP A20 (Elbquerung), GFN 2008) sowie ergänzende Kartierungen 2009 (Aktualisierung des Fachgutachtens Biotoptypen und Fauna zum LBP A20 (Elbquerung), GFN 2010) die für die Nonnengans genannten Bestandsgrößen von mehr als 1 % des Flyway-Bestandes für den Untersuchungsraum nicht bestätigen konnten. Bezüglich der Forderungen, die Gültigkeit der RAMSAR-Kriterien zu überprüfen, ergeht der Hinweis, dass der Vorhabenträger mit den im Rahmen der Planfeststellungsverfahrens durchgeführten Untersuchungen vollumfänglich erfüllt hat. Weiterer Untersuchungen bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Es wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung der Einwender nach Gebietserweiterungen von Natura 2000-Gebieten im Planungsraum ist das Urteil des BVerwG vom 14.04.2010 zur A 44 (Hessisch-Lichtenau) nicht übertragbar, da die Kriterien für die Beanstandung der Gebietsabgrenzung anlegt, für den planfestgestellten Abschnitt der A20 nicht zutreffen. Weitere in den Einwendungen genannten Urteile beziehen sich z.T. auf eine Zeit mit unklarer Gebietskulisse (1989 und 1998) oder sind nicht von Relevanz, da es sich aus den oben angeführten Gründen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Bauabschnitt nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet handelt.

Hinsichtlich der Einwandes, mittelbare Einwirkungen seien aufgrund von Verschiebungen von Gebietsabgrenzungen anders zu beurteilen, wird als unsubstantiiert zurückgewiesen. Unabhängig von der Zurückweisung durch die Planfeststellungsbehörde wird hilfsweise auf die entsprechenden Ausführungen oben (faktisches Vogelschutzgebiet) verwiesen. Eine Änderung der Beurteilung der Einwirkungen ist allein aufgrund dessen nicht gegeben.

Bezüglich der einwenderseits angesprochen Veröffentlichung des LANU (2008) und der dort fehlenden Ansprache der Art Kiebitz wird im Hinblick auf die Thematik eines faktischen VSG auf die obigen Aussagen verwiesen.

(Kriterienkatalog/Auswahlprozess–landesweites Monitoring)
Die Beurteilung und Prüfung der Methode zur Ausweisung von EU-Vogelschutzgebieten und die in diesem Zusammenhang vorgetragenen generellen Einwendungen zu einem landesweiten systematischen Monitoring sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Sachverhalte, die im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses zu behandeln wären. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass diesbezügliche Forderungen an die Landesregierung Schleswig-Holstein zu richten wären. Dies gilt im Übrigen auch, soweit dies aus Sicht der Einwender noch nicht hinreichend mit Schreiben vom 05.10.09 des LLUR erfolgt ist, für einen definitiven Kriterienkatalog für die Auswahl von Vogelschutzgebieten. Die geforderte Akteneinsicht in die Akten zur Gebietsausweisung ist bei der Naturschutzverwaltung, nicht bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen.

(Vertragsnaturschutzflächen)
Die Abb. 4 des LBPs (Anlage 12.0), auf welche einige Einwender Bezug genommen haben, stellt die Räume dar, in denen auf Acker und Grünland geeignete Rast- und Nahrungshabitate für Rastvögel (Gänse und Schwäne) erhalten bzw. entwickelt werden sollen. Diese Flächen sind als sogenannte Vertragsnaturschutzflächen als Nahrungsgebiete für Gänse und Schwäne vom MELUR (vormals MLUR) vorgesehen. Die Schraffur stellt somit nicht die von Gänsen, Schwänen etc. nutzbare Fläche dar, sondern nur die Flächen, in der Landwirte entsprechende Verträge abschließen können. Die reale Verteilung der Gänse und anderer Rastvögel umfasst weitaus größere Gebiete, darunter u.a. auch das Untersuchungsgebiet. In Unterlage 12.0 wurde dargestellt und bewertet, dass auch der Nahbereich – wie die übrigen Ackerflächen der Elbmarsch – von Gänsen und anderen Rastvögeln unregelmäßig als Nahrungs- oder Rastgebiet genutzt wird. Die besonders bedeutenden Kerngebiete der Rastvögel in der Elbmarsch (z.B. Haseldorfer Marsch) sind in der Regel als Schutzgebiet gesichert, z.T. auch auf niedersächsischer Seite der Elbe. Der Vorwurf einiger Einwender, dass es sich bei Gebieten zwischen diesen Flächen um eine Freihaltezone für die A 20 handele bzw. handeln könnte oder der Gebietszuschnitt an die Planung angepasst wurde, wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Ferner wird auf die obigen Ausführungen („faktisches Vogelschutzgebiet“) verwiesen.

(systematische Kartierung der Rastvögel)
Der von den Einwendern im Zusammenhang mit den Rastvögeln genannte Vorwurf bezüglich der Vollständigkeit der Bestandserfassung und der Forderung einer systematischen Kartierung der Rastvögel im Zusammenhang mit dem Thema „faktisches Vogelschutzgebiet“ wird zurückgewiesen. Der im LBP dargestellte Bestand an Gast- und Rastvögeln entspricht den Ergebnissen der faunistischen Erhebungen zu den Zeitpunkten der Begehungen (2005/2006; GFN) sowie ergänzende Kartie-

rungen 2009 (GFN). Die Untersuchungsmethodik sowie des Umfang der Untersuchungen werden von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet. Die Forderung einer neuen Kartierung wird abgelehnt. Die Aussage der Einwender *„soweit die Flächen für den Vogelschutz in den letzten Jahren verschlechtert wurden, dürfte sich die Planung dies nicht zu Gute halten“* wird von der Planfeststellungsbehörde als unsubstantiiert zurückgewiesen. Unabhängig davon wird auf die obigen Ausführungen sowie auf Ziffer 5.018 verwiesen.
Im Ergebnis ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der dargelegten Gründe aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Gründe bestehen, den von den Einwendern angesprochenen Bereich im vorliegenden Bauabschnitt der A 20 als faktisches Vogelschutzgebiet zu behandeln. Auf eine weitere Auseinandersetzung mit diesem Thema wird daher verzichtet.

(Verkürzung der Beeinträchtigungspfade in der Verträglichkeitsprüfung)
Es wurde die Einwendung erhoben, dass es eine Verkürzung der Beeinträchtigungspfade in der Verträglichkeitsprüfung gebe. Der Einwand bezieht sich offenbar auf die Verträglichkeitsprüfung SPA „Unterelbe bis Wedel“ (DE 2323-401) und ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wenig substanziell: Es wird darauf erwidert, dass generell im Rahmen der durchgeführten Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen für die an der Elbe liegende Schutzgebietskulisse (Vogelschutzgebiet, FFH-Gebiete) alle vorhabenbedingten Wirkungen separat bewertet und deren Auswirkungen auf die betroffenen Schutz- und Erhaltungsziele geprüft wurden. Im Ergebnis können bei dem o.g. Vogelschutzgebiet erhebliche Beeinträchtigungen - auch bei kumulativer Betrachtung mit anderen Plänen und Projekten – ausgeschlossen werden. Auch hinsichtlich der weiteren im Rahmen des Vorhabens vorgelegten Verträglichkeitsprüfungen liegt hinsichtlich der Betrachtung vorhabenbedingter Beeinträchtigungspfade aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Mangel vor.

(Datengrundlage)
Von einigen Einwendern wurde die Bestandserfassung bzw. die Datengrundlage in Bezug auf die Verträglichkeitsprüfung zu dem VSchG DE 2323-401 „Unterelbe bis Wedel" kritisiert. Die grundsätzliche Kritik an der Verträglichkeitsprüfung und der in diesem Zusammenhang genannte Vorwurf einer nachlässigen Bestandserfassung werden seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Datengrundlagen entsprechen nach ihrer Auffassung den Anforderungen einer Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung (hier:Vorprüfung). Neben der Berücksichtigung der Datenquellen bzw. Datengrundlagen aus den Jahren 2002 bis 2004 und 2006 werden die Kartierergebnisse zu Brut- und Rastvögeln aus den faunistischen Untersuchungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan aus 2005/2006 in der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt. Vom Gutachter wurde auf die Ergebnisse aus Abfragen bei Behörden und Verbänden zurückgegriffen und diese berücksichtigt. Darüber hinaus wurden 2009 vom Vorhabenträger ergänzende Untersuchungen und eine Plausibilitätsprüfung durchgeführt. Dem Ergebnis, dass die Bestandsdarstellung in der VP aufrechterhalten werden kann, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an (vgl. „Aktualisierung des Fachgutachtens Biotoptypen und Fauna zum LBP A 20“; GFN 2010). Gemäß der Arbeitshilfe „Beachtung

des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung (LBV 2013) wurden die dort festgelegten Abfragen bei der zuständigen Fachbehörde (LLUR) berücksichtigt, so dass bis zum Zeitpunkt der Planfeststellung, die letzte Abfrage nicht älter als ein Jahr ist. Es ist also von ausreichend aktuellen Datenbasen für die Beurteilung der Bedeutung des Gebietes und der Auswirkungen des Vorhabens auszugehen.

(Untersuchung und Bewertung)
Bezüglich der von den Einwendern kritisierten Aussage in der Verträglichkeitsprüfung zu den Brutvögelbeständen innerhalb des Wirkraumes des Vorhabens, folgt die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Gutachters in Verbindung mit den vorgelegten Unterlagen. Auch die von einigen Einwendern kritisierte Einschätzung des Gutachters zur Bedeutung der betroffenen Flächen als Nahrungs- und Rastfunktion der Wattflächen ist nicht zu beanstanden. Im betroffenen Abschnitt des Elbufers ist vor dem Deich nur eine sehr schmale Wasserwechselzone ausgebildet, die auch unabhängig von Störungen durch Fußgänger, Hunde usw. Brut- und Rastvögeln kaum Nahrungsmöglichkeiten und keine gegen Beutegreifer gesicherten Schlafplätze bietet. Es sind keine für Brut- und Rastvögel wertgebenden Strukturen entwickelt. Die kleinflächigen Saumstrukturen weisen aufgrund ihrer lückigen Ausprägung und der hohen Störungsintensität keine Eignung als Lebensraum für die im Schutzgebiet als Erhaltungsziel benannten Arten auf. Somit ist aufgrund der Habitatausstattung keine bedeutende Population von Arten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der VSchRL zu erwarten. Diese Einschätzung wird durch die vorliegenden Kartierungen bestätigt. Die in der FFH-Verträglichkeitsprüfung getroffenen Aussagen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

(Critical loads)
Bezüglich der Einwendungen im Hinblick auf „Critical Loads“ wird auf die Ausführungen unten (FFH-Gebiet „ Schleswig Holsteinisches Elbästuar“ (DE 2323-392)) verwiesen.

(längere Untertunnelung)
Die im Zusammenhang mit den Rastvögeln geforderte längere Untertunnelung ist zurückzuweisen. Aus naturschutzfachlicher Sicht besteht kein Grund, die von den Einwendern angesprochenen Gebiete mit einem Tunnelbauwerk zu unterfahren. Es wird auf die obigen Ausführungen („faktisches Vogelschutzgebiet“) und auf Ziffer 5.018 verwiesen.

unüberwindbare Hindernisse
Es wurde von einigen Einwendern vorgetragen, dass es zu unüberwindbaren Hindernissen im Zusammenhang insbesondere mit dem Nachbarabschnitten (hier: in Schleswig-Holstein) kommen würde. Hinsichtlich des hier beantragten Planfeststellungsabschnittes wird auf die Ausführungen zur Erweiterungskulisse des FFH-Gebietes „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch sowie auf „faktisches Vogelschutzgebiet“ / „potenzielles FFH-Gebiet“ unter dieser Ziffer sowie auf Ziffer 2.3 verwiesen.

weitere Bauabschnitte der A20

Entgegen der Einwendung werden die „für die DASA-Erweiterung….vorgesehenen Flächen“ nicht von der A20-Trasse gekreuzt. (vgl. dazu Planfeststellungunterlage A20 Nord-West-Umfahrung Hamburg, Abschnitt A 23-L 114, Anlage 12.2.3, Blatt 1). Die Forderung nach Überarbeitung der Linienbestimmung bzw. der vorliegenden Planung zur A20 wird zurückgewiesen. Seitens der Planfeststellungsbehörde ergeht der Hinweis, dass die Planfeststellungsunterlagen die derzeit aktuelle Gebietskulisse von Natura 2000 berücksichtigen. Forderungen der EU zur Ausweisung weiterer Gebiete bzw. zur Vergrößerung von Gebieten bestehen nicht. In Bezug auf die Einwendungen zu faktischen Vogelschutzgebieten wird darauf hingewiesen, dass das Land seinerzeit Vogelschutzgebiete gemeldet hat, welche die EU bestätigt hat. Das Land prüft über ein Monitoring in regelmäßigen Abständen den Zustand seiner Vogelschutzgebiete. Wenn sich daraus entsprechender Nachmeldebedarf ergeben sollte, wird das Land entsprechende Schritte eingehen und ggf. neue Gebiete nachmelden. Die Grundlage für eine rechtskonforme Entscheidung ist damit gegeben.

Zu den von Einwendern vorgetragenen Bedenken, es käme im Abschnitt westlich Wittenborn bis westlich Weede der A 20 zu unüberwindbaren Hindernissen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass das Bundesverwaltungsgericht es nicht für notwendig befunden hat, den beklagten Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, sondern ihn allein für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt hat. Damit gehen die Richter von einer möglichen Fehlerheilung aus und sehen keine unüberwindbaren Hindernisse für das Vorhaben A20 generell. Insofern steht die A20 im hier verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt in keinem relevanten Zusammenhang mit den vom Einwender angemerkten Sachverhalten.

Auch die Datenerhebungen im Naturschutz sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dem jeweiligen Planungsstand der Unterlagen entsprechend ausreichend. Die Methodik der Umweltuntersuchung auf Ebene der Linienbestimmung, insbesondere der erforderlichen Einzeluntersuchungen und speziell Kartierungen entsprechen den anerkannten fachlichen Anforderungen und wurden im Rahmen von Scoping-Terminen in den zuständigen Kreisen mit den betroffenen Ämtern und Behörden sowie Vertretern der Verbände abgestimmt.

Die Planfeststellungsbehörde konnte insgesamt weder auf schleswig-holsteinischer Seite noch im weiteren Verlauf in Niedersachsen unüberwindbare Hindernisse ermitteln. Somit ist nicht zu erkennen, dass die Umweltbelange der Genehmigungsfähigkeit des beantragten Vorhabens unüberwindbar entgegenstehen. Es wird auf die materiell- -rechtliche Würdigung nebst Begründung sowie auf Ziffer 5.02 verwiesen.

FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322

Das ausgewiesene FFH-Gebiet „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch (DE 2222-321) liegt östlich der planfestgestellten Trasse. Der Mindestabstand zum ausgewiesenen Schutzgebiet beträgt

500 m. Im Bereich des Trassenverlaufs angrenzend an das FFH-Gebiet „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ wurde eine erweiterte Kulisse im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung einem Prüfprozess unterzogen. Es wurde vom Vorhabenträger eine Unterlage erstellt, in der geprüft wurde, ob das Vorhaben unter Einbezug der Erweiterungsfläche gemäß § 34 BNatSchG i.V.m. § 25 LNatSchG unter der Betrachtung möglicher Beeinträchtigungen auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten als zulässig einzustufen ist. Die Analyse der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele der Schutzgebiete kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen auszuschließen sind (vgl. Ausführungen unten). Es sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde alle Beeinträchtigungspfade in der FFH-Untersuchung hinreichend ermittelt und beurteilt worden und auch dem Ergebnis des Gutachtens kann gefolgt werden.

Kumulation

In der vorgelegten Verträglichkeitsprüfungen für das o.g. FFH-Gebiet wurde ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass es bei dem beantragten Vorhaben zu keinen kumulativen Auswirkungen kommt, die zusammen mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen der maßgeblichen Erhaltungsziele führen können. So wurde bei der FFH-VP auch der Schleswig-Holsteinische Folgeabschnitt entsprechend berücksichtigt. Bei der geplanten Wasserentnahme ist darauf hinzuweisen, dass die Kopplung der Wasserentnahme an das Schöpfregime sicherstellt, dass es zu keinen erheblichen Veränderungen in der Gebietshydrologie kommen kann, da nur Wasser genutzt wird, welches ansonsten vom Schöpfwerk in die Elbe und damit aus dem Gewässersystem der Wettern gepumpt würde. Es kommt somit nicht zu einer zusätzlichen Entnahme. Entsprechende technische Maßnahmen wie die Vorgabe einer maximalen Ansaugströmung und Schutzgitter sind vorgesehen. Insgesamt ist festzuhalten, dass das geplante Vorhaben auch unter der Betrachtung möglicher Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten als zulässig einzustufen ist (FFH VP „FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322; GFN 9/2014; Materialband). Auf die obigen Ausführungen zur Kumulation wird zudem verwiesen.

(Entscheidungserhebliche Berichte und Empfehlungen)

Im Zuge der 2. Planänderung wurde einwenderseits vorgetragen, dass entscheidungserhebliche Berichte und Empfehlungen das Vorhaben betreffend fehlen würden. Es ist unklar, was die Einwender mit fehlenden entscheidungserheblichen Unterlagen meinen. Es ist weiterhin unklar, was die Einwender mit „umfangreiches Material des LANU (jetzt: LLUR) zur Gebietsabgrenzung des FFH-Gebiets „Wetternsystem Kollmarer Marsch“ bzgl. der Leitart Schlammpeitzger“ meinen. Die Kulisse des für die VP zu Grunde gelegten Natura 2000-Gebiets „Wetternsystem der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322 wurde aktuell vom Gutachter in fachlicher Abstimmung mit der Obersten Naturschutzbehörde festgelegt. Hierzu wird auf die Ausführungen unten („potenzielles FFH-Gebiet“) verwiesen.

Die Unterlagen zur 2. Planänderung beinhalten im Materialband das Gutachten „Aufbereitung, Aktualisierung und Bewertung der Daten zum Schlammpeitzger für das FFH-Gebiet DE- 2222-321 unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ (Neumann 2014). In diesem Gutachten wurden alle verfügbaren Daten zum Schlammpeitzger ausgewertet sowie ergänzende Befischungen durchgeführt. Die erhobenen Daten sind umfassend in die zum Gebiet DE 2222-321 „Wetternsystem der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ eingeflossen.

potenzielles FFH-Gebiet

Die Einwender kritisieren die nach ihrer Auffassung mangelnde Gebietsangrenzung des FFH-Gebietes „Wetternsystem in der Kollmarar Marsch“ (zum Melde-/Auswahlprozess vgl. auch Ausführungen oben: „faktisches Vogelschutzgebiet“).

Wie bereits beschrieben, hat der Vorhabenträger zu diesem Sachverhalt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens hilfsweise und rein vorsorglich eine Betrachtung einer Erweiterungsfläche vorgenommen. Dazu wurden zunächst eine umfangreiche Datenrecherche und ergänzende Untersuchungen durchgeführt (Neumann 2014; Materialband), welche in die aktuell vorgelegte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabenträgers (GFN 2014; Materialband) einbezogen wurden. Vom Gutachter wurde eine Unterteilung der Flächen in Erweiterungsgebiet A und B vorgenommen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist vom Gutachter überzeugend dargelegt worden, dass lediglich die Erweiterungskulisse A maßgeblich ist. Die zu betrachtende Kulisse wurde aktuell vom Gutachter in fachlicher Abstimmung mit der Obersten Naturschutzbehörde festgelegt (vgl. Materialband). Für eine Erweiterung der gemeldeten Gebietskulisse in Richtung Norden (nördlich der B 431) gibt es fachlich wie rechtlich keinen Anlass (vgl. Darstellungen in der o.g. FFH-VP, Materialband). Zudem ist das nördlich der B 431 gelegene Gewässersystem hydrologisch und damit auch populationsbiologisch vollständig von dem gemeldeten FFH-Gebiet getrennt.

Als Ergebnis des Gutachtens ist festzustellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das Vorhaben im Einzelnen oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden können.

Von einigen Einwendern wurde angenommen, dass das Gebiet in der Krempermarsch besser geeignet sei, als das derzeit ausgewiesene Gebiet. Eine Nachmeldung des gesamten Gewässernetzes im Bereich des Untersuchungsgebietes des A20 Korridors sei erforderlich. Hierzu ergeht der Hinweis, dass -anders als bei VSG, bei denen grundsätzlich die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu melden sind- die Mitgliedsstaaten bei FFH-Gebieten einen fachlichen Ermessensspielraum haben. Ein Ergebnis der atlantischen Konferenz über die Meldung von Schutzgebieten ist, dass es für den Schlammpeitzger in Schleswig Holstein kein Nachmeldebedarf gibt. Somit ergibt sich unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Aspekte keine Pflicht zur

Berücksichtigung der in Rede stehenden Gebiete außerhalb der bereits vom Vorhabenträger betrachteten Gebiete.
Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht davon auszugehen, dass in Bezug auf das Vorhaben in diesem Zusammenhang weitere Gebiete vom Vorhabenträger hätten berücksichtigt werden müssen. Insgesamt ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem strengen Vorsorgeaspekt hinsichtlich des in Rede stehenden FFH-Gebietes inklusive der Erweiterungsfläche Genüge getan. Weitergehende bzw. verbleibende Kritik zur Gebietsabgrenzung dieses FFH-Gebiets wird daher als unbegründet zurückgewiesen.

geforderte Akteneinsicht
Die von Einwendern geforderte Einsicht in die Akten zur Gebietsausweisung ist bei der Naturschutzverwaltung, nicht bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Der Antrag wird daher abgelehnt.

aktuelles Fischmonitoring sei nicht berücksichtigt worden
Von einigen Einwendern wurde vorgetragen, dass die aktuellen Ergebnisse des Fischmonitorings (Neumann 2012) zu berücksichtigen seien. Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger im Zuge der Erstellung der aktuellen Verträglichkeitsprüfung (GFN 2014) eine umfangreiche Recherche, welche die von der Einwendung angesprochenen Untersuchung mit einbezieht sowie zusätzliche Untersuchungen zur Fischfauna vorgenommen hat (Neumann 2014, Materialband). Insofern hat der Vorhabenträger eine zusätzliche und hinreichende Unterlage mit nachvollziehbaren Ergebnissen vorgelegt. Hinsichtlich der vorgebrachten Kritik zum Monitoring der Fische wird auf die Ausführungen unten verwiesen.

verwendete Datengrundlage und Kartiermethode der Fische/Schlammpeitzger im FFH-Gebiet DE 2222- 321
Bezüglich der einwenderseits genannten Kritik hinsichtlich der Datengrundlage der FFH-Verträglichkeitsprüfung und der Annahme, dass keine hinreichend gültigen Aussagen zur Erheblichkeit der Beeinträchtigung auf die Erhaltungsziele des o.g. Gebietes gemacht werden können, wird erwidert, dass die Datenlage zur Durchführung der Verträglichkeitsuntersuchung insgesamt als hinreichend anzusehen ist. Wie unten aufgeführt, wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichende Untersuchungen durchgeführt. Verbleibende Forderungen im Hinblick auf das ausgewiesene FFH-Gebiet DE 2222-321 und die Kritik an der Kartiermethode ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet. Auch die im Rahmen des Verfahrens erfolgten ergänzenden Untersuchungen sind weder vom Ergebnis noch methodisch zu beanstanden.

Die im Rahmen des 2. Planänderungsverfahrens von einigen Einwendern vorgebrachte Annahme, es sei das Literaturverzeichnis des Berichts zum Schlammpeitzger unvollständig, wird als unsubstanti-

ierter Einwand durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen, da entsprechende Ausführungen der Einwender dazu offensichtlich fehlen.

durchgeführte Untersuchungen
Im Frühjahr sowie im Spätherbst 2003 wurden 9 Stationen (davon 3 in der Langenhalsener Wettern und 6 in zuführenden Gräben) elektrisch befischt. Im Mai 2009 wurde das Fischvorkommen in der Langenhalsener Wettern sowie in den zuführenden Gräben erneut erfasst. Unter Berücksichtigung der aktualisierten und ergänzenden Untersuchungen erlauben die vorhandenen Daten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Einschätzung von möglichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele.
Bezüglich der vom Vorhabenträger betrachteten Erweiterungskulisse wird im Hinblick auf den Untersuchungsumfang auf die obigen Ausführungen („potenzielles FFH-Gebiet“) sowie auf den Materialband verwiesen.

Bezüglich der einwenderseits angeführten Kritik an der Kartiermethodik und der in diesem Zusammenhang geforderten neuen Kartierung der Fische, insbesondere der Schlammpeitzger, ist darauf hinzuweisen, dass bei den meisten Erfassungstechniken nicht alle Tiere einer Population erfasst werden können. Zur Ermittlung des Artenspektrums, der Altersklassen und der relativen Abundanzen der Arten ist die Elektrofischerei jedoch hinsichtlich Fangeffizienz und Datensignifikanz als die bei weitem am besten geeignete Methode der fachlichen Praxis einzustufen (KRAPPE in „Artenschutzreport, Heft 24/2009:19“). Die Erfassungen wurden zudem durch einen erfahrenen Fischereibiologen durchgeführt. U.a. wurden auch ergänzende Kescherfänge durchgeführt. Beurteilungsrelevante neue Erkenntnisse sind durch weitere Erfassungen nicht zu erwarten.

(bau- und betriebsbedingte Auswirkungen)
Die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen durch Erschütterungen werden hinreichend in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322 (Materialband) betrachtet. Im Ergebnis können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Nachfolgend wird auf die einzelnen Punkte näher eingegangen.

Erschütterungen und Lärm
Es wurden Einwendungen hinsichtlich Beeinträchtigungen von Schutzzielen des betroffenen FFH-Gebiets und der Erweiterungskulisse durch Erschütterungen erhoben. Hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen von Erschütterungen auf den Schlammpeitzger durch die Anlage des Tunnelportals bzw. der Start-/Zielgrube, die Bohrung des Tunnels und die Herstellung der Brückenpfeiler bzw. Pfahlgründung wurde in der Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322 nachvollziehbar dargelegt, dass erhebliche bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, auch die durch den Bau-

stellenverkehr ausgehenden Wirkungen auf das Erhaltungsziel mit Sicherheit auszuschließen sind. Auch liegen hinsichtlich der Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzziels durch Erschütterungen ausreichende Aussagen zu den bau- und betriebsbedingt zu erwartenden Erschütterungen vor (Materialband: FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322). Es wird zudem auf die festgelegte Schadensbegrenzende Maßnahme unter Ziffer 2.3.5 nebst Begründung verwiesen. Als Schadensbegrenzende Maßnahme gemäß § 34 BNatSchG wird dem Vorhabenträger auferlegt, für die Anlage des Tunnelportals bzw. der Startgrube ein erschütterungsarmes Verfahren zu wählen.
Ein von einigen Einwendern beantragtes Bauverfahren („ohne Rammen/Rütteln“) in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wird -so wie von den Einwendern formuliert- abgelehnt. Auch eine von Einwendern beantragte Analyse von Erschütterungen bzw. Messungen zu Beginn der Gründungsarbeiten wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich gehalten.

Auswirkungen durch Lärmquellen aus dem Luftraum
Für den Schlammpeitzger (wie für alle Fische) sind nicht die Lärmimmissionen einer terrestrischen Immissionsquelle relevant, sondern nur die unter Wasser wirkenden Schalldruckpegel. Es sind alle das FFH-Gebiet DE 2222-321 mit seinen Erhaltungszielen betreffenden Beeinträchtigungspfade in der FFH-Untersuchung ermittelt und beurteilt worden. Die FFH-VP legt dar, dass erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebiets ausgeschlossen werden können. Die anhand einer detaillierten Prüfung der einzelnen Wirkfaktoren des Vorhabens auf die Erhaltungsziele ermittelten Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen werden von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Eine Ausnahmenprüfung gem. § 34 (3) BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Bitterling und Makrozoobenthos (hier: insbesondere wg. Fluss- bzw. Teichmuschel)
Bezüglich der einwenderseits geforderten Ausdehnung der Schutzziele des FFH-Gebietes für die Arten Bitterling sowie Fluss- bzw. Teichmuschel wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Auch die Kritik der Einwender an der Bewertung der Bitterling Population wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit dem Gutachter, der in seiner Einschätzung die aktuellen Erkenntnisse der Fachbehörden einbezieht. Demnach ist nach aktueller Einschätzung von Vertretern der oberen und der obersten Naturschutzbehörde bei dem Vorkommen der Art Bitterling im Wetternsystem von sogenannten Freilassungsbeständen, d.h. um ausgesetzte Individuen, die in das Wetternsystem vermutlich eingeschwemmt oder ausgesetzt wurden, auszugehen. Von dieser Art haben sich in diesem Grabensystem daher Populationen bilden können. Autochthone Vorkommen des Bitterlings in der Elbmarsch sind auszuschließen (GFN 9/2014; Materialband).
Die Planfeststellungsbehörde kann somit bereits aus diesem Grunde davon ausgehen, dass der Bitterling nicht zu den Erhaltungszielen des Schutzgebietes (DE 2222-321) zu zählen ist. Im aktuellen Standarddatenbogen ist diese Art nicht als Erhaltungsziel aufgeführt.
Auch Vorkommen von Muschel-Arten des Anhanges II der FFH RL wurden von den Fachgutachtern in seinen Erwiderungen und im Rahmen der Erörterung zur 1. Planänderung im Zusammen-

hang mit dem Vorkommen von Bitterlingen nachvollziehbar ausgeschlossen (vgl. Ausführung unten).
Bezüglich der Einwendungen, die sich im Zusammenhang mit den vorhabenbezogenen Wirkfakturen des Nachbarabschnittes beziehen (hier: Gefährdung u.a. von Bitterlingen durch Ansaugen), wird darauf hingewiesen, dass der einwenderseits genannte Bitterling wie erwähnt, nicht zu den Erhaltungszielen des in Rede stehenden Gebietes gehört. Darüber hinaus sind entsprechende Schutzmaßnahmen (Schutzgitter) vorgesehen (vgl. FFH-VP „FFH-Gebiet DE 2222-321 „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch“ unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322; GFN 9/2014; Materialband).

Von den Einwendern wurde eine erneute Untersuchung der Makrozoobenthos gefordert, da der Bitterling, der bei Kartierung der Langenhalsener Wettern nachgewiesen wurde, im Zuge der Fortpflanzung auf Fluss- bzw. Teichmuscheln angewiesen sei und Muscheln bei den Erfassungen bisher nicht nachgewiesen wurden. Von Einwendern wird weiter angeführt, dass alle Süßwassermuscheln gefährdet, eine Gefährdung der Muscheln aufgrund von Schadstoffeinträgen gegeben und entsprechende Schutzmaßnahmen erforderlich seien. Unabhängig davon, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Untersuchungen des Vorhabenträgers nicht zu beanstanden sind, wird vom Gutachter ergänzend erläutert, dass die vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen der Limnofauna gemessen an den Vorbelastungen des Langenhalsener Wetterns sehr gering und nicht geeignet, etwaig vorkommende Muschelbestände zu gefährden. Es ist zudem nicht zutreffend, dass alle Süßwasser(groß)muscheln in Deutschland stark gefährdet wären. Einige Unio- und Anodonta-Arten sind z.T. in Schleswig Holstein noch weit verbreitet und stellenweise häufig. Vorkommen der Bachmuschel (synonym: Kl. Flussmuschel, Unio crassus, Anh. IV FFH-RL), welche als einzige Muschelart eine artenschutzrechtliche Relevanz besäßen, können in der Langenhalsener Wettern aufgrund der unzureichenden Wasserqualität jedoch sicher ausgeschlossen werden. Der Forderung nach einer weitreichenden Überwachung bzw. Nacherfassung der Muschelbestände wird daher nicht entsprochen. Im Übrigen wird auf die Abfrage der LLUR Bestandsdaten verwiesen, welche gemäß der der Arbeitshilfe des LBV-SH 2013 („Beachtung des Artenschutzrechts bei der Planfeststellung“) durch den Vorhabenträger aktuell durchgeführt wurde (Anlage 12.0).

weitere Einwendungen im 2. Planänderungsverfahren zu Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Wetternsystems in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungsfläche P 2222-322“
Die im 2. Planänderungsverfahren geäußerte Kritik zu der vom Vorhabenträger vorgelegten FFH-VP insbesondere zur Beeinträchtigung des Erhaltungsziels und zur Gefährdung des Lebensraums wird zurückgewiesen. Dies bezieht sich auch die Kritik an der Bewertung der Beeinträchtigungen sowie hinsichtlich der Bewertung der Dauer der Beeinträchtigungen. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Bewertungen bzw. dem Ergebnis des vorgelegten Gutachtens. Es wird auf den Materialband sowie auf Ziffer 2.3.4 nebst Begründung und Anlage 12.0 verwiesen.

Die von einigen Einwendern vorgebrachte Äußerung „*dass der „Globalangriff“ auf die Landschaft mit insbesondere dem intensiven Eingrif in die Bewässerungssysteme dem ohnehin strapazierten Lebensraum „den Rest geben“ könnte*“ wird als unkonkret zurückgewiesen. Dies gilt auch für Aussagen zur FFH-VP Wetternsystems in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungsfläche P 2222-322; Seite 13 (Materialband) hinsichtlich der in der genannten Unterlage aufgeführten Beeinträchtigungen. Eine konkrete Erwiderung darauf ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht möglich.
Hinsichtlich der von Einwendern thematisierten Dauer von Bauarbeiten ist darauf hinzuweisen, dass die baulichen Eingriffe in die Gewässer sehr schnell abgeschlossen sind und sich keinesfalls über die gesamte Bauzeit des Tunnelabschnitts erstrecken. Der pauschale Einwand einer unzureichenden Prüfung der hydrologischen Eingriffe wird mit Verweis auf die umfangreichen eingereichten Unterlagen und die spezifischen Prüfschritte z.B. im Rahmen der FFH-VP zurückgewiesen (Materialband).

Die Kritik zur Lärmbelastung der Fische wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Es wird seitens der Einwender vorgetragen, die Aussagen zur Lärmbelastung der Fische seien überwiegend spekulativer Natur. Es seien keine Aussagen über die tatsächlichen Lärmverhältnisse vor Ort vorhanden. Hierzu wird erwidert, dass die Aussagen des Gutachtens aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als hinreichend erachtet werden. Dies gilt auch für Einschätzungen bezüglich der Einträge in die Gewässer insbesondere im Hinblick auf die Bewertung der Erheblichkeit bezogen auf das Erhaltungsziel des Gebietes.

Die Annahme der Einwender, dass die Autobahn unter Einbezug der nunmehr betrachteten Erweiterungskulisse zu weichen hat, greift nicht. Die Forderungen zum Linienbestimmungsverfahren ergaben sich aus den zu dieser Zeit ausgewiesenen Gebieten. Hinsichtlich der vom Planungsträger aus Vorsorgegründen betrachteten Erweiterungskulisse wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Von Einwendern wurde zu Einträgen, insbesondere zu Chlorid-Einträgen in das Wetternsystem vorgetragen. Es seien keine quantitativen Ermittlungen erfolgt und es wurden die vom Gutachter ermittelten Grenzwerte zu Chlorid Einträgen kritisiert. Hierzu wird erwidert, dass die Vorgehensweise bei der Konfliktprognose für die Beurteilung des Konfliktfeldes als ausreichend erachtet wird. Zudem erfolgte eine Überprüfung der Chlorid-Werte, die in die relevanten Gewässer eingeleitet werden sollen. Hinsichtlich der Einwendungen zu Chlorid-Grenzwerten wird darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabenträger ein Gutachten als ergänzende Sachverhaltsermittlung vorgelegt wurde. Der Gutachter hat eine intensive Recherche durchgeführt und sich mit Fragen von Orientierungswerten/Grenzwerten für die Art Schlammpeitzger auseinandergesetzt. Demnach sollte die Belastung den von der LAWA festgesetzten Orientierungswert für Niederungsgewässer von 200 mg/l Cl (Mittelwert) nicht übersteigen (Recherche zur Salz- bzw. Chloridtoleranz des Schlammpeitzgers; Neumann 2014). Dieser Einschätzung folgt die Planfeststellungsbehörde.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Kraft- und Schmierstoffen wird erwidert, dass signifikante Kraft- und Schmierstoffeinträge allenfalls bei Störfällen zu erwarten sind. Störfälle werden durch die Anwendung der guten fachlichen Praxis und der einschlägigen Vorschriften im Rahmen des Baubetriebs soweit wie möglich vermieden. Die verbleibenden Restrisiken entziehen sich einer Bewertung im Rahmen der regulären Umweltfolgenprüfungen. Es wird auf Ziffer 5.08 und 5.022 verwiesen.

Anders als von Einwendern vorgetragen, wird die Vorgehensweise bei der Konfliktprognose für die Beurteilung des Wirkfaktors „Bau- und betriebsbedingte Immissionen von Luftschadstoffen“ als hinreichend eingestuft. Hinsichtlich der Einwendungen zu baubedingte Tötungen des Erhaltungszieles sind die vorgesehenen Schutzmaßnahmen als hinreichend anzusehen. Es wird zudem auf Ziffer 5.018 verwiesen.

Hinsichtlich der Kritik, es seien keine Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorgesehen, wird darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde für das FFH-Gebiet „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ eine Schadensbegrenzungsmaßnahme gemäß § 34 BNatschG festgesetzt hat. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung Nr. 10 unter Ziffer 2.3.5 verwiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind weitere Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht erforderlich. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass sowohl Vermeidungsmaßnahmen zur Reduzierung einzelner Konflikte in der Planung in großem Umfang eingestellt worden sind.

(weitere Arten)
Es wurde von Einwendern angeführt, dass weitere Arten (hier: Steinbeißer; Rapfen; Arten des Anhanges 2 der FFH-RL) im für das Vorhaben relevanten Gebiet zu betrachten seien. Da die wiederholten Fischereibiologischen Erfassungen (dargestellt in Neumann 2014; im Materialband) keinerlei Hinweise auf signifikante Vorkommen der genannten Arten im A20-Abschnitt Landesgrenze bis B431 ergaben und diese Arten bei keiner der Erfassungen nachgewiesen wurden, wird der Einwand allein aus diesem Grunde zurückgewiesen. Generell ist darauf hinzuweisen, dass von dem in der aktuell geprüften Schutzgebietskulisse vorkommenden Arten des Anhang II FFH-RL im Rahmen der FFH-VP nur die Arten betrachtet werden, die als Schutz- und Erhaltungsziel für dieses spezifische Gebiet benannt sind.

(Zerschneidung)
Eine funktionale Zerschneidung des Gewässersystems wird durch die gewählten Gewässerquerungen sicher vermieden. U.a. sind für die Langenhalsener Wettern ein großlumiges Brückenbauwerk, für die Kleine Wettern bei der Zuwegung zur Bodenzwischenlagerfläche eine temporäre Verrohrung, bei der Kleinen Wettern eine Verlegung und Schaffung eines neuen Fließgewässerabschnittes, bei der Deichreiher Wettern eine Querung zum Wirtschaftsweg mittels Brücke sowie weiter südlich bei der geplanten Zuwegung zur Baustelleneinrichtungsfläche eine temporäre Verrohrung und an

der Landwegwettern sowie an der kleinen Wettern eine Verlegung und Schaffung eines neuen Fließgewässerabschnittes vorgesehen. Eine Zerschneidung tritt damit nicht ein.

(bau- und betriebsbedingte Schweb- und Nährstoffeinträgen)
Hinsichtlich der Einwendungen zu bau- und betriebsbedingten Schweb- und Nährstoffeinträgen wird auf die Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen verwiesen (MB S 6, S 22, S30, S36, S44, S49; Anlage 12.0). Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einschätzung des Gutachters, der nachvollziehbar dargelegt, dass es selbst bei vereinzelten Auftreten von temporären und geringen Sedimenteinträgen nur ein geringes Konfliktpotenzial gegeben ist. Schlammpeitzger kommt in stehenden verschlammten Gräben vor. Er ist an solche Gewässer angepasst, kann sich im Schlamm vergraben und aufgrund seiner speziellen Atmungstechnik (Haut- und Darmatmung) sogar eine zeitlang mit sehr geringen Sauerstoffgehalten auskommen. Aufgrund seiner an den Lebensraum (nährstoffreiche, verschlammte Marschgewässer) angepassten Lebensweise ist der Schlammpeitzger unempfindlich gegen Schweb- und Nährstoffeinträge. Bei dem von Einwendern in diesem Zusammenhang angeführte Art. 12 Abs. 1 lit. b FFH-RL ist darauf hinzuweisen, dass sich dieser Artikel auf den Artenschutz und nicht auf das Natura 2000-Regime bezieht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Fischotter
Seitens der Einwender wurde angeführt, dass Grabenabschnitte wie die Langenhalsener Wettern aufgrund des Vorkommens des Fischotters in das FFH-Gebiet hätte einbezogen werden müssen und eine Ausweisungsverpflichtung bestände. Hinsichtlich der rechtlichen Aspekte zum Ausweisungsstand, Auswahlprozess etc. von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung wird zunächst auf die obigen Ausführungen („faktisches Vogelschutzgebiet“) verwiesen.
Ferner ist anzumerken, dass von der Planung eingeräumt wird, dass die Art im Untersuchungsgebiet vorkommt. Es ist aber davon auszugehen, dass die vom Fischotter bevorzugten Lebensraumstrukturen (z.B. Versteckmöglichkeiten) nur unzureichend vorhanden sind. Die faunistischen Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass der Untersuchungsraum aktuell allenfalls als Wanderkorridor genutzt wird. Dabei kommt insbesondere der Langenhalsener Wettern als größerer Vorfluter eine Bedeutung als Wanderkorridor zu. Aufgrund dieser fachgutachterlichen Aussagen und der Berücksichtigung der aktuellen Abfrage des LLUR Artkatasters (GFN März 2014) ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit für die Art keine Hinweise, dass das Gebiet im Sinne der FFH-RL ausweisungspflichtig ist. Davon ausgehend stellen sich auch die Fragen der Verbesserung des Gewässers bzw. eines möglicherweise anderen Ausgangsbestandes aus Gründen des Gebietsschutzes nicht.

Bezeichnung "Alte Wettern" - „Deichreiher Wettern“
Hinsichtlich des Hinweises des NABU einer unklaren Bezeichnung des Befischungsortes G2 (Faunagutachten, Materialband) wird eingeräumt, dass die Bezeichnung der Wettern in der Tat wider-

sprüchlich ist. Die „Alte Wettern“ des Fachbeitrags Fische ist in den übrigen Unterlagen in der Regel als „Deichreiher Wettern“ benannt. Die kartografische Darstellung der Probestelle in der Wettern, die parallel zur Deichreihe in Nord-Süd-Richtung verläuft, ist jedoch korrekt. Für die Beurteilung ist diese missverständliche Bezeichnung somit nicht von Bedeutung. Daher wird eine Änderung des redaktionellen Fehlers für nicht erforderlich gehalten.

Monitoring
Hinsichtlich der allgemeinen Kritik zum Monitoring von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung, der Forderung nach einer landesweiten Untersuchung des Schlammpeitzgers ist darauf hinzuweisen, dass diesbezügliche Kritik bzw. Forderungen an die Landesregierung Schleswig-Holstein zu richten wären. Auf die obigen Ausführungen zum Vogelschutzgebiet „Unterelbe bis Wedel“ (DE 2323-401) wird zudem verwiesen.

längere Untertunnelung
Die Forderung einer längeren Untertunnelung wird zurückgewiesen. Durch die Dimensionierung des Brückenbauwerks und der Gestaltung des Gewässers (Beibehaltung des Querschnitts) bleibt die Durchlässigkeit für Pflanzen und Tiere (hinsichtlich des FFH-Gebietes „Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322 insbesondere für den Schlammpeitzger) erhalten. Auch aus anderen Gründen (hier z.B. Fischotter) ist der Antrag einer Untertunnelung abzulehnen. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Kapitel sowie ergänzend auf Ziffer 5.018 verwiesen.

Beeinträchtigungspfade seien unzureichend berücksichtigt
Bezüglich der Einwendungen, dass Beeinträchtigungspfade für das o.g. FFH-Gebiet unzureichend berücksichtigt seien, werden –sofern diese nicht durch die angepasste Planung, insbesondere durch die neu erstellte FFH VP einwenderseits als erledigt betrachten werden, zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind alle das FFH-Gebiet DE 2222-321 mit seinen Erhaltungszielen betreffenden Beeinträchtigungspfade inklusive der Erweiterungsfläche in der FFH-Untersuchung korrekt ermittelt und beurteilt worden (Materialband).

FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ (DE 2323-392)
Das FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ wird durch das Vorhaben vollständig unterführt. Die Tunnelbaustelle (Portal) liegt mehr als 500 m vom Schutzgebiet entfernt.
Die Analyse der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele der Schutzgebiete kommt zu dem Ergebnis, dass relevante Beeinträchtigungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Gebiete führen könnten, auszuschließen sind. Entgegen der Auffassung bzw. der Kritik einiger Einwender am Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung, ist das Ergebnis des Gutachters aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und methodisch und sachlich nicht zu beanstanden. Dies gilt auch für die Aussagen des Gutachters zur abschirmenden

Wirkung des Deiches hinsichtlich baubedingter Beeinträchtigungen und der Beurteilung der Gesamtbelastung der Elbe.
Hinsichtlich der Einwandes, mittelbare Einwirkungen in das Elbästuar seien aufgrund von Verschiebungen von Gebietsabgrenzungen anders zu beurteilen, wird von der Planfeststellungsbehörde aufgrund des unklaren Hinweises, der nicht weiter ausgeführt wurde, als unsubstantiiert zurückgewiesen. Unabhängig davon wird auf die obigen Ausführungen („Potenzielles FFH-Gebiet“ / „Faktisches VSG“) verwiesen.

Die von einigen Einwendern vorgetragene Kritik hinsichtlich der festgelegten Erhaltungsziele (“Abgrenzung der Erhaltungsziele“) für dieses Schutzgebiet wird zurückgewiesen. Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht davon auszugehen, dass diese unzureichend sind.

Kumulation
Für jedes Natura 2000 Gebiet wurde im Einzelfall geprüft, welche Vorhaben ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können. Bezüglich möglicher Kumulationswirkungen des beantragten Vorhabens zu den von einigen Einwendern angesprochenen Folgeabschnitten (Schleswig Holstein) ist festzuhalten, dass solche Wirkungen mindestens aufgrund des räumlichen Aspektes auszuschließen sind. Auf die jeweiligen Ausführungen oben zur Kumulation wird zudem verwiesen.
Auch die angeführte Annahme möglicherweise erheblicher Beeinträchtigungen infolge von Kumulationseffekten der Fahrrinnenanpassung der Elbe (“Elbvertiefung“) mit dem beantragten A20 Tunnel auf das FFH-Gebiet „Schleswig- Holsteinisches Elbästuar“ wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des 2. Planänderungsverfahrens eine ergänzende Stellungnahme unter Berücksichtigung des aktuellen Gutachtens zur Fahrrinnenanpassung der Elbe vorgelegt („Berücksichtigung kumulativer Vorhaben im Rahmen der Verträglichkeitsprüfungen im Elbraum“; GFN; Juli 2014). Dem Ergebnis des Gutachters, dass erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Arten und Lebensraumtypen infolge kumulierender Wirkungen sicher auszuschließen, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Demnach wirken die geringen Beeinträchtigungen allenfalls lokal und zeitlich sehr begrenzt. Eine Kumulation wäre zudem nur denkbar, wenn es zu einer zeitlichen Überlagerung beider Vorhaben käme. Aber selbst in diesem Fall sind die möglichen vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen auf die maßgeblichen Arten und LRT zu gering, um durch das hier zu prüfende Vorhaben der A20 eine erhebliche Beeinträchtigung der maßgeblichen Schutzgüter auszulösen. Veränderungen des Erhaltungszustands der maßgeblichen Arten des Anh. II bzw. charakteristischer Arten der LRT des Anh. I FFH-RL z.B. durch Verluste einzelner Individuen sind durch die sehr geringen Auswirkungen des Vorhabens ebenso auszuschließen wie Beeinträchtigungen der LRT des Anh. I FFH-RL z.B. durch Flächenverluste oder Immissionen.

Critical loads

Im Rahmen der 1. Planänderung wurde der Planfeststellungsbehörde vom Vorhabenträger ein Gutachten zu luftbürtigen Stickstoffeinträgen vorgelegt, welche möglichen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele im FFH-Gebiet Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und etwaige Auswirkungen zum Vogelschutzgebiet betrachtet („Stellungnahme zu möglichen Auswirkungen von luftbürtigen Stickstoffeinträgen auf Erhaltungsziele der Natura 2000 Gebiete des schleswig-holsteinischen Elbeästuars“; KIfL, 2012, Materialband). Diese Ergebnisse wurden in den Verträglichkeitprüfungen (FFH-Gebiet DE 2323-392; SPA 2323-401) einbezogen. Von einigen Einwendern wird das Ergebnis, dass es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen auf die relevanten Lebensraumtypen des FFH-Gebietes kommt, ohne weitere Ausführungen hierzu bestritten. Bei den in der Einwendung genannten Lebensraumtypen 1130 (Ästuarien), 1140 (Vegetatitionsfreies Watt) und 6340 (feuchte Hochstaudenfluren) handelt es sich um schwach bis nicht empfindliche Lebensraumtypen in Bezug auf Stickstoffeinträge (vgl. Tab. 1; KIfL 2012, Materialband). Neuere wissenschaftliche Daten gehen nicht von einer Änderung dieser Einschätzung aus. Nach dem Stand der Wissenschaft sind die in der Einwendung genannten Lebensraumtypen weiterhin als unempfindlich gegenüber luftbürtigen Stickstoffen einzustufen. Die durchgeführte Immissionsprognose der LAIRM Consult GmbH, November 2012 (Materialband) zeigt, dass die kritische Deposition auch unter Einbeziehung der aktuellen Vorbelastung deutlich unterschritten werden wird.

Eine Wechselwirkung zwischen Stickstoffeinträgen und Avifauna könnte sich ergeben, wenn die Einträge eine relevante Veränderung der Habitatstrukturen auslösen. Die Berücksichtigung der Belange des Vogelschutzgebiets deckt sich deshalb mit der Betrachtung der Auswirkungen auf die FFH-Lebensraumtypen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes DE-2323-401 „Unterelbe bis Wedel" durch vorhabenbedingte luftbürtige Stickstoffeinträge werden vom Gutachter mit Sicherheit ausgeschlossen. Die Planfeststellungsbehörde kann dieser Einschätzung folgen. Entsprechende Einwände werden zurückgewiesen.
Die Annahme einiger Einwender, dass die LKW-Anteile im Hinblick auf Critical loads nicht korrekt eingeschätzt worden seien, wird zurückgewiesen. Es wird auf Ziffer 5.07 und 5.08 verwiesen.

Beeinträchtigung der Finte

In einigen Einwendungen wurde vorgetragen, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen auf relevante Fischarten (Finte, Rapfen) nicht ausgeschlossen werden könnten und ein Abweichungsverfahren nach § 34 BNatSchG notwendig sei. Es seien insbesondere Laich- und Aufwuchshabitate der Finte von den Einwirkungen durch Lärm und Erschütterungen betroffen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wurde seitens der vom Vorhabenträger vorgelegten Verträglichkeitsprüfung (FFH Elbästuar DE 2323-392) ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch diesen Wirkpfad ausgeschlossen werden können. Es wird auf den Materialband verwiesen.

Prozesswasserentnahme

Von einigen Einwendern wurde zum Laichplatz der Finte bei Bielenberg vorgetragen. Insbesondere werden Beeinträchtigungen auf das Erhaltungsziel Finte infolge des Ansaugens für möglich gehalten und weitere Untersuchungen für erforderlich gehalten. Ergebnisse von fischereibiologischen Untersuchungen haben gezeigt, dass zumindest im Frühling 2008 Finten auch vor Bielenberg am Südende der Glückstädter Nebenelbe gelaicht haben (vgl. IBP 2010). Zumindest in manchen Jahren beschränkt sich das Laichgeschehen damit nicht – wie lange angenommen wurde – auf das linke Ufer der Elbe. Zudem scheinen tendenziell Verlagerungen der Laichplätze in Richtung der Nordsee zu bestehen (Magath & Thiel 2013), obgleich an dem bekannten Hauptverbreitungsbild der Finten-Laichplätze weiterhin festgehalten werden kann. Bisherigen Beobachtungen zufolge bevorzugen Finten Laichgebiete, die freistehende, strömungsexponierte Sandbänke und angrenzende Ruhe-Pools bieten.

Aufgrund der hohen Strömungsgeschwindigkeiten und des intensiven Wasseraustausches mit dem Hauptstrom stellt das Südende der Glückstädter Nebenelbe (sog. Kartoffelloch) zwar einen grundsätzlich geeigneten Laichstandort dar, als Aufwuchsraum für Finten und für weitere nicht-rheophile Arten ist die Glückstädter Nebenelbe dennoch von untergeordneter Bedeutung. Schwachdurchströmte Aufwuchsgebiete für Finten in frühen Entwicklungsstadien fehlen im Umfeld des Bielenberger Laichstandortes. Dieses bedeutet, dass ein vermutlich sehr hoher Anteil der dort abgegebenen Eier nicht zum Erhalt der Population beiträgt und dass damit eine typische sink- Situation entsteht, indem der dort abgegebene Laich verloren geht und das Gebiet wie eine „ökologische Senke“ bzw. „Falle“ fungiert, die zu Netto-Individuenverlusten führt.

Demnach handelt es sich bei dem Laichplatz vor dem Bielenberger Wald um einen für den Populationserhalt nicht relevanten Bereich, der nur vereinzelt genutzt werden kann. Der vom Vorhaben potenziell beeinträchtigte Bereich (Wasserentnahme und –einleitung) liegt zudem rd. 2,5 km stromaufwärts an einem „Prallhangbereich“, wo weder Sandbänke noch strömungsberuhigte Zonen für die Larven zu erwarten sind. Auswirkungen durch die dortige Wasserentnahme bzw. –einleitung sind auf etwaige Laich- und Aufwuchsplätze im Raum Bielenberg sind schon aufgrund des großen Abstands sicher auszuschließen (Ergänzungen zum Vorkommen der Finte im Rahmen der FFH-VP für das FFH-Gebiet „Elbästuar“; GFN 2014, Materialband).

Insgesamt ist festzuhalten, dass es durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommen wird. Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit der Beurteilung des Gutachters. Eine Nacherfassung wird abgelehnt. Auf die nachfolgenden Ausführungen wird zudem verwiesen.

Datengrundlage

Bezüglich der einwenderseits genannten Kritik hinsichtlich der Datengrundlage der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ (DE 2323-392) und der Annahme, dass keine hinreichend gültigen Aussagen zur Erheblichkeit der Beeinträchtigung auf die Erhaltungsziele des Gebiets gemacht werden kann, wird erwidert, dass die Datenlage zur Durch-

führung der Verträglichkeitsuntersuchung insgesamt als hinreichend anzusehen ist. Forderungen nach Durchführung eines Abweichungsverfahrens nach § 34 BNatSchG (vgl. Ausführung unten) oder Forderungen nach Kartierungen der wassergebundenen Fauna im FFH-Gebiet „Schleswig-Holsteinisches Elbästuar“ werden abgelehnt. Die prüfungsrelevanten Arten wurden vom Gutachter ermittelt. Zu den Aussagen der Verträglichkeitsprüfung (GFN Dez. 2012) hat der Vorhabenträger zudem im Laufe des Planfeststellungsverfahrens Ergänzungen vorgenommen (Ergänzungen zum Vorkommen der Finte im Rahmen der FFH VP für das FFH-Gebiet „Elbästuar“, GFN 2014; Materialband). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat der Gutachter insgesamt überzeugend und in nicht zu beanstandender Weise darlegt, dass die Datenlage der vorgelegten und in der Öffentlichkeit ausgelegten Unterlagen in diesem Fall als hinreichend anzusehen ist, um eine Beurteilung möglicher Beeinträchtigung von Erhaltungszielen vornehmen zu können. Die Auffassung des Gutachters, dass eine weitergehende Untersuchungen zu keinem weiteren Erkenntnisgewinn führen würden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. In dem zuletzt genannten Gutachten wurden im Hinblick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (hier: „Finte“) u.a. für diesen Elbeabschnitt die derzeit aktuellsten Untersuchungen, zu denen Untersuchungen zur Thematik der Fintenlaichproduktion gehören, herangezogen (Gutachterbüro BioConsult). Dem Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung und unter Bezugnahme der in der ergänzenden Stellungnahme getroffenen aktuellen Aussage des Gutachters, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele ausgeschlossen werden können, wird seitens der Planfeststellungsbehörde gefolgt.

Zu keinem weiteren Erkenntnisgewinn –weder aus Gründen des Arten- noch aus den des Gebietsschutzes- würde aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die von Einwendern geforderte Kartierung der Arten des Anhanges IV der FFH Richtlinie (Stör, Nordseeschnäpel) führen, welche zudem nicht im aktuellen Standarddatenbogen des Schutzgebietes aufgeführt sind. Sie wurden zudem vom Vorhabenträger im Zuge der Planänderung im Artenschutzfachbeitrag (vgl. Ziffer 5.018 dieses Beschlusses) sowie in der FFH-VP hinreichend behandelt. Auf den Materialband wird verwiesen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die in den erstellten Fachgutachten beschriebene Bestandsdarstellung und Beeinträchtigungsprognose unter Berücksichtigung der erfolgten Ergänzungen für alle hier erstellten Verträglichkeitsprüfungen aufrechterhalten werden kann. Auf die obigen Ausführungen zu den einzelnen relevanten Gebieten Gemeinschaftlicher Bedeutung wird zudem verwiesen.

Weitere Einwendungen zu Natura 2000 Gebieten

Abweichungsverfahren nach §34 (3) BNatSchG

Hinsichtlich der Annahme einiger Einwender, es seien für die genannten Natura 2000 Gebiete Abweichungsverfahren nach § 34 (3) BNatSchG erforderlich, wird seitens der Planfeststellungsbehörde erwidert, dass aufgrund der nachvollziehbaren Ergebnisse der jeweiligen Verträglichkeitsprüfungen, kein Abweichungsverfahren vorgesehen ist. Die von den Einwendern geforderte Berücksichti-

gung von Aspekten wie „Allgemeinwohl/zwingende Gründe des öffentlichen Interesses“ sind daher nicht von Relevanz. Das Projekt ist entgegen der Auffassung der Einwender zulässig. Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es wird von einer richtlinienkonformen Umsetzung ausgegangen.
Es wird ergänzend auf Ziffer 5.018 verwiesen.

<u>Zu 5.020</u> (Arbeitshilfen und Leitfäden)

(Gewaltenteilung)

Hinsichtlich der Kritik der Einwender, dass durch die Beauftragung eines Gutachters, der gleichzeitig an Forschungsvorhaben zur entsprechenden Thematik beteiligt ist, der Grundsatz der Gewaltenteilung verletzt sei, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht begründet. Der von den Einwendern angesprochene Arbeitshilfen (Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung, LBV-SH 2013), Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr (Garniel, A. & U. Mierwald, 2010) sowie der Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, BMVBS 2004) stellen einen allgemein anerkannten Sachstand dar. Darüber hinaus steht die Erarbeitung von Leitfäden und Arbeitshilfen einer Bearbeitung von Projekten als Gutachter nicht entgegen. Die Objektivität des Arbeitsergebnisses wird dadurch nicht in Frage gestellt.

(Gutachter)

Der von einigen Einwendern vorgebrachte Vorwurf einer nicht neutralen Aufstellung von Gutachten zugunsten des Vorhabenträgers wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die Unabhängigkeit der Gutachten bzw. Gutachter anzuzweifeln.

(Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“)

Bezüglich der vorgetragenen Hinweise und Bedenken zu der verwendeten Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (BMVBS 2010) wird zunächst darauf hingewiesen, dass die o.g. Arbeitshilfe nicht wie einigen Einwendern mehrfach genannt „Vögel und Lärm“ sondern „Vögel und Straßenverkehr“ heißt. Die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Garniel, A. & U. Mierwald, 2010), welche auf die Ergebnisse des F+E-Vorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur „Quantifizierung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna“ (Garniel et al. 2007) fußt, findet in der Fachwelt eine breite Akzeptanz. Der Vorhabenträger ist gehalten, die Arbeitshilfe bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen von Vögeln durch das Vorhaben, bei der Ableitung von Vermeidungsmaßnahmen sowie bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen anzuwenden.
Die genannte Arbeitshilfe wurde mittlerweile mehrfach vom BVerwG und anderen Gerichten als geeignetes Beurteilungsinstrument akzeptiert (vgl. BVerwG 9 A14. 12; 06.11.13; Rd. 140ff). Die Anwendung der Arbeitshilfe steht insofern außer Frage. Daher wird die in diesem Zusammenhang aufgeführte Kritik an der Arbeitshilfe zurückgewiesen und genannte Forderungen (Abzielen auf

Verkehrsstärken, Verwendung von Lärmindizes) werden abgelehnt. Auch die geforderte Bemessung der Lärmbeeinträchtigungen der Fauna nach der Kapazität der Autobahn wird abgelehnt, da ein Einstellen der Verkehrsstärken nach der Kapazität der Autobahn in die schalltechnische Untersuchung im Übrigen den gesetzlichen Regelungen widerspricht. Es zudem wird auf Ziffer 5.08 und 5.018 verwiesen.

(Rastvögel seien nicht berücksichtigt worden)
Entgegen der Behauptung in den Einwendungen, dass Rastvögel nicht einbezogen wurden, wird entgegnet, dass sowohl Brut- wie auch Rastvögel in die Betrachtung der Arbeitshilfe sehr wohl mit einbezogen wurden. Auch die ausgelegten naturschutzfachlichen Unterlagen berücksichtigen Brut- und Rastvögel.

Die Planfeststellungsbehörde weist im Zusammenhang mit der Stellungnahme einiger Einwender zur 1. Planänderung darauf hin, dass es sich bei der Aussage *„Die Verknüpfung mit Fragen des Gebietsschutzes bleibt unklar. Das Ergebnis des Gutachtens ist i.W. die Ermittlung eines gewissen Ausgleichsbedarfs. Von daher ist nicht einmal klar, wie weit die Lärmbetrachtungen in die artenschutzrechtlichen Betrachtungen einbezogen sind“* um einen unklaren Hinweis handelt und als unsubstantiiert zurückgewiesen. Offenbar wird in dem Einwand europäischen Gebietsschutz, Eingriffsregelung und Artenschutzrecht vermengt. In den FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele in ihren maßgeblichen Bestandteilen durch Lärm und Erschütterungen benannt. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde der Ausgleichsbedarf für die Beeinträchtigungen der Avifauna durch Lärm und Störungen entsprechend der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ ermittelt. Im Artenschutzfachbeitrag wurde geprüft, inwieweit gegen Verbote des § 44 Abs.1 BNatSchG verstoßen wird.

Sowohl der oben erwähnte Forschungsbericht wie auch die Arbeitshilfe erläutern ausführlich, dass der Lärm nicht für alle Vogelarten (Brut- und Rastvögel) gleichermaßen relevant ist. Die Relevanz des Lärms hängt von der Bedeutung der akustischen Kommunikation im Lebenszyklus der einzelnen Arten ab. Über den Lärm hinaus haben Straßen und der Verkehr empirisch nachweisbare Effekte (z.B. optische), die auch auf die Arten wirken, die nicht lärmempfindlich sind. Die von Einwendern genannte Auslegung von Arbeitshilfe und Forschungsbericht, dass die Arbeitshilfe selber darauf hinweise, es gehe letztlich nur um Verkehrsstärken, ist daher nicht korrekt. Für die lärmempfindlichen Arten sind Lärm und die übrigen Wirkungen von Bedeutung. Deshalb wurde in der Arbeitshilfe für die lärmempfindlichen Arten die Kombination der Beurteilungsinstrumente „kritische Isophone“ und Effektdistanz entwickelt. Für die lärmunempfindlichen Arten sind die übrigen Störungen, von denen einige mit der Verkehrsstärke korrelieren, zu betrachten. Diese werden allein anhand der von der Verkehrsmenge abhängigen Effektdistanz bewertet. Der Versuch, einen Widerspruch zwischen „Lärm“ und „Verkehrsstärke“ aufzuzeigen, greift damit ins Leere. Der Hinweis der Einwendung *„Insbesondere ist der Mittelungspegel jedenfalls bei weitem nicht immer das geeignete*

Kriterium, wie in "Vögel und Lärm" (2007) am Vergleich Straße / Schiene demonstriert wird“ entspricht den Aussagen der Arbeitshilfe. Sie benennt eine Liste von Vogelarten mit kritischen Lärmpegelwerten und weist ausdrücklich darauf hin, dass eine Isophonenbetrachtung für die übrigen Arten nicht zweckmäßig ist.
Die Aussage einiger Einwender *„Dies könnte im Übrigen auch erklären, warum in den Niederlanden anscheinend andere Ergebnisse erzielt wurden als in Deutschland. Es ist bekannt, dass die Rechenverfahren für Verkehrslärm in den verschiedenen Ländern höchst unterschiedlich sind“* entspricht nicht mehr dem aktueller Stand der Erkenntnisse (vgl. Forschungsbericht 2007). Unter Anwendung der Arbeitshilfe ist dieser Sachverhalt aber ohnehin nicht relevant. Unklar ist, worauf die Anmerkung *„Hierbei bleibt unklar, ob "Lärm" eine abgeleitete Größe ist, also insbesondere nur rechnerisch aus der RLS 90 ermittelt wird“* abzielt. Die Anwendung der RLS 90 ist verpflichtend im Bundesfernstraßenbau und allgemein anerkannt. Zu den Vorteilen der Modellierung nach RLS 90 gegenüber Messungen finden sich Grundlageninformationen im Forschungsbericht 2007. Das Berechnungsverfahren der RLS 90 wurde seinerzeit durch umfangreiche Messkampagnen validiert. Die unterstellte Minderwertigkeit der Berechnung ist daher nicht angemessen.

<u>Zu 5.021</u> (Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes)

Gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.
Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde beinhaltet der LBP (Anlage 12.0) für die Umsetzung der Kompensationserfordernisse ein methodisch schlüssiges Konzept, welches nicht zu beanstanden ist. Eine rechtzeitige und vollumfängliche Kompensation ist gewährleistet.
Von Einwendern werden dagegen Bedenken zum Kompensationskonzept sowie die Bewertungseinstufung insbesondere von Maßnahmenflächen vorgetragen. Darauf wird in den nachfolgenden Ausführungen näher eingegangen.

(Kompensationskonzept - Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen)

Eine Vielzahl von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die im Hinblick auf die Kompensation bestimmter Funktionen, z.B. für Arten und Biotope geplant bzw. durchgeführt werden, wirken i.d.R. auch positiv auf weitere Funktionen des Naturhaushaltes, wie z.B. Boden und Wasser oder das Landschaftsbild. Im Rahmen der vorliegenden Planung ist dies bspw. bei den großflächigen Extensivierungsmaßnahmen in den Bereichen Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook

einschließlich der flankierenden Maßnahmen, wie der Anlage von Senken und Blänken, der Entwicklung von Gewässerrandstreifen etc. der Fall. Bezüglich der faunistischen Kompensationserfordernisse wurden die Lebensraumansprüche der beeinträchtigten Arten bei der Maßnahmenplanung entsprechend berücksichtigt. Um den fachlichen Ansprüchen gerecht zu werden, ist in den Folgejahren nach Umsetzung der Maßnahmen insbesondere auch eine intensive Begleitung in Form eines Monitorings vorgesehen.
Gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV-SH; 2004) ist bei komplexen Eingriffsvorhaben ausdrücklich die Wirkung der Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Das in den Planunterlagen verfolgte Konzept der Multifunktionalität von Kompensationsmaßnahmen ist zudem ein übliches und aus Wirtschaftlichkeitserwägungen heraus erforderliches Konzept, dass fachlich nicht zu beanstanden ist. Mit Mulitfunktionalität ist dabei grundsätzlich gemeint, dass einzelne Kompensationsmaßnahmen geeignet sind, die Beeinträchtigungen mehrerer Schutzgüter gleichzeitig zu kompensieren. Dies widerspricht einer fachlich ausreichenden Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht. Gleichzeitig kann auch gemeint sein, dass artenschutzrechtliche Maßnahmen (z.B. CEF-Maßnahmen) zudem Kompensationsmaßnahmen der Eingriffsregelung sind. Auch dies beinhaltet das Maßnahmenkonzept zum planfestgestellten Streckenabschnitt der A20 mit den entsprechend planfestgestellten Maßnahmen E40 - E42 inklusive der Teilmaßnahmen. Hierbei ist ebenfalls gewährleistet, dass die jeweiligen Auswirkungen auf die betroffenen Arten bzw. die Funktionen des Naturhaushaltes vollumfänglich und rechtzeitig ausgeglichen werden.

Das vorliegende Kompensationskonzept orientiert sich an übergeordneten Planungen (z.B. LRP, LP), inhaltliche und räumliche Aspekte wurden mit der UNB des Kreises Steinburg abgestimmt. Zudem ist es an die notwendigen Kompensationserfordernisse und die artenschutzrechtlich zu treffenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit gebunden. Es sieht hierfür unter dem oben genannten Ansatz der multifunktionalen Kompensation Maßnahmen sowohl im trassennahen Bereich als auch in der nahe gelegen Störniederung und dem Kremper Moor/Neuenbrook (CEF-Maßnahmen) vor. Die CEF-Maßnahmen korrespondieren in ihrer Zielsetzung mit den auf den Nachbarflächen (Kompensationsmaßnahmen anderer Vorhabenträger) verfolgten Zielen, so dass eine nachhaltige Sicherung großräumiger, zusammenhängender Flächen gewährleistet ist.

Die von Einwendern gestellte Forderung, eine Tabelle in die Planung einzustellen, die die Flächen und ihre Funktionen im Ausgleichskonzept auflistet und gegenüberstellt, wird aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich gehalten.

- *naturschutzfachliche Bewertung von Flächen*

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde eine Überprüfung und Aufbereitung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorgenommen. Die in diesem Zusammenhang von einigen Einwendern vorgetragenen Annahmen, die sich auf eine unzureichende naturschutzfachliche Werteinstu-

fung auch im Hinblick auf die Ersatzflächen oder die Gewässerrandstreifen beziehen, werden zurückgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die Ergebnisse der vom Gutachter nach der oben beschriebenen und anerkannten Bewertungsmethode anzuzweifeln.

Die verbleibenden Forderungen der Einwender, die Planung an den Bestand und die Bewertung aufgrund der angeführten Veränderungen der Landschaft anzupassen, wird nicht gefolgt. Der Planungsträger hat 2009 eine Aktualisierung der floristischen und faunistischen Daten in Auftrag gegeben, um eine ausreichende Aktualisierung der Daten zu gewährleisten. (Aktualisierung des Fachgutachtens Biotoptypen und Fauna zum LBP A20 (Elbquerung); GFN 2010). Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden zudem weitere Daten erhoben und in der Planfeststellungsunterlage entsprechend berücksichtigt (vgl. Ziffern 5.018 und 5.019).

Fauna

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere sind in der Anlage 12 dargestellt. Für die Eingriffsermittlung des Schutzgutes werden ausschließlich gefährdete Tierarten sowie Tierarten mit spezifischen Lebensraumansprüchen als Indikatoren herangezogen. Dies ist nicht zu beanstanden, da über die Betroffenheit der relevanten Arten indikatorisch die Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes abgebildet werden können. Beeinträchtigungen von Tierlebensräumen und faunistischen Funktionsbeziehungen werden als Konflikte beschrieben. Sie entstehen neben der Versiegelung und Überbauung durch Zerschneidung, Verlärmung und visuelle Störreize, Schad- und Nährstoffeinträge sowie Veränderungen des Wasserhaushalts. Die gebotenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden einzelfallbezogen für die Konflikte nach Art und Umfang abgeleitet und beschrieben. Die übrigen Tierarten sind gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV-SH 2004) über die biotoptypbezogene Eingriffsermittlung ausreichend berücksichtigt worden (LBP, Kap. 11.2; Anlage 12.0). Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, hier eine Unterbewertung zu vermuten.

Durch Licht verursachte Störwirkungen auf Tiere werden ebenfalls im Einzelfall beurteilt. Es wird zu den bau-, betriebs- und anlagebedingten Auswirkungen wie Lärm, Licht oder visuelle Beeinträchtigungen, welche eine artenschutzrechtliche Relevanz haben, zudem auf Ziffer 5.018 verwiesen.

Avifauna

Die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen für die Avifauna sind im Faunagutachten (im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Materialband) und zusammenfassend im LBP (Anlage 12.0) gemäß Orientierungsrahmen zur Kompensationsermittlung im Straßenbau sachgerecht und schlüssig ermittelt, dargestellt und bewertet.

Die erforderliche Kompensation der Eingriffe wird ebenfalls nach den Vorgaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV SH; 2004) ermittelt (vgl Ziffer 5.022 dieses Beschlusses). Demnach ist davon auszugehen, dass die Kompensation für Beeinträchtigungen von

faunistischen Lebensräumen und Funktionsbeziehungen multifunktional über die biotopbezogene Kompensation erfolgen kann.
Für die ermittelten Eingriffe in Lebensräume und Funktionsbeziehungen gefährdeter Arten sowie von Arten mit spezifischen Lebensraumfunktionen ist gesondert zu prüfen, ob die Art und der Flächenumfang der Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Biotoptypen bzw. Biotopkomplexe die Kompensation beeinträchtigter faunistischer Werte und Funktionen gewährleisten kann. Ist dies nicht der Fall, sind weitere Maßnahmen erforderlich. Diese sind einzelfall- und funktionsbezogen abzuleiten.

Sehr differenziert wurden die Beeinträchtigungen durch Lärm bei der Avifauna ermittelt (vgl. Anlage 12 und Materialband). Lärmbedingte Habitatverluste von Brutvögeln wurden auf der Grundlage der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr (BMVBS 2010) ermittelt und bewertet, welche zudem eine anerkannte Arbeitshilfe darstellt. Der generelle Vorwurf der Einwender, es werde hinsichtlich der Isophonlinie eine „pauschale Scheidelinie“ in der Planung verwendet, geht ins daher Leere.

Zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Brutvögel sind drei umfangreiche Ersatzflächen insbesondere für die Wiesenvogelarten Kiebitz und Feldlerche im Bereich Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor mit einer Gesamtfläche von mehr als 50 ha vorgesehen. Dabei wurden die baubedingten Beeinträchtigungen z.B. der Baustelleneinrichtungsflächen als vollständiger Habitatverlust gewertet und kompensiert. Im LBP (Anlage 12.0) wird die Flächengröße für Ersatzmaßnahmen anhand von vorhandenen Daten methodisch angemessen und nicht zu beanstandender Weise hergeleitet. Auf den Maßnahmenflächen werden insbesondere die landwirtschaftliche Nutzung extensiviert und flache Blänken und Senken angelegt und abschnittsweise Gräben und Grüppen geschlossen. Damit ist eine angemessene und qualitativ wie quantitativ hinreichende Kompensation der beeinträchtigten faunistischen Werte und Funktionen gewährleistet. Obwohl sich diese Maßnahmen auch für Rastvögel positiv auswirken können, wird darauf hinwiesen, dass keine Kompensation für Rastvögel erforderlich ist. Zur Berücksichtigung der artenschutzrechtlich relevanten Tierarten vor dem Hintergrund der bauzeitlichen Lärmbelastungen z.B. bei Avifauna wird ferner auf Ziffer 5.018 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zu potenziellen Beeinträchtigungen durch Lärm bzw. Erschütterungen auf relevante Tierarten sowie zu den Maßnahmen im Natura 2000 Regime wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

- *Verortung von Kompensationsmaßnahmen*

Bezüglich der Kritik der Einwender an der Verortung einiger Kompensationsmaßnahmen wird erwidert, dass durch einen Eingriff zerstörte Werte oder Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes, die nicht im vom Eingriff betroffenen Raum ausgeglichen werden können, gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. § 9 Abs. 1 LNatSchG im betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherzustellen sind. Diesem Grundsatz wird hier Rechnung getragen. Es wird auf

Ziffer 5.022 verwiesen. Hinsichtlich der Einwendungen zum funktionalen Zusammenhang der Ersatzflächen (CEF) wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.

- *Rekultivierungmaßnahmen - Böden besonderer Bedeutung*

Vom Vorhaben sind auch Böden mit besonderer Bedeutung (Kleimarsch; Dwogmarsch) betroffen. Eine generell in dem Plangebiet vorherrschende besondere Empfindlichkeit der Böden gegenüber Verdichtung wurde bei der Planung entsprechend berücksichtigt. Zur Vermeidung von irreversiblen Bodenverdichtungen sind geeignete Maßnahmen vorgesehen. So wird vor Baubeginn ein Geotextil auf den anstehenden Boden der Baustelleneinrichtungsfläche (BE) aufgebracht, welches insbesondere mit Sandschichten überschüttet wird. Diese Vorkehrungen dienen der Aufnahme und der Verteilung der Drucklast und der Trennung der vorhandenen von den aufgeschütteten Böden. Zwar räumt der Vorhabenträger im Rahmen der bekannt gemachten Termine im Jahr 2013 ein, dass die Bewirtschaftung nach erfolgter Rekultivierung in der Anfangsphase nicht mehr in der vor dem Eingriff möglichen Qualität möglich sein werde, die Planfeststellung kann nach den vorliegenden Erkenntnissen davon ausgehen, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen nach der baubedingten Flächeninanspruchnahme eine hinreichende Rekultivierung und Nutzung dieser Flächen erreicht wird. Es wird auf das Maßnahmenblatt R54 (Anlage 12.0) sowie auf die entsprechende Regelung zur Umweltbaubegleitung in der Nebenbestimmung Nr. 7 in Ziffer 2.3.5 verwiesen.

- *Zerschneidungswirkungen*

Die mit dem Planfeststellungsabschnitt verbundenen Zerschneidungswirkungen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der einzelnen Schutzgüter umfassend und ausreichend behandelt und dargestellt. Dabei ist das Schutzgut Tiere von zentraler und von den Einwendern im Besonderen angesprochener Bedeutung.

Die Planung leitet aus der Ermittlung der zerschneidungsbedingten Konflikte ein umfassendes Maßnahmenkonzept zur Minimierung der Zerschneidungswirkungen ab. Generell ist festzustellen, dass sich die geplante Variante „Tunnelbauwerk“ als solches bereits minimierend auf die Zerschneidungswirkungen vieler Arten auswirkt. Als Minimierung gegen Zerschneidungswirkungen ist insbesondere das Querungsbauwerk über die Langenhalsener Wettern zu betrachten, welches fischottergerecht dimensioniert wird, wovon im Übrigen auch andere Tiergruppen profitieren können.

Weiterhin minimierend auf die Zerschneidungswirkung wirken sich die geplanten Irritations- bzw. Kollisionsschutzwände aus und vermindern oder vermeiden Störungen der Verbundfunktionen z.B. für den Fischotter oder Fledermäuse. Die Planung berücksichtigt die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Dimensionierung des Brückenbauwerks hinsichtlich der naturschutzfachlichen Belange (z.B. MAQ 2008). Mit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme für den Fischotter (MB V50) wird den Anforderungen des MAQ entsprochen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist von einer ausreichenden Dimensionierung des Brückenbauwerks auszugehen. Die Verbundfunktion des Gewässers bleibt erhalten.

Insgesamt beinhaltet die landschaftspflegerische Begleitplanung eine sachgerechte Analyse der Zerschneidungswirkungen und leitet ein angemessenes und verhältnismäßiges Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Verminderung von Zerschneidungswirkungen ab. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verbleiben im Sinne der Eingriffsregelung durch das geplante Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für die planungsrelevante Fauna. Ein gesondertes Kompensationserfordernis im Sinne der Eingriffsregelung, wie von einigen Einwendern gefordert, besteht nach Auffassung der Planfeststellung nicht.

- *Landschaftsbild - landschaftsgebundene Erholung – straßenbegleitende Maßnahmen*

Hinsichtlich der Einwendungen zum Landschaftsbild/Erholung, wird erwidert, dass als Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zum einen Baumpflanzungen für den Verlust von Einzelbäumen (Maßnahme A39) als auch Ersatzmaßnahmen in den Bereichen Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook geplant sind.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wurden im LBP gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittllung Straßenbau (LBV SH; 2004) bilanziert. Zu berücksichtigen ist dabei auch der o.g. Ansatz einer multifunktionalen Wirkung von Kompensationsmaßnahmen. Als Kompensationsmaßnahmen für die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind Ersatzmaßnahmen in den Bereichen Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook geplant (LBP Kap. 9.3.3). Dort erfolgt über die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung sowie über die Neuschaffung landschaftstypischer Elemente, wie z.B. die Anlage von Blänken und Senken, die Entwicklung von Gewässerrandstreifen mit Röhricht und Hochstaudenfluren eine Aufwertung des Landschaftsbildes.

Trassennah sind Baumpflanzungen für den Verlust von Einzelbäumen (Maßnahmen A39, A43, A45; Anlage 12.0) als auch abschnittsweise straßenparallele Gehölzinseln (MB G7) vorgesehenen, welche der Eingliederung des Bauwerks in die Landschaft somit zur Verminderung der optischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes beitragen.

Für die Erholungsfunktion ist kein zusätzlicher Kompensationsbedarf erforderlich, da sich im Untersuchungsraum gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau keine Landschaftsräume mit einer besonderen Bedeutung für die Erholungseignung finden (Anlage 12.0; vgl Ausführungen unten).

Da im trassennahen Bereich eine Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen nur in begrenztem Umfang möglich ist, ist es gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG i.V.m. § 9 Abs. 1 LNatSchG statthaft und zudem in Schleswig Holstein gängige Praxis, die beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes, die nicht vor Ort ausgeglichen werden können, im betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise zu kompensieren. Die Ersatzflächen befinden sich jedoch im

selben Landschaftsraum wie der durch das geplante Vorhaben hervorgerufene Eingriff. So wurde schließlich auch hinsichtlich der von Einwendern kritisierten CEF-Maßnahmen verfahren, so dass dem o.g. gesetzlichen Grundsatz Rechnung getragen wird. Bezüglich der Kritik der Einwender im Hinblick auf die geplanten CEF-Maßnahmen sowie hinsichtlich des funktionalen Zusammenhanges dieser Maßnahmen wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.

Die Einwender führen an, dass mit der in Dammlage geführten Autobahn besonders die weiten Sichtbeziehungen, die einen Hauptwert der Marschgebiete darstellen, vollständig zerstört werden und die Erholungseignung, die nach Einschätzung des Gutachters nur eine geringe Bedeutung habe, eine sehr subjektive Einschätzung sei. Hierzu wird erwidert, dass die Dammlage/das Bauverfahren den örtlichen Verhältnissen geschuldet und nicht vermeidbar ist. Die Ermittlung der durch das geplante Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion gemäß der o.g. Methodik ermittelt und ein entsprechender Kompensationsbedarf abgeleitet.
Eine lückenlose Bepflanzung des gesamten Streckenabschnitts würde ein sehr massiver grüner Riegel entstehen, der als untypisch für den Landschaftsraum Marsch anzusehen ist. An den genannten Orten der Ersatzmaßnahmen erfolgt über die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung sowie über die Neuschaffung landschaftstypischer Elemente, wie z.B. die Anlage von Blänken und Senken, die Entwicklung von Gewässerrandstreifen mit Röhricht und Hochstaudenfluren etc. eine Aufwertung des Landschaftsbildes. Durch die Anordnung von Gehölzgruppen an der Trasse hat der Vorhabenträger Maßnahmen ergriffen, um den Eingriff zu minimieren.

Bezüglich der Kritik der Einwender zu gutachterlichen Einschätzung baubedingter Beeinträchtigungen im Landschaftsbild Typ 1 (Elbetal und Vordeich) ist anzuführen, dass im LBP (Anlage 12.0) die Lärm- und Schadstoffbelastungen während der Bauzeit beschrieben werden. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Erholungsnutzung der Landschaft während der Bauphase durch Lärm und auftretende Stäube beeinträchtigt wird. Bezüglich der Lärmemissionen ist eine Vorbelastung im Untersuchungsraum durch die B 431 zu konstatieren. Weiterhin wird beschrieben, dass die natürliche Erholungseignung der Agrarlandschaft im Nahbereich der Baustelle als gering einzustufen ist und die Beeinträchtigung höherwertiger Bereiche wie das Elbufer durch den Elbdeich minimiert bzw. vermieden werden. Aus diesen Gründen werden die Beeinträchtigungen nicht als erheblich eingestuft. Der Auffassung des Gutachters schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Erhebliche Beeinträchtigungen betriebsbedingter Beeinträchtigungen der landschaftsgebundenen Erholungseignung sind laut Orientierungsrahmen für die Landschaftsräume mit einer besonderen Eignung für die landschaftsgebundene Erholung zu erwarten, in denen die Verlärmung den Erholungsrichtwert von 49 dB(A) tags überschreitet. Landschaftsräume mit einer besonderen Eignung für die landschaftsgebundene Erholung wurden im Untersuchungsraum nicht abgegrenzt. Für die Erholungsfunktion ist daher kein zusätzlicher Kompensationsbedarf erforderlich. Die tatsächliche Erholungsnutzung beschränkt sich im Untersuchungsraum insbesondere auf den Elbdeich und die

parallel verlaufenden Wege/Straßen. Die Wirkzone von 49 dB(A) tags liegt weit außerhalb dieses Bereiches. Landschaftsbildtypen mit einer besonderen Eignung für die landschaftsgebundene Erholung sind durch die Verlärmung demnach nicht betroffen. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Einschätzung des Gutachters.
In Kapitel 3.3.3 wird herausgestellt, dass durch den Betrieb der Straße, der offene ruhige Charakter der Landschaft mit seiner Sicht-Fernwirkung durch den Betrieb der A 20 visuell erheblich beeinträchtigt wird. Die Ermittlung der durch das geplante Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion gemäß der o.g. Methodik ermittelt und ein entsprechender Kompensationsbedarf abgeleitet.

Der von einigen Einwendern im Zusammenhang der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bzw. Kompensation vorgetragenen Einwände zu Kohärenzfragen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu unkonkret vorgetragen worden, als dass eine spezifisch formulierte Erwiderung verfasst werden kann. Dieser Einwand wird als unsubstantiiert zurückgewiesen.

Hinsichtlich der baubedingten Beeinträchtigungen von Schutzgütern gemäß UVPG wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.022 verwiesen.
Zu den weiteren Einwendungen hinsichtlich der Maßnahmen, welche aufgrund von Natura 2000 oder aufgrund des Artenschutzrechtes erforderlich sind, wird auf Ziffer 5.018 und 5.019 verwiesen.

Zu 5.022 **(Bau-, anlage und betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG)**

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der Konfliktanalyse (Anlage 12.0; Kap. 6) ermittelt, dargestellt und bewertet. Es werden die Schutzgüter des UVPG bearbeitet, da der LBP die Unterlage gemäß § 6 UVPG für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Planfeststellung darstellt. Mittelbare Folgen der Autobahn durch nachfolgende Planungen sind nicht Gegenstand der Projekt-UVP für das Vorhaben.
Im LBP (Anlage 12.0) werden die erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes ermittelt, Maßnahmen zur Vermeidung- und Minimierung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Bewältigung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG abgeleitet. Dies wurde in dem vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan nachvollziehbar und in methodisch nicht zu beanstandender Weise hergeleitet und dargestellt (Anlage 12.0). Im Kapitel 11 des LBP wird anhand mehrerer aufeinander aufbauender Schritte die Berechnung der Kompensationsumfänge für die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen getrennt nach biotopbezogener Kompensation bzw. Lebensraumfunktionen, abiotischer Wert- und Funktionselemente sowie hinsichtlich des Landschaftsbildes/Erholung dargestellt. Die Zusammenstellung des sich daraus ergebenden Gesamtkompensationsumfangs sowie eine Gegenüberstellung der unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen und der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind

dort entsprechend ausgeführt. Für die in der Eingriffsregelung zu behandelnden Schutzgüter erfolgt die Bewertung der Auswirkungen auf der Grundlage des Orientierungsrahmens zur Bestandserfassung, -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Straßenbau (s. nachfolgende Ausführungen).

(Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau)
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 Orientierungsrahmens 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. Die vorgetragene Kritik einiger Einwender am Orientierungsrahmen wird zurückgewiesen. Bezüglich der von einigen Einwendern angeführten Kritik im Hinblick auf die multifunktionale Kompensation wird auf Ziffer 5.021 verwiesen.

(Baubedingte Auswirkungen auf UVPG Schutzgüter)
In einigen Einwendungen wurde die Berücksichtigung baubedingter Auswirkungen bzw. die Kompensation baubedingter Beeinträchtigungen insbesondere durch den Baustellenverkehr kritisiert. Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde erwidert, dass erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase erfasst und kompensiert wurden. Im Rahmen des LBP erfolgte eine hinreichende Berücksichtigung der mit dem geplanten Vorhaben einhergehenden baubedingten Auswirkungen, wie z. B. temporäre Lärm-, Staub und Schadstoffbelastungen (LBP, Anlage 12.0 des festgestellten Planes).
Hinsichtlich der baubedingten Beeinträchtigungen wird durch den Vorhabenträger eingeräumt, dass grundsätzlich bei der Durchführung von Baumaßnahmen Geräuscherzeugungen bzw. Luftverschmutzungen, die durch den Betrieb von Transportfahrzeugen hervorgerufen werden, nicht gänzlich vermeidbar sind. Der Straßenbaulastträger ist bei der Durchführung von Baumaßnahmen bestrebt, die Beeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen (Abdeckung, Konditionierung der zu verbringenden Erdmassen bis zur Stichfestigkeit) zu minimieren, so dass insgesamt eine Minimierung auf die UVPG-Schutzgüter erreicht wird. Bezüglich der in diesem Zusammenhang geforderten Kompensation der baubedingten Beeinträchtigungen ist darauf hinzuweisen, dass generell alle er-

heblichen Beeinträchtigungen im Zuge des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau in die Bilanzierung eingeflossen sind und somit im Rahmen der vorgesehenen Maßnahmenplanung ordnungsgemäß kompensiert werden. Staub-, Lärm und Schadstoffimmissionen werden über die Eingriffe in die Biotoptypen berücksichtigt. Eine gesonderte Bilanzierung bzw. Kompensation des Baustellenverkehrs auf dem bestehenden Straßennetz im Rahmen der Eingriffsregelung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Es wird auf die weiteren Ausführungen unten verwiesen. Zu dem Themenbereich „Auswirkungen während der Bauzeit“ wird zudem auf die Ausführungen unter Ziffer 5.06 verwiesen.

(Schutzgut Mensch)
Die Beeinträchtigungen, die durch das Vorhaben auf das hervorgerufen werden können, werden in der Konfliktanalyse des LBP (Anlage 12.0; Kap. 6.4) dargestellt. Dort werden sowohl die Lärmauswirkungen und die Luftschadstoffbelastungen als auch die Erschütterungen während der Bauphase berücksichtigt. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind nach § 15 BNatSchG nicht ausgleichspflichtig. Im Rahmen der zum Schutz der menschlichen Gesundheit anzuwendenden Richtlinien und Verordnungen werden jedoch Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen ergriffen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 5.06 und 5.08 wird verwiesen.

(Schutzgut Fauna)
Als Grundlage für die Behandlung des Schutzgutes Fauna in der Eingriffsregelung sowie für die artenschutzrechtliche Prüfung wurden in den Jahren 2004/05 faunistische Erfassungen der Tiergruppen Brut- und Rastvögel, Reptilien, Amphibien, Libellen, Fische, Fließgewässerorganismen sowie der Fledermäuse durchgeführt und im Biologischen Fachbeitrag dargestellt. Einige faunistische Erfassungen wurden im Jahr 2009 und 2014 aktualisiert bzw. ergänzt (vgl. Ziffer 5.018 und 5.019).
Die für das Vorhaben ausgewählten Tiergruppen und die jeweiligen Erfassungsmethoden stellen im Ergebnis eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere im Sinne des § 14 BNatSchG dar (vgl. Ziffer 5.024).
Für die artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 BNatSchG sind im Gegensatz zur Eingriffsregelungen in der Regel Erfassungen aller relevanten Tierarten notwendig (vgl. Ziffer 5.018). Die mit dem Vorhaben verbundenen Lärmwirkungen auf Tiere wurden für die jeweilige Tiergruppe berücksichtigt und Lärmwirkungen im Einzelfall gutachterlich bewertet (vgl. Anlage 12 und Materialband). Sehr differenziert wurden die Beeinträchtigungen durch Lärm bei der Avifauna ermittelt. Es wird auf die Ziffern 5.018, 5.020 und 5.021 verwiesen. Hinsichtlich potenzieller Beeinträchtigungen durch Lärm bzw. Erschütterungen auf relevante Tierarten im Natura 2000 Regime wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

1. Rastvögel

Seitens der Einwender wurde eine fehlende Kompensation hinsichtlich der Rastvögel angeführt. Wie im LBP (Kap. 6.3.5; Kap. 11.2) dargestellt ist, werden die Gast- und Rastvögel nicht erheblich beeinträchtigt, da im direkten Umfeld des Untersuchungsraumes großräumige Landschaftsräume als Ausweichlebensräume zur Verfügung stehen. Es ist davon auszugehen, dass die im LBP beschriebenen Gast- und Rastvogelarten diese Räume, die als Ausweichräume zur Verfügung stehen, auch tatsächlich nutzen, da sie in intensiv genutzten Landschaften keine ausgeprägte Bindung an einzelne Flächen bzw. besondere oder seltene Habitatstrukturen haben und das Rastgeschehen grundsätzlich durch eine hohe Dynamik und Plastizität der Raumnutzung gekennzeichnet ist.
Unabhängig davon ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Rastvögel im Rahmen der Planung im Zusammenhang mit den CEF-Maßnahmen Berücksichtigung finden; gesonderte Kompensationsmaßnahmen für die Nonnengans oder andere Gast- und Rastvogelarten sind dagegen nicht erforderlich.

2. Wild

Seitens der Einwender wurde bemängelt, dass eine Kartierung von Wildtieren nicht vorgenommen wurde. Es wird erwidert, dass das Thema Wild im LBP ausführlich bearbeitet und nachvollziehbar dargelegt worden ist. Hierzu gehören auch die Wanderkorridore. Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen zum LBP wurden alle wesentlichen, den Landschaftsraum repräsentierenden Arten im Rahmen von Recherchen erfasst und ausgewertet, unter anderem die Rehwild-Besatzzahlen. Die Vorgehensweise des Vorhabenträgers wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet und wird von ihr als hinreichend angesehen. Der einwenderseits gestellte Antrag, eine Untersuchung sei nachzuholen, wird zurückgewiesen.
Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt die von den Einwendern vorgetragene Bezugnahme auf den Bundeswildwegeplan des NABU (2007) sowie die dort indizierten Gutachten eine zu unkonkrete Vorgehensweise dar, um darauf angemessen erwidern zu können. Es wird infolge der bloßen Nennung dieses Planes sodann auch kein inhaltlich hinreichend konkreter Bezug zum beantragten Bauabschnitt hergestellt, so dass die Einwendung als unsubstantiiert zurückgewiesen wird.

Es wird einwenderseits bemängelt, dass Gutachten des Institutes für Wildbiologie in der Planung nicht beachtet worden sind. Zu den in Rede stehenden Gutachten ist anzumerken, dass die „Wildökologische Begleitstudie zum Bau der A20 / Nord-West-Umfahrung Hamburg im Abschnitt Elbe bis A21“ (Mai 2005) sowie das Gutachten "Auswirkungen der Planung zur A20 und A7 auf den Rothirsch als Indikatorart und Notwendigkeit technischer Verbundmaßnahmen im Abschnitt Bad Segeberg bis Elbe" im Rahmen der faunistischen Untersuchungen zum LBP ausgewertet wurden. Beide Untersuchungen beschränken sich auf das Rotwild als Leitart und auf die Kernlebensräume des Schalenwildes. Eine Darstellung und Entwicklung von Lösungen für das hier vorkommende Artenspektrum erfolgt in den Gutachten nicht. Die Gutachten liefern für den Bereich von der Elbe bis zur B431 keine verwertbaren Informationen, so dass eine weitere Berücksichtigung der Gutachten in

der Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entbehrlich ist. Zu den weiteren vorgebrachten Einwendungen:

1. Verlärmung der Ruhezonen
Die Beeinträchtigungen der verschiedenen faunistischen Artengruppen durch Lärm werden in der Anlage 12.0 beschrieben und bewertet. Für Mittel- und Großsäuger werden die Beeinträchtigungen durch Lärm als gering eingestuft.

2. Erhebliche Flächenverluste
Bereits im Rahmen der Linienfindung und weiterführend im Rahmen der Entwurfsplanung wurden vermeidbare Beeinträchtigungen an Natur und Landschaft, wozu auch der Flächenverbrauch gehört, soweit möglich vermieden oder minimiert. Verbleibende unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden dem Orientierungsrahmen zur Kompensationsermittlung im Straßenbau entsprechend ermittelt, bilanziert und kompensiert.

3. Zerstörung bestehender Wildwechsel; es seien keine Wildschutzzäune auf weiten Strecken der Autobahn vorgesehen. Es seien nicht genügend Wildquerungen/Grünbrücken vorgesehen
Der vorhandene Wanderkorridor des Wildes entlang der Langenhalsener Wettern bleibt durch entsprechende Dimensionierung des Querungsbauwerks weiterhin erhalten (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme). Die Flächen zwischen Tunneleingang und Steindeich bleiben für das Wild problemlos passierbar (vgl. Materialband: Faunagutachten). Damit bleibt hier der Wechsel weiterhin erhalten. Zudem wurde im Untersuchungsraum kein ausgeprägter Wildwechsel nachgewiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist aus den vorliegenden und als hinreichend anzusehenden Unterlagen eine Notwendigkeit weiterer Querungsmöglichkeiten nicht abzuleiten.

Hinsichtlich verbleibender Forderungen nach Wildschutzzäunen ist festzuhalten, dass im Zuge der Überarbeitung der Unterlagen (1. Planänderung) eine Anpassung der Wildschutzzäunung erfolgte. Aufgrund der Tatsache, dass die Beeinträchtigungen des Wildes als gering einzustufen sind und die Wilddichte, wie im Faunagutachten und im LBP erläutert, relativ gering ist, sind darüber hinaus weitere Wildschutzzäune gemäß Wildschutzzaun-Richtlinie (WSchZRL) nicht notwendig.

Hinsichtlich der von Einwendern angeführten Kritikpunkte hinsichtlich der jagdlichen Belange (jagdspezifische Ausgleichsmaßnahmen, Flächendurchschneidungen, Lärmbelastungen - Wild, Verkleinerung von Revieren, Annahme einer Qualitätsminderung des Wildbrets) weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese Aspekte insoweit in der umweltrelevanten Planung unberücksichtigt bleiben, da diese Belange nicht Bestandteil der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung sind.
Bezüglich der weiteren Einwendungen zur Jagd wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.014 verwiesen.

(Schutzgut Pflanzen)
Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen u. a. durch Flächeninanspruchnahme sind in Kap. 6 des LBP (Anlage 12.0) dargestellt und gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau biotopbezogen ermittelt und im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung kompensiert. Eine Beanspruchung bzw. Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopen sowie Waldflächen gemäß LWaldG erfolgt durch das Vorhaben nicht. Die floristische Datenerhebung wird von der Planfeststellungsbehörde als hinreichend beurteilt; methodische Mängel bestehen nicht.
Hinsichtlich der Critical loads bzw. der möglichen Beeinträchtigungen auf FFH-Lebensraumtypen /Erhaltungsziele infolge von Stickstoffeinträgen wird auf Ziffer 5.019 verwiesen. Hinsichtlich der Einwände zur Bewertung insbesondere des Funktionsraumes 10 (Obstbaumplantage) wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.

(Biologische Vielfalt)
Hinsichtlich der Hinweise und Bedenken zur Biologischen Vielfalt und zur Biodiversitätskonvention wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.024 verwiesen.

(Biotopverbund)
Es wurde von Einwendern vorgetragen, dass der elbnahe Bereich auch zu den Schwerpunkträumen des Schutzgebiets- und Biotopverbundsystems der landesweiten Planungsebene gehöre und die geplante Autobahn dieses Verbundsystem durchschneide. Es wird erwidert, das innerhalb des Untersuchungsraumes, südlich des Elbdeiches, sich zwar die Hauptverbundachse 11 "Unterelbe" befindet. Sie wird jedoch, anders als in der Einwendung dargestellt, nicht von der Trasse durchschnitten sondern untertunnelt (vgl. Anlage 12.0). Es sind keine Nebenverbund- oder Hauptverbundachsen und kein Schwerpunktbereich des Landesweiten Biotopverbundsystems Schleswig-Holsteins betroffen.

(Schutzgut Boden)
Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden werden im Kapitel 6 des LBP (Anlage 12.0) dargestellt und der Kompensationsbedarf dargestellt. Dabei wurden insbesondere die Versiegelung und Inanspruchnahme sowie sonstige Belastungen von Böden berücksichtigt. Die Kompensationsermittlung für die abiotischen Landschaftsfaktoren Boden, Wasser, und Klima/Luft wurde gemäß Orientierungsrahmen Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV-SH 2004) korrekt ermittelt und kompensiert. Temporäre Bauflächen/baubedingte Flächeninanspruchnahmen sind gemäß Orientierungsrahmen mit einer um 20% erhöhten Beeinträchtigungsintensität im Bereich der Wirkzonen 1 und 2 berücksichtigt worden. Eine von Einwendern geforderte differenzierte Betrachtung von Ober- und Unterboden sieht der Orientierungsrahmen dagegen nicht vor. In Kap. 11.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind die Ersatzmaßnahmen für die abiotischen Wert- und Funktionselemente benannt.

Nutzung von Grundflächen
Bezüglich der Einwendungen zur Inanspruchnahme des Bodens durch den Tunnelbau ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Auslegung des Begriffes *Nutzung von Grundflächen* anthropogene Einwirkungen den Eingriffsbegriff gemäß § 14 (1) BNatSchG nur erfüllen können, wenn sie einen hinreichenden Flächenbezug erkennen lassen (vgl. Gellermann, Stoll, Czybulka, 2012). Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier nicht gegeben, da keine direkten Flächeninanspruchnahmen sowie auch keine erheblichen sekundären Auswirkungen auf den Boden in diesem Bereich zu erwarten sind. Die Annahme einer Rechtswidrigkeit ist nicht erkennbar und ein darüber hinausgehendes Kompensationserfordernis besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht.

baubedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden
Hinsichtlich der einwenderseits genannten Annahme einer baubedingten Schadstoffanreicherungen wird erwidert, dass die für die Stützung der Ortsbrust und den Transport des Abraums notwendigen Stoffe natürlichen Ursprungs bzw. die eventuell notwendigen Chemikalien sind biologisch abbaubar sind. Eine Belastung des Bodens, des Grundwassers oder des Aushubmaterials durch das gewählte Tunnelvortriebsverfahren ist nicht zu erwarten. Während der Herstellung der Baugrubenwände im Schlitzwandverfahren wird zur temporären Stützung des offenen Schlitzes eine bentonithaltige Stützflüssigkeit (Bentonit ist ein in der Natur vorkommender Ton) zugeführt, durch die keine Belastung des Bodens, des Grundwassers oder des Aushubmaterials erfolgt. Bohrarbeiten werden entsprechend der Planung im Bereich des Startschachts zur Herstellung der Auftriebsverankerung der Baugrubensohle erforderlich.
Bei den vorliegenden Baugrundverhältnissen kommt jedoch ausschließlich Wasser als Bohrhilfsmittel zur Anwendung. Eine Verunreinigung ist somit ausgeschlossen. Das bei den Bauarbeiten verwendete Wasser wird in einem geschlossenen Kreislauf gehalten und mehrfach wiederverwendet. In einem Becken auf der Baustelleneinrichtungsfläche wird das Baustellenwasser gesammelt und nach Nutzung für die Baumaßnahme so aufbereitet, bis die von den Umwelt- und Wasserbehörden festgelegten Grenzwerte erreicht sind. Eine Einleitung in die Elbe erfolgt erst nach Erreichen der zulässigen Einleitgrenzwerte, sodass vom Bauwasser keinerlei Gefahren für die Umwelt oder die Umgebung ausgehen. Die Randbedingungen für alle einzusetzenden Stoffe und die einzuhaltenden Einleitgrenzwerte werden im Bauvertrag festgeschrieben. Es wird zudem auf Ziffer 5.06 verwiesen.

- *Unfälle*

Einwendungen hinsichtlich möglicher Beeinträchtigung von z.B. Böden infolge von Unfällen finden keine Beachtung, da dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zur Aufgabe des Vorhabenträgers gehört und somit im Rahmen des LBP`s nicht weitergehend zu betrachten ist. Es erscheint auch nicht zumutbar, trotz Beachtung aller anzuwendenden Vorschriften zusätzlich die Aspekte aller Eventualitäten (Unfälle o.ä.) im Rahmen der Umweltfolgenbetrachtung zu betrachten. In diesem Zusammenhang sind die von Einwendern vorgetragenen Anregungen und Bedenken, es sei

eine Betrachtung im Hinblick auf mögliche Unfälle von Chemie- oder Öltankern durchzuführen, zurückgewiesen. Es wird zudem auf Ziffer 5.08 und 5.021 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Umgang mit dem Oberboden, zum Bodenmassenmanagement und der einwenderseits geforderten Gutachten wird auf Ziffer 5.01, 5.06 und 5.08 verwiesen.
Die Einwände und Forderungen werden seitens der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

(Schutzgut Wasser)
- *Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes*

Hinsichtlich der einwenderseits angeführten Vorbelastungen in Verbindung der Empfindlichkeit der Marschengewässer kann die Planfeststellungsbehörde der Auffassung des Gutachters folgen, dass aufgrund der Stoffeinträge aus der direkt bis an das Gewässerufer heranreichenden intensiven und aus den vorhandenen Einleitungen eine erhebliche Vorbelastung der Fließgewässer zu konstatieren ist. Die Biozönose dieser Gewässer ist an diese regelmäßigen Schadstoffeinträge angepasst. Beeinträchtigungen, insbesondere die durch die Bauphase zu erwartenden Beeinträchtigungen, wurden im Rahmen der Eingriffsregelung erfasst und kompensiert (vgl. Anlage 12.0).

Auch eine baubedingte Belastung des Grundwassers oder des Aushubmaterials oder auch des Boden durch das gewählte Tunnelvortriebsverfahren ist nicht zu erwarten. Während der Herstellung der Baugrubenwände im Schlitzwandverfahren wird zur temporären Stützung des offenen Schlitzes eine bentonithaltige Stützflüssigkeit (Bentonit ist ein in der Natur vorkommender Ton) zugeführt, durch die keine Belastung des Bodens, des Grundwassers oder des Aushubmaterials erfolgt. Bohrarbeiten werden entsprechend der Planung im Bereich des Startschachts zur Herstellung der Auftriebsverankerung der Baugrubensohle erforderlich. Bei den vorliegenden Baugrundverhältnissen kommt jedoch ausschließlich Wasser als Bohrhilfsmittel zur Anwendung. Eine Verunreinigung ist somit ausgeschlossen. Das bei den Bauarbeiten verwendete Wasser wird in einem geschlossenen Kreislauf gehalten und mehrfach wiederverwendet. In einem Becken auf der Baustelleneinrichtungsfläche wird das Baustellenwasser gesammelt und nach Nutzung für die Baumaßnahme so aufbereitet, bis die von den Umwelt- und Wasserbehörden festgelegten Grenzwerte erreicht sind. Eine Einleitung in die Elbe erfolgt erst nach Erreichen der zulässigen Einleitgrenzwerte, sodass vom Bauwasser keinerlei Gefahren für die Umwelt oder die Umgebung ausgehen. Für die ggf. einzusetzenden Chemikalien und Stoffe werden die Baufirmen entsprechende Zeugnisse vorlegen. Die Randbedingungen für alle einzusetzenden Stoffe und die einzuhaltenden Einleitgrenzwerte werden im Bauvertrag festgeschrieben. Es wird zudem auf Ziffer 5.06 verwiesen.

Der Einwand, dass während der Bauzeit die Felder und Obstgärten aufgrund des schadstoffbelastetes Wasser des Wetternsystems nicht bewässert werden könnten, wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Durch das geplante Vorhaben sind bau- und betriebsbedingt keine erhebli-

chen Beeinträchtigungen der Wasserqualität der Wettern durch Schadstoffeinträge zu erwarten. Es wird auf Ziffer 5.06 verwiesen.

- *Grundwasser und Entwässerung*

Durch den Tunnelbau sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, da die Tunnelröhren und Trogbauwerke umströmbare Hindernisse darstellen. Bodenversiegelung und baubedingte Bodenverdichtung auf den Baustellenflächen werden zur Sicherung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und der Grundwasserneubildung so gering wie möglich gehalten. Die Grundwasserneubildung ist im Eingriffsbereich aufgrund der anstehenden Kleiböden sowohl vor, als auch nach der Umsetzung des geplanten Vorhabens als gering einzuschätzen. Mit dem geplanten Entwässerungssystem soll das anfallende Wasser möglichst lange vor Ort gehalten werden. Es wird abschnittsweise über ein Regenrückhaltebecken gedrosselt dem Vorfluter zugeführt oder in einer Mulde zwischengespeichert und versickert. Ein Ausgleich bzw. Ersatz für verbleibende Beeinträchtigungen des Grundwassers findet im Zusammenhang mit der Kompensation für das Schutzgut Boden (vgl. Anlage 12.0; Kap. 11.3) statt.

- *Aufwertungspotenzial sei aufgrund der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu berücksichtigen*

Die Forderung einiger Einwender, es seien bei Oberflächengewässern insbesondere der Langenhalsener Wettern sowie beim Bestand an Pflanzen und Tieren aufgrund der Bestimmungen der WRRL bis zum Verfahrensabschluss bzw. Baubeginn ein Aufwertungspotential zu berücksichtigen, wird abgelehnt. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Verfahrens hinsichtlich der faunistischen und floristischen Bestandsaufnahmen Aktualisierungen und Anpassungen vorgenommen (vgl. Ziffer 5.018 und 5.019), welche im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegen haben und ausreichend aktuell sind. Die Bewertung der Gewässer im Untersuchungsraum sowie an der Ermittlung des erforderlichen Kompensationsumfangs für die Eingriffe in Oberflächengewässer wurde entsprechend der Vorgaben des Orientierungsrahmens Kompensationsermittlung Straßenbau (LBV SH; 2004) korrekt angewendet.

- *Eingriff in das Wetternsystem*

Die nach vorhergegangener Linienfindung und Machbarkeitsstudie "Elbquerung" gewählte Autobahntrasse liegt in einem aus naturschutzfachlicher Sicht in den meisten Belangen relativ konfliktärmeren Bereich. In der Entwurfsplanung wurde insbesondere die Sicherung des vorhandenen Oberflächengewässersystems berücksichtigt und eine Inanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Mit der Verlegung der Landwegswettern und der Kleinen Wettern sowie der Querung der Langenhalsener Wettern durch eine ausreichend dimensionierte Brücke bleibt die hydraulische Durchlässigkeit der Gewässer erhalten. Hinsichtlich des Wasserhaushaltes führt dies zu einer Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern. Wesentliche Veränderungen des Wasserhaushaltes der bereits stark drainierten Landschaft sind nicht zu erwarten. Das Brückenbauwerk 10.05 (Überquerung Langenhalsener Wettern) sowie auch die Querung

der Kehrweg Wettern und die bauzeitliche Behelfsbrücke über die Langenhalsener Wettern werden so ausgerichtet, dass die barrierefreie Durchgängigkeit für wandernde Tiere gewährleistet ist. Im LBP sind Schutzmaßnahmen für Oberflächengewässer, die ökologische bzw. naturnahe Gestaltung von Gewässerunterführungen und eines Regenrückhaltebeckens sowie die Anlage bzw. Anpassung neuer Fließgewässer- und Grabenabschnitte geplant. Darüber hinaus sind Ersatzmaßnahmen (z.B. Herstellung von Blänken und Senken, Entwicklung von Gewässerrandstreifen) in Borsfleth und Wewelsfleth vorgesehen. Mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird eine ausreichende Kompensation der Eingriffe in das Schutzgut Wasser erreicht. Der Vorhabenträger hat die vorstehenden Belange umfassend berücksichtigt. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.05, 5.08 und 5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Zurückgewiesen wird die Kritik einiger Einwender an die angeführten Auswirkungen des Vorhabens auf die Langenhalsener Wettern. Wie sich aus den Planungen ergibt, wird die Langenhalsener Wettern entgegen der Behauptung der Einwender, weder verlegt und noch zugebaut. Zur Querung der Langenhalsener Wettern wird eine Brücke über das Gewässer gebaut. Eine barrierefreie Durchgängigkeit und Durchwanderbarkeit der Fließgewässer für die Vernetzung und Ausbreitung von aquatischen, amphibischen und terrestrischen Tierpopulationen in und an Fließgewässern wird gewährleistet (vgl. Anlage 12.0 und Materialband). Durch die Behelfsbrücke über die Langenhalsener Wettern während der Bauzeit werden keine Beeinträchtigungen des Fischotters erwartet. Wie oben beschrieben, wird die Langenhalsener Wettern im Wesentlichen durch den Fischotter nur als Wanderkorridor/Migrationsachse genutzt. Die Behelfsbrücke kann nachts problemlos landläufig umgangen werden. Es wird ergänzend auf Ziffer 5.018 verwiesen. Auf welchem Sachverhalt sich die Einwendung mit *"besonders in Anspruch genommen"* bezieht, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unklar und wird von ihr als unsubstantiiert zurückgewiesen.

Zu Fragestellungen des Wetternsystems inklusive der Erweiterungskulisse P 2222-322 im Zusammenhang mit Natura 2000 wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

(Luft und Klima)
Das Schutzgut Klima/Luft wird in Kap. 3.3.1 und 5.1.3 (Anlage 12.0) dargestellt. Durch den weitestgehenden Erhalt vorhandener klimarelevanter Vegetationsstrukturen bzw. die Anlage von neuen Vegetationsstrukturen, bleibt die Filter- und Pufferwirkung der Gehölzstrukturen erhalten. Dies führt zu einer Immissionsreduzierung für die trassennahen Flächen. Die Reduzierung der versiegelten Flächen auf das bautechnisch notwendige Maß vermindert die mikroklimatischen Beeinträchtigungen.

(Landschaftsbild)
Das Schutzgut Landschaftsbild wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan ausreichend behandelt, die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wurden im LBP

gemäß Orientierungsrahmen (LBV 2004) korrekt bilanziert. Hinsichtlich der Einwendungen zum Landschaftsbild/landschaftsgebundene Erholung, insbesondere hinsichtlich der von Einwendern angeführten Kritik an der Bewertung und den Maßnahmen zur Kompensation von Landschaftsbildbeeinträchtigungen wird auf Ziffer 5.021 verwiesen

(Kultur- und Sachgüter)
Im LBP (Anlage 12) werden die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter dargestellt und bewertet. Die im UR vorhandenen Kultur- und sonstigen Sachgüter wie einfache Baudenkmäler, archäologische Denkmäler, historische Deichlinien und Siedlungsformen sind von der geplanten A20 bau-, anlage- oder betriebsbedingt nicht betroffen. Erhebliche Beeinträchtigungen des eingetragenen Kulturdenkmals Leuchtturm Steindeich (Kulturdenkmal besonderer Bedeutung gemäß § 5 Abs. 2 DSchG) sind ebenfalls nicht zu erwarten. Sofern möglich, werden die Auswirkungen minimiert. Hinsichtlich der Kompensation dieser Schutzgüter ergeht der Hinweis, dass eine Kompensation von Kultur- und Sachgütern in der Regel nicht möglich und im Hinblick auf § 15 BNatSchG nicht erforderlich ist.

<u>Zu 5.023</u> (Klimaschutz -Klimawandel)
Es wird die Einwendung erhoben, dass die Planung gegen die Klimaschutzziele verstoße. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung neben z.B. die Raumordnungsentwicklung oder die Stärkung und Entwicklung von Wirtschaftsräumen auch Klimaschutzziele verfolgt. Unter Berücksichtigung aller relevanten Ziele hat der Deutsche Bundestag den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, welcher die A 20 im vordringlichen Bedarf beinhaltet, beschlossen. Es wird auf die Ausführungen „zu Ziffer 1b“ (materiell-rechtliche Würdigung) verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen, die sich auf Starkregenereignisse infolge des Klimawandels beziehen, wird auf die Ziffern 5.05 und 5.010 verwiesen.

<u>Zu 5.024</u> (Biodiversitätskonvention – Biologische Vielfalt)
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; 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.

(Betrachtung der Biodiversität in den Planungsebenen)
Nach dem Entwurf der Richtlinien zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau, (BMVBS Ausgabe 2008) erfolgt die Bearbeitung des Schutzgutes biologische Vielfalt im Zusammenhang mit den Schutzgütern Pflanzen und Tiere, da sich die angesprochenen Ebenen in erster Linie über diese Schutzgüter abbilden lassen. Der Richtlinienentwurf schlägt für die Linienbestimmungsebene vor, das auf gemeinschaftsrechtlichen und nationalen Bestimmungen basierende Schutzgebietssystem als Beurteilungssystem heranzuziehen (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Biotopverbundsysteme sowie gesetzlich geschützte Kleinstrukturen). Dies ist in der Linienbestimmung zum vorliegenden Vorhaben erfolgt, auch wenn die biologische Vielfalt in den UVS zur nicht explizit thematisiert wurde.

Außerhalb der Schutzgebiete und auf der Genehmigungsebene 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 für dieses Vorhaben erfüllt.

<u>Zu 5.025</u> (Präklusion)
Die Einwendungen werden als präkludiert zurückgewiesen. Auf das Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Anhörungsbehörde, vom 17.04.2013 für die erste Planänderung, Az.: 401 – 553.32 – A 20 - 139, wird hingewiesen.

Die nach dem 21.03.2013 eingebrachten Einwendungen sind gem. § 140 (4) LVwG präkludiert. Bei der ursprünglichen Auslegung und der 2. Planänderung sind alle Einwendungen rechtzeitig eingegangen. Einwendungen wurden fristgerecht erhoben, wenn sie bis vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift u.a. bei der Anhörungsbehörde, der amtsfreien Gemeinde oder dem Amt vorgebracht wurden. Im laufenden Verfahren lagen die Planfeststellungsunterlagen für die erste Planänderung in der Zeit vom 21.01.2013 bis einschließlich 21.02.2013 aus. Somit lief die Einwendungsfrist bis einschließlich 21.03.2013. Auf den Ausschluss von Einwendungen (Präklusion), welche nach Ablauf der Einwendungsfrist eingehen, ist in der Bekanntmachung vom 17.12.2012 hingewiesen worden. Diese materielle Präklusion ist nach Ansicht des Bun-

desverwaltungsgerichts verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az.: 4 A 38/95).

Unabhängig davon, dass die Einwendungen verspätet eingegangen sind, musste sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Inhalt der Einwendung auseinandersetzen, da sich ihre Berücksichtigung aufdrängte bzw. bereits von anderen Einwendern vorgebracht wurde. Auf Ziffer 5.0 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird diesbezüglich verwiesen.

Zu 5.1. **(Träger öffentlicher Belange)**

Zu 5.1.1: **(Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein - Landespolizeiamt, Dezernat 13 (19.01.2013)**

Bezüglich der Einwendung zur Verkehrsprognose wird auf die Ziffer 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.

Wie auch in der Verkehrsuntersuchung, Belastungsdifferenzen zwischen Bezugsfall und dem Planfall, erkennbar, sind die Auswirkungen auf der B 431 im Bereich der Ortschaften Brokdorf, St. Margarethen und Landscheide nicht in einer solchen Größenordnung, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraße erreicht wird oder/und die Verkehrsmengen zu einer Überschreitung/Erreichung der Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung führen. Sodass die Forderungen das nachgeordnete Wegenetz, in diesem Fall die B 431, auszubauen, zurückzuweisen sind. Es wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass der Abschnitt der A 20 zwischen der Landesgrenze und der B 431 keine eigene Anschlussstelle zum Inhalt hat. Die Auswirkungen werden folgerichtig daher im Nachbarabschnitt mitbetrachtet werden. Der Vorhabenträger hat für den Abschnitt zwischen der B 431 und der A 23 bezüglich der Auswirkungen in der Tiefe des Raumes eine entsprechende Verkehrsuntersuchung erstellt, welche auch in diesem Abschnitt berücksichtig werden.
Aus dem oben gesagten ergibt sich auch, dass durch den gegenständlichen Abschnitt keine Probleme aufgeworfen werden die unüberwindbar sind. Auf die Verbindung zwischen dem Nachbarabschnitt und dem hier gegenständlichen Abschnitt durch die aufschiebende Bedingung unter Ziffer 1 wird hingewiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.5 verweisen.

<u>Zu 5.1.2:</u> **(Kreis Steinburg)**
(Ordnungsamt (09.07.2009))

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Forderung eine zweite Rettungszufahrt von dem Betriebsgebäude zur Kreisstraße 23 anzulegen wird zurückgewiesen. Neben der Möglichkeit der Einsatzkräfte die Autobahn selbst als Zufahrt zum Tunnelmund zu nutzen, hat der Vorhabenträger eine Betriebsstraße mit angrenzendem Wirtschaftsweg in 6,00 m angeordnet. Demnach sind alle Anforderung der DIN 14090 erfüllt. Eine weitere Rettungszufahrt wäre wiederum verbunden mit dem zusätzlichen Eingriff in Grundeigentum und Natur und Landschaft ohne begründete Notwendigkeit.
Die Alternative der Anlage eines verbreiterten Standstreifens vom Tunnelmund zur Anschlussstelle mit der B 431 entbehrt sich ebenfalls jeder Grundlage. Die Ausbildung der Standstreifen richtet sich nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA). Ausreichende Zufahrtsmöglichkeiten werden zudem sichergestellt.

(Kreisbauamt – Regionalentwicklung 13.07.2009)

Hinsichtlich der Bedenken zu Auswirkungen während der Bauzeit und der Verkehrsprognose wird auf die Ziffern 5.06 und 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.
Im Zusammenhang mit dem Baustellenverkehr wird des Weiteren auf die Nebenbestimmung Nr. 2 zu Ziffer 1 verwiesen.

Durch den hier planfestzustellenden Abschnitt der A 20, zwischen der Landesgrenze und der B 431, werden keine Radwege zerschnitten, sodass sich auch Notwendigkeit der Folgemaßnahmen, wie beispielsweise neue Beschilderung, nicht ergeben.

Bezüglich der Bedenken zur Tunnelsicherheit wird ebenfalls auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Bedenken der Stadt Glückstadt wird auf Ziffer 5.1.3 verwiesen.

(Untere Wasserbehörde (13.07.2009, 18.03.2013, 25.11.2014))

Die Wasserbehörde fordert für den zuständigen Sielverband eine, gemäß Verbandssatzung, beidseitige Grabenräumung der neu herzustellenden Gräben Typ A vorzusehen. Hierfür ist ein Unterhaltungsstreifen von 5 m Breite beidseitig des Verbandsgewässers anzuordnen.
Um die Flächeninanspruchnahme der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen soweit wie möglich zu minimieren wurden die parallelen Gräben generell so dicht an den Autobahndammkörper gelegt, wie es baugrundtechnisch möglich ist.

Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger östlich der Trasse bei Bau-km 13+972 eine Überfahrt zur Erreichung des Geländestreifens (Bauwerksverzeichnis-Nr.27a) angeordnet. Somit ist auch zwischen der Langenhalsener Wettern und ca. Bau-km 13+990 eine beidseitige Unterhaltung des Grabens Typ A möglich. Im weiteren Verlauf bis zum Bauende ist eine Abrückung des Grabens aus geotechnischer Sicht nicht erforderlich, sodass nur eine 3,00 m breite Berme zur Verfügung steht. Der Streifen bis 13+990 zwischen Unterhaltungsstreifen und Mulde dient nicht der Unterhaltung, sondern ist aus Standsicherheitsgründen vorgesehen, da in diesem Bereich die Autobahn auf einem höheren Damm geführt werden muss.
Das MELUR hat in seiner Stellungnahme für die Planänderung des Nachbarabschnittes der A 20 (B 431 bis A 23) den Vertrag über das FFH-Gebiet Nr. 2222-321 Wetternsystem Kollmarer Marsch zwischen dem Land Schleswig-Holstein und dem Sielverband Kollmar vom 13.02.2007 übermittelt. Der Vertrag regelt entgegen der Satzung des Verbandes, dass sich der Sielverband verpflichtet, bei der Gewässerunterhaltung die Biotopansprüche des Schlammpeitzgers zu berücksichtigen, was u.a. bedeutet, dass die Grabenunterhaltung, wie auch für die Deichreiher Wettern, Strohdeicher Wettern und die östlich der B 431 verlaufende Langenhalsener Wettern, und damit im Nahbereich der Trasse liegend, jeweils nur einseitig erfolgt.
Auch hinsichtlich des Minimierungsgebotes kann die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger nicht auferlegen, der Forderung nach vollständiger, beidseitiger Grabenräumung zu entsprechen. Insbesondere weil rein technisch, mit entsprechendem Gerät eine einseitige Räumung möglich ist.
Die Forderung wird zurückgewiesen.

Überschwemmungsgebiet Borsfleth / Wewelsfleth
Hinsichtlich der Einwende zum Erhalt von Bäumen im Überschwemmungsgebiet Borsfleth / Wewelsfleth ist darauf hinzuweisen, dass bis auf die Entfernung einzelner Bäume (Weiden) keine weiteren Baumentfernungen Teil der Maßnahmenplanungen sind und somit „erhalten“ bleiben. Eine Unterschutzstellung der nicht zu entfernenden Bäume/Baumgruppen ist nicht geplant und auch Neupflanzungen sind nicht vorgesehen. Insofern ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang nicht von Belang, dass das Wort „Erhalt“ vom Vorhabenträger nicht aus der Unterlage 12.0 entfernt wurde. Die Planung steht aus Sicht der Planstellungsbehörde dem § 58 des Landeswassergesetzes nicht entgegen. Verbleibende Forderungen werden daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Gestaltung der Gewässerböschung bei der Langenhalsener Wettern erwidert der Vorhabenträger, dass eine Bepflanzung unterhalb des Brückenbauwerks nicht vorgesehen sei. Die genaue Art der Böschungsbefestigung bzw. der Anlage der beidseitig vorgesehenen Bermen zur Gewährleistung der Durchwanderbarkeit für z.B. den Fischotter, werde im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung bestimmt.

Durchgängigkeit nach Forderungen der WRRL

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger hinreichende Maßnahmen in die Planung eingestellt, um nach Umsetzung der Planung den gegenwärtigen Zustand der betroffenen Gewässer zu wahren oder sogar zu verbessern. Um die Durchgängigkeit der Gewässer für Lebewesen zu gewährleisten, werden beispielsweise bei dem geplanten Rohrdurchlass der bauzeitlichen Zufahrt an der Deichreiher Wettern größere als z.Zt. bestehende Durchlässe dieses Gewässers verbaut. Die Durchgängigkeit für die Wirbellosen- und Fischfauna wird über die Anlage einer naturnahen Gewässersohle mit gewässertypischem Sohlensubstrat im Durchlass gewährleistet. Auch die Verrohrungen bei neu anzulegenden Gräben werden als hinreichend beurteilt. Mit den vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen wird den Forderungen aus der Umsetzung des Wasserhaushaltsgesetzes sowie der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie Rechnung getragen. Die vorliegende Planung der A 20 erfüllt in allen Bereichen die aktuellen gesetzlichen Auflagen. Es wird auf Ziffer 5.010 verwiesen.

Gemäß § 58 LWG i.V.m. § 78 Abs.1 WHG ist es in festgesetzten Überschwemmungsgebieten untersagt die Erdoberfläche zu erhöhen oder zu vertiefen, sowie Baum- und Strauchpflanzungen anzulegen, soweit dies den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes entgegensteht. Maßnahmen können zugelassen werden, wenn die nachteiligen Auswirkungen ausgeglichen werden können. Vgl. hierzu Ziffer 2.2.4 dieses Beschlusses. Die landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen in Borsfleth und Wewelsfleth liegen im Überschwemmungsgebiet Stör.

Es ist geplant durch Verschließen von Gräben und Grüppen sowie durch Herstellung von flachen Blänken und Senken partielle, temporäre Vernässung auf den Maßnahmenflächen herbeizuführen. Wie in den Maßnahmenblätter E 40.2CEF und E 41CEF der Anlage 12.0 beschrieben, ist geplant, vorhandene leichte Geländesenken zu nutzen, um mit geringen Bodenbewegungen flache Senken bis zu einer Tiefe von 0,35 m zu gestalten. Um zu vermeiden, dass sich diese Maßnahme negativ auf das Retentionsvolumen auswirkt, wird ein Massenausgleich innerhalb der Maßnahmenflächen Borsfleth und Wewelsfleth vorgenommen. Sollte dennoch überschüssiger Boden verbleiben, ist dieser aus der Maßnahmenfläche abzufahren. Der Massenausgleich ist im Zuge der Planänderung in Anlage 13.4 Ziffer 5.6 ausführlich dargelegt worden. Die Maßnahmen wirken somit in sich ausgleichend. Ferner hat das Ingenieurbüro Grontmij GmbH mit Vermerk vom 24.07.2014 ergänzend dargelegt, dass kein Stauraumvolumen verloren geht.

Das Überschwemmungsgebiet der Stör wird somit nur in einem so geringem Maße beeinträchtigt, dass sich keine negativen Auswirkungen für den Hochwasserfall bzw. auf das vorhandene Retentionsvolumen ableiten lassen. Die Forderungen der Wasserbehörde ergänzende Nachweise zu führen oder sogar hydraulische Berechnungsmodelle zu erstellen, werden aus Sicht der Planfeststellungsbhörde, für nicht erforderlich erachtet. Die Ausführungen des Gutachters sind ausreichend.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.17 verweisen.

(Untere Naturschutzbehörde (18.03.2013))

Hinsichtlich der Bedenken zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

(Zivil- und Katastrophenschutz (18.03.2013))

Bezüglich der Bedenken zur Tunnelsicherheit wird ebenfalls auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 5.1.3: **(Stadtverwaltung Glückstadt (17.06.2009, 13.03.2013, 04.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zur Verkehrsprognose, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf die Ziffer 5.07, 5.08 und 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.4: **(Stadt Elmshorn (22.03.2013))**

Hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen durch den Baustellenverkehr auf die Stadt Elmshorn wird auf die Bedingung unter Ziffer 1 Nr. 2 sowie auf die Ausführungen unter Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.5: **(Amt Wilstermarsch (08.07.2009, 17.12.2012))**

Bezüglich der Einwendung zur Verkehrsprognose wird auf die Ziffer 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.

Wie auch in der Verkehrsuntersuchung, Belastungsdifferenzen zwischen Bezugsfall und dem Planfall, erkennbar, sind die Auswirkungen auf der B 431 im Bereich der Ortschaften Brokdorf, St. Margarethen und Landscheide nicht in einer solchen Größenordnung, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraße erreicht wird oder/und die Verkehrsmengen zu einer Überschreitung/Erreichung der Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung führen. Sodass die Forderungen des Amtes, das nachgeordnete Wegenetz auszubauen, eine Ortsumgehung für Brokdorf und Sankt Margarethen, die Anlegung eines Radweges an der B 431 zwischen Brokdorf und Landscheider sowie die Verbreiterung Störsperrwerk in Wewelsfleth als Folge des A 20 Neubaus zurückzuweisen sind. Es wird der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass der Abschnitt der A 20 zwischen der Landesgrenze und der Ab 431 keine eigene Anschlussstelle zum Inhalt hat. Die Auswirkungen kön-

nen daher nur im Nachbarabschnitte geltend gemacht werden. Der Vorhabenträger hat für den Abschnitt zwischen der B 431 und der A 23 bezüglich der Auswirkungen in der Tiefe des Raumes eine entsprechende Verkehrsuntersuchung erstellt, welche auch in diesem Abschnitt berücksichtig werden.

Hinsichtlich der Anordnung einer Gewichtsbeschränkung der B 431, als verkehrsrechtliche Anordnung, wird auf die Zuständigkeit der Verkehrsbehörde des Kreises verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.6:</u> **(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Herzhorn (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Agrarstrukturelles Gutachten, mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose –LKW-Anteile, Abschnittsbildung wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.05, 5.08, 5.012, 5.015, 5.017 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.022 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.7:</u> **(Gemeinde Hohenfelde und RA Mohr für die Gemeinde (21.07.2009, 18.03.2013, 30.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verfahrensfragen, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Auswirkungen während der Bauzeit, Tunnelbau und Tunnelsicherheit und Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen wird auf die Ziffern 5.02, 5.01, 5.03, 5.05, 5.06, 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.

Die angesprochene Verwallung im Bereich der Anschlussstelle A 20/ A 23 liegt im Nachbarabschnitt von der B 431 bis zur A 23 und wird auch entsprechend in diesem Verfahren behandelt.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Artenschutz und zum Gebietsschutz wird auf die Ziffern 5.018 und 5.019 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.8:</u> **(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Engelbrechtsche Wildnis (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Agrarstrukturelles Gutachten, mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose –LKW-Anteile, Abschnittsbildung wird auf die Ziffern 5.01 bis5.05, 5.08, 5.012, 5.015, 5.017 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.022 verwiesen.

Die Wirtschaftswegbreite richtet sich nach dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (2005) Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Demnach sollen die Wirtschaftswege mindestens eine Breite von 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Selbst bei häufigerem Begegnungsverkehr genügt einer Fahrbahnbreite von 3,0 m. In diesem Fall wird lediglich die Kronenbreite auf 5,5 m erweitert. In dem hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um zwei Wirtschaftswege (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a, zum Regenrückhaltebecken, und Bauwerksverzeichnis-Nr.27, von der Anschlussstelle A20/B 431 bis zur Kleinen Wettern). Im ersten Fall können aufgrund das nur das Regenrückhaltebecken und ein Flurstück angebunden werden auf eine Verbreiterung verzichtet werden. Im zweiten Fall werden entsprechende Aufweichstellen auf 20 m Länge angeordnet, um den Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Da Aufweitungen auch immer verbunden sind mit dem Eingriff in Grund und Boden sowie Versiegelung von Flächen und der Vorhabenträger entsprechend dem Stand der Technik geplant hat, ist diese zurückzuweisen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.9:</u> **(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Neuendorf (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Agrarstrukturelles Gutachten, mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose –LKW-Anteile, Abschnittsbildung wird auf die Ziffern 5.01 bis5.05, 5.08, 5.012, 5.015, 5.017 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.022 verwiesen.

Die Wirtschaftswegbreite richtet sich nach dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (2005) Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Demnach sollen die Wirtschaftswege mindestens eine Breite von 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Selbst bei häufigerem Begegnungsverkehr genügt einer Fahrbahnbreite von 3,0 m. In diesem Fall wird lediglich die Kronenbreite auf 5,5 m erweitert. In dem hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um zwei Wirtschaftswege (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a, zum Regenrückhaltebecken, und Bauwerksverzeichnis-Nr.27, von der Anschlussstelle A20/B 431 bis zur Kleinen Wettern). Im ersten Fall können aufgrund das nur das Regenrückhaltebecken und ein Flurstück angebunden werden auf eine Verbreiterung verzichtet werden. Im zweiten Fall werden entsprechende Aufweichstellen auf 20 m Länge angeordnet, um den Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Da Aufweitungen auch immer verbunden sind mit dem Eingriff in Grund und Boden sowie Versiegelung von Flächen und der Vorhabenträger entsprechend dem Stand der Technik geplant hat, ist diese zurückzuweisen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.10:</u> **(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Sommerland (22.07.2009, 08.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Agrarstrukturelles Gutachten, mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose –LKW-Anteile, Abschnittsbildung wird auf die Zif-

fern 5.01 bis5.01, 5.08, 5.012, 5.015, 5.017 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Die Wirtschaftswegbreite richtet sich nach dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (2005) Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Demnach sollen die Wirtschaftswege mindestens eine Breite von 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Selbst bei häufigerem Begegnungsverkehr genügt einer Fahrbahnbreite von 3,0 m. In diesem Fall wird lediglich die Kronenbreite auf 5,5 m erweitert. In dem hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um zwei Wirtschaftswege (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a, zum Regenrückhaltebecken, und Bauwerksverzeichnis-Nr.27, von der Anschlussstelle A20/B 431 bis zur Kleinen Wettern). Im ersten Fall können aufgrund das nur das Regenrückhaltebecken und ein Flurstück angebunden werden auf eine Verbreiterung verzichtet werden. Im zweiten Fall werden entsprechende Aufweichstellen auf 20 m Länge angeordnet, um den Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Da Aufweitungen auch immer verbunden sind mit dem Eingriff in Grund und Boden sowie Versiegelung von Flächen und der Vorhabenträger entsprechend dem Stand der Technik geplant hat, ist diese zurückzuweisen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.11:</u> **(RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Kollmar (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Verfahrensfragen, jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune, Abschnittsbildung, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verkehrsprognose, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Agrarstrukturelles Gutachten, Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg, mittelbare Beeinträchtigungen und wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.01, 5.02, 5.03, 5.04, 5.05, 5.06, 5.07, 5.011, 5.015, 5.012, 5.017, 5.014, 5.08 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Die Wirtschaftswegbreite richtet sich nach dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (2005) Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Demnach sollen die Wirtschaftswege mindestens eine Breite von 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Selbst bei häufigerem Begegnungsverkehr genügt einer Fahrbahnbreite von 3,0 m. In diesem Fall wird lediglich die Kronenbreite auf 5,5 m erweitert. In dem hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um zwei Wirtschaftswege (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a, zum Regenrückhaltebecken, und Bauwerksverzeichnis-Nr.27, von der Anschlussstelle A20/B 431 bis zur Kleinen Wettern). Im ersten Fall können aufgrund das nur das Regenrückhaltebecken und ein Flurstück angebunden werden auf eine Verbreiterung verzichtet werden. Im zweiten Fall werden entsprechende Aufweichstellen auf 20 m Länge angeordnet, um den Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Da Aufweitungen auch immer verbunden sind mit dem Eingriff in Grund und Boden sowie Versiegelung von Flächen und der Vorhabenträger entsprechend dem Stand der Technik geplant hat, ist diese zurückzuweisen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.1.12:</u> **(Gemeinde Krempdorf und RA Dr. Mecklenburg für die Gemeinde Krempdorf (07.03.2013, 14.03.2013, 20.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Sandentnahme (Mönkloh / Schmalfeldt), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Agrarstrukturelles Gutachten, mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose –LKW-Anteile, Abschnittsbildung wird auf die Ziffern 5.01 bis5.05, 5.08, 5.012, 5.015, 5.017 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.022 verwiesen.

Die Wirtschaftswegbreite richtet sich nach dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (2005) Richtlinien für den ländlichen Wegebau. Demnach sollen die Wirtschaftswege mindestens eine Breite von 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m betragen. Selbst bei häufigerem Begegnungsverkehr genügt einer Fahrbahnbreite von 3,0 m. In diesem Fall wird lediglich die Kronenbreite auf 5,5 m erweitert. In dem hier beantragten Baumaßnahme handelt es sich um zwei Wirtschaftswege (Bauwerksverzeichnis-Nr. 14a, zum Regenrückhaltebecken, und Bauwerksverzeichnis-Nr.27, von der Anschlussstelle A20/B 431 bis zur Kleinen Wettern). Im ersten Fall können aufgrund das nur das Regenrückhaltebecken und ein Flurstück angebunden werden auf eine Verbreiterung verzichtet werden. Im zweiten Fall werden entsprechende Aufweichstellen auf 20 m Länge angeordnet, um

den Begegnungsverkehr zu gewährleisten. Da Aufweitungen auch immer verbunden sind mit dem Eingriff in Grund und Boden sowie Versiegelung von Flächen und der Vorhabenträger entsprechend dem Stand der Technik geplant hat, ist diese zurückzuweisen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.13: **(Gemeinde Blomesche Wildnis (18.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zur Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.1.14: **(Deich- und Hauptsielverband Kremper Marsch (09.07.2009, 11.03.2013))**
Seitens des DHSV wird vorgetragen, dass die erforderliche Anpassung des Gewässerverzeichnisses, nach Bau der A 20, nicht Aufgabe des Verbandes ist, sondern gemäß dem Verursacherprinzip habe der Vorhabenträger die Kosten der Berichtigungen zu übernehmen.
Dies wird zurückgewiesen.
Das Führen von Gewässerverzeichnissen gehört zur Unterhaltungspflicht des Gewässerverbandes, weil es sich um eine notwendige Vorbedingung handelt. Die Kosten der Gewässerunterhaltung werden von den Mitgliedern durch deren Beiträge getragen. Durch die Zahlung der Beiträge des Bundes als Mitglied des Verbandes (siehe Vorbemerkungen der Anlage 10.2 der Planfeststellungsunterlage) sind daher auch die Kosten der Führung des Gewässerverzeichnisses finanziert. Eine darüber hinausgehende Pflicht zur Tragung der Mehrkosten durch notwendige Änderungen des Verzeichnisses wird nicht gesehen.

Bezüglich der Forderung nach Schadensersatz bei Deichbruch gegen den Bund ist auf folgendes hinzuweisen. Soweit der DHSV damit eine mögliche Entschädigungsanspruchsregelung im Schadenfall geltend machen will, sei darauf verwiesen, dass ein solcher im Planfeststellungsverfahren nur unter bestimmten Umständen zuerkannt werden kann – vgl. mittelbare Wertminderung unter Ziffer 5.017, unmittelbare Eigentumsbeeinträchtigung (5.09) - die in der vorliegenden Konstellation nicht gegeben sind. Es sei zudem darauf hingewiesen, dass, wie unter Ziffer Zu 5.05 näher erläutert, vom dem geplanten Elbtunnel keine erhöhten Gefahren eines Deichbruchs ausgehen. Bezüglich der Genehmigung zur Benutzung von Deichen unter Einvernehmen des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz wird auf Ziffer 2.2.5 verwiesen. Unvorhersehbare Wirkungen des Vorhabens nach § 75 II 2 VwVfG bzw. § 142 II 2 LVwG bleiben davon unbenommen.
Soweit der DHSV auf Schadenersatz im zivilrechtlichen Sinne abzielt, ist dies vom Regelungsumfang des Planfeststellungsbeschlusses nicht mit erfasst.

Hinsichtlich der beidseitigen Grabenräumung wird auf die Ausführungen der unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 5.1.2 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung die Trogumwallung zu erhöhen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.05 - Tunnelbau und Tunnelsicherheit - Nr. 32 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.21 verweisen.

Zu 5.1.15: **(Sielverband Kollmar (06.07.2009, 11.03.2013, 06.11.2014))**

Bezüglich des Gewässerverzeichnisses wird wegen inhaltlicher Übereinstimmung auf die Ausführungen zu Ziffer 5.1.14 verwiesen. Hinsichtlich der Kostenübernahme gilt dasselbe auch für Ablösebeiträge für Gewässermehrlängen.

Hinsichtlich der beidseitigen Grabenräumung wird auf die Ausführungen der unteren Wasserbehörde des Kreises Steinburg unter Ziffer 5.1.2 verwiesen.

Der Sielverband fordert, dass für die neu herzustellenden Gräben (Typ A und C) nach Übernahme durch den Verband mindestens vier Jahre lang die Gewährleistung durch den Vorhabenträger übernommen wird.
Die Kostenübernahme für die Behebung von Schäden an den Gräben nach Gewährleistungsfrist werden dem Vorhabenträger nicht auferlegt. Grundsätzlich hat der Vorhabenträger die Standsicherheit der Gräben im Zuge der Planänderung nachgewiesen, so dass nur von Schäden aufgrund von Ausführungsmängeln auszugehen ist. Wenn keine besonderen vertraglichen Bedingungen festgelegt sind, beträgt die Gewährleistungsfrist für Entwässerungsgräben zwei Jahre, für Erd-u. Entwässerungsarbeiten gem. ZTV E-StB 09 und ZTV EW-StB 91 sind es 5 Jahre. Sie beginnt mit der Abnahme der gesamten Leistung.

Aus Sicht der des Verbandes sind die Verrohrungen mit DN 400 zwischen den neu herzustellenden Gräben und der Langenhalsener Wettern nicht ausreichend bemessen. Es werden Verstopfungen befürchtet. Aus diesem Grund wird ein Durchmesser von DN 800 gefordert, insbesondere auch um den Schlammpeitzger nicht zu beeinträchtigen.
Mit Planänderung hat der Vorhabenträger in Anlage 13.4, Anhang Hydraulik, Kap. 3.2 der Planfeststellungsunterlage die hydraulischen Nachweise der geplanten Verrohrungen an den Einleitstellen E12 bis E14 (an der Langenhalsener Wettern) erbracht. Im Ergebnis ist der DN 400, bei einer Sohleinbindung des Rohrquerschnitts von 10 %, ausreichend.
Eine Vergrößerung der Durchlässe auf DN 800 können dem Vorhabenträger aus hydraulischer Erfordernis und den einschlägigen Regelwerken (RAS-EW 2005) nicht auferlegt werden.

Durchgängigkeit nach Forderungen der WRRL

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger hinreichende Maßnahmen in die Planung eingestellt, um nach Umsetzung der Planung den gegenwärtigen Zustand der betroffenen Gewässer zu wahren oder sogar zu verbessern. Um die Durchgängigkeit der Gewässer für Lebewesen zu gewährleisten, werden beispielsweise bei dem geplanten Rohrdurchlass der bauzeitlichen Zufahrt an der Deichreiher Wettern größere als z.Zt. bestehende Durchlässe dieses Gewässers verbaut. Die Durchgängigkeit für die Wirbellosen- und Fischfauna wird über die Anlage einer naturnahen Gewässersohle mit gewässertypischem Sohlensubstrat im Durchlass gewährleistet. Auch die Verrohrungen bei neu anzulegenden Gräben werden als hinreichend beurteilt. Mit den vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen wird den Forderungen aus der Umsetzung des Wasserhaushaltsgesetzes sowie der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie Rechnung getragen. Die vorliegende Planung der A20 erfüllt in allen Bereichen die aktuellen gesetzlichen Auflagen. Es wird auf Ziffer 5.010 verwiesen.

Hinsichtlich der Bedenken zur Maßnahme G24 ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabenträger an der geplanten Pflanzung von heimischen Feldgehölzen festhält. Er führ dazu aus, dass im hier angesprochenen Planabschnitt durch die vorgesehenen Gehölzpflanzungen keine Einschränkungen in der Gewässerunterhaltung zu erwarten seien. Die Gehölzinseln in den Böschungsbereichen weisen hier einen Abstand von ca. 10 m zu den Gewässern auf, so dass eine beidseitige Räumung der Gräben und Verbandsgewässer gewährleistet. Hinsichtlich der Bedenken zur Maßnahme G38 führt der Vorhabenträger in der Erörterung 2011 aus, dass er auf die Bepflanzung nördlich der A20 und Wirtschaftsweg einerseits und dem Gewässer andererseits verzichtet werde.

Da aus der Niederschrift vom 27.04.2011 über die Erörterungstermine nicht zweifelsfrei hervorging, ob es bei diesen Punkten zu einer Einigung gekommen ist, werden die beiden nachfolgenden Punkte hier behandelt und eventuell verbleibende Forderungen zurückgewiesen:

1. Hinsichtlich der Maßnahme A43 erklärt der Vorhabenträger, dass er an dieser Maßnahme festhält. Er sagt zu, dass ein ausreichender Räumstreifen von mindestens 5m für die Gewässerunterhaltung sichergestellt werde. Die Forderung, die nicht vorzunehmen, wird zurückgewiesen.

2. Hinsichtlich der Gestaltung der Gewässerböschung bei der Langenhalsener Wettern erwidert der Vorhabenträger, dass eine Bepflanzung unterhalb des Brückenbauwerks nicht vorgesehen sei. Die genaue Art der Böschungsbefestigung bzw. der Anlage der beidseitig vorgesehenen Bermen zur Gewährleistung der Durchwanderbarkeit für z.B. den Fischotter, werde im Rahmen der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung bestimmt.

Hinsichtlich der Forderung die Trogumwallung zu erhöhen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.05 - Tunnelbau und Tunnelsicherheit - Nr. 32 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.1.22 verweisen.

<u>Zu 5.2.</u> **(anerkannte Naturschutzvereine)**

<u>Zu 5.2.1:</u> **(RA Dr. W. Mecklenburg für Arbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzverbände in Schleswig-Holstein – AG 29 (08.07.2009, 22.07.2009, 06.03.2013, 14.03.2013, 27.11.2014))**

Hinsichtlich der Stellungnahmen der Einwenderin zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass diese Bestandteil in den entsprechenden Verfahren sind und auch an dieser Stelle behandelt wurden bzw. zu behandeln sind.

Seitens der Einwenderin wird bemängelt, dass sowohl die Brandschutz- und Gefahrenabwehr-Analyse für den geplanten Tunnel Elbquerung im Zuge der A 20 Drochtersen-Kollmar, als auch die Untersuchung von risikorelevanten Gesichtspunkten sowie Bewertung der Möglichkeiten und Grenzen des Feuerwehreinsatzes für den Tunnel Elbquerung im Zuge der A 20 bei Drochtersen und Kollmar, keiner Berücksichtigung in der Planung fanden. Dies wird zurückgewiesen. Beide Gutachten der DMT GmbH & Co. KG sind Grundlage der Sicherheitsdokumentation vom 03.03.2011 die im Zuge der Planänderung mit ausgelegen hat. Bezüglich weiterer Ausführungen zur Tunnelsicherheit wird auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Generell wird auf die materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen. Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld), Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Agrarstrukturelles Gutachten, jagdrechtliche Belange, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens sowie Abschnittsbildung wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08, 5.010, 5.012, 5.014 und 5.015 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.2.2:</u> **(Ra Mohr für den BUND – Landesverband Schleswig-Holstein; Stellungnahmen von RA Dr. W. Mecklenburg für Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Schleswig-Holstein (22.07.2009)) und RA Kremer für Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Schleswig-Holstein (21.03.2013) sowie BUND Landesverband Schleswig Holstein (01.12.2014)**

Untersuchung von risikorelevanten Gesichtspunkten sowie Bewertung der Möglichkeiten und Grenzen des Feuerwehreinsatzes für den Tunnel Elbquerung im Zuge der A 20 bei Drochtersen und Kollmar, keiner Berücksichtigung in der Planung fanden. Dies wird zurückgewiesen. Beide Gutachten der DMT GmbH & Co. KG sind Grundlage der Sicherheitsdokumentation vom 03.03.2011 die im Zuge der Planänderung mit ausgelegen hat. Bezüglich weiterer Ausführungen zur Tunnelsicherheit wird auf Ziffer 5.05 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich zu Stellungnahmen der Einwenderin zum Linienbestimmungsverfahren A 20 Nordwestumfahrung Hamburg und zu anderen Abschnitten der A 20 ist anzumerken, dass sollten die Einzelpunkte Auswirkungen oder einen konkreten Zusammenhang zu dem hier planfestzustellenden Abschnitt haben, wie beispielsweise Abschnittsbildung oder Kumulierung von Umweltauswirkungen, ist dies in den einzelnen Fachgutachten geschehen und unter den jeweiligen Punkten des Beschlusses abgearbeitet worden. Insofern wird darauf verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Verfahrensfragen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld), Verkehrsprognose - LKW-Anteile, jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune, Abschnittsbildung, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten und Agrarstrukturelles Gutachten wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.07, 5.010, 5.012, 5.014 und 5.015 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Im Hinblick auf die Stellungnahme des BUND vom 21.03.2013 wird auf die Stellungnahme des BUND unter Ziffer 5.2.3 nebst Begründung verwiesen, da die Landesverbände Niedersachsen und Schleswig-Holstein des BUND mit der Stellungnahme vom 21.03.2013 eine gemeinsame Stellungnahme vorgelegt haben.

Es wird auf die Ziffern 5.2.1, 5.2.3 und 5.2.4 verwiesen, da sich die Einwenderin Stellungnahmen dieser anerkannten Naturschutzverbände, welche im gegenständlichen Verfahren Anregungen und

Bedenken vorgebracht haben, zu Eigen gemacht bzw. sich Stellungnahmen dieser Verbände angeschlossen hat.

<u>Zu 5.2.3:</u> **(Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland – BUND – Landesverband Niedersachsen (23.07.2009)) und RA Kremer für Bund für Umwelt und Naturschutz– Landesverband Niedersachsen (21.03.2013, 01.12.2014))**

Bezüglich der Einwendung zur Abschnittsbildung, Verfahrensfragen, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08 und materiell rechtliche Würdigung Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Vom BUND LV Niedersachsen wurden in der Stellungnahme vom 23.07.2009 bei naturschutzfachlichen Themen Bedenken und Hinweise z.T. in der Weise vorgetragen, dass vom BUND kenntlich gemachte Zitate aus einem anderen Verfahren des RA Kremer voll inhaltlich zum Bestandteil der genannten Stellungnahme gemacht werden sollen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde allein aus dem Grunde, dass es bei einem anderen Verfahren oft an einem hinreichenden Bezug zum beantragten Vorhaben mangelt bzw. vorgetragene Sachverhalte zu einem bestimmten Vorhaben oft eine Einzelfallbetrachtung erfordern, nicht oder zumindest nur eingeschränkt möglich. Unabhängig davon, ob es sich um substantiierten Vortrag handelt, hat sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich mit den Einwendungen auseinandergesetzt.

Hinsichtlich der Annahme des Einwenders, dass die Betroffenheit anderer Gemeinden gegeben sei, wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Auch die Einwendungen zu Auswirkungen auf weitere FFH-Gebiete in Niedersachsen werden von der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen. Auf der Grundlage entsprechender FFH-Prüfungen werden die zu erwartenden Auswirkungen auf die potenziell betroffenen Natura 2000-Gebiete geprüft. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lassen sich aus dem für die Verkehrsprognose relevanten Verkehrsnetz keine Rückschlüsse auf vorhabenbedingte Auswirkungen dieses Planfeststellungsabschnitts auf Schutzgebiete in Niedersachsen ziehen.

Bezüglich der Einwendungen zu fehlenden Unterlagen des Abschnitts auf niedersächsischer Seite im Hinblick auf Natura 2000 Gebiete wird zunächst auf die einwenderseits angeführten Zusammenhänge zwischen den Natura 2000 Gebieten (Unterelbe bis Wedel/Schleswig-Holsteinisches Elbästuar und die Natura 2000 Gebiete auf niedersächsischer Seite) darauf hingewiesen, dass dieser Aspekt vom Einwender in den Stellungnahmen vom 23.07.2009 und vom 21.03.2013 zu unkonkret vorgetragen wurden und von der Planfeststellungsbehörde als unsubstantierte Einwendung zurückgewie-

sen wird. Es ist unklar, welche engen funktionalen Zusammenhänge zwischen welchen Natura 2000 Gebieten genau gemeint sind. Davon unabhängig weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass funktionale Zusammenhänge (z.B. bei Rastvögeln) vom Vorhabenträger nicht bestritten werden und betrachtet wurden. Aus Sicht der Planfeststsellungsbehörde ergeben sich nach den vorliegenden Unterlagen keine Hinweise darauf, dass zwischen den hier behandelten Gebieten zu weiteren Gebieten funktionale Zusammenhänge von solcher Art bestehen, dass sie aufgrund der Vorhabenwirkung Auswirkungen auf den günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele der relevanten Schutzgebiete haben könnten.

Es wurde vorgetragen, dass insbesondere ohne die Auslegung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen, die für den sich anschließenden Abschnitt in Niedersachsen erstellt wurden, eine Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen nicht möglich sei. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.01 verwiesen.

Die Einwendungen, die zu Vorbelastungen im Zusammenhang des Natura 2000 Regimes erhoben wurden, werden als unkonkret zurückgewiesen. In der Abfolge der Stellungnahme vom 23.07.2009 (Pkt. 6e der Synopse) würde sich der anschließende Punkt der Einwendung (6f der Synopse) auf das FFH-Gebiet "Schleswig Holsteinisches Elbästuar" (DE 2323-392) beziehen; thematisch bezieht sich der Pkt. 6f der Synopse auf ein (dort nicht genanntes) Natura 2000- Gebiet offensichtlich mit Vögeln als Erhaltungsziel. Vor dem Hintergrund, dass sich das von dem Einwender in der genannten Stellungnahme angeführten Zitat des RA Kremer ausdrücklich auf ein anderes Verfahren bezieht, wird der Punkt hier aufgrund des offensichtlich mangelnden Bezuges zum vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Der genaue inhaltliche Zusammenhang der Einwendung ist für die Planfeststellungsbehörde insoweit unklar bzw. unvollständig dargestellt. Davon unabhängig ist darauf hinzuweisen, dass dem Punkt dieser Stellungnahme insoweit zugestimmt wird, dass generell Vorbelastungen, die z.B. infolge relevanter anderer Pläne und Projekte vorhanden sind, als Bestandteile des Ist-Zustands des Schutzgebiets zu berücksichtigen sind. Bei einer hohen Vorbelastung ist eine zusätzliche Beeinträchtigung eher erheblich als bei einer geringen Vorbelastung. Das heißt, eine hohe Vorbelastung lässt das Ausmaß der noch tolerierbaren Beeinträchtigungen sinken. Trotz entsprechender Hinweise in den Verträglichkeitsprüfungen zur Vorbelastung, hat der Vorhabenträger in den vorgelegten Unterlagen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jeweils nachvollziehbar dargelegt, dass es unter Berücksichtigung der Vorbelastung zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen kommen wird. Insoweit liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich kein Mangel vor. Hinsichtlich der Einwendungen zur Kumulation wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Auch die vom Einwender werden die Ersatzmaßnahmen E40 (CEF) und E41 (CEF) inklusive der Teilmaßnahmen auch im Hinblick auf Rastvögel kritisiert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.018 verwiesen. Bezüglich der Einwendungen zum Eintreten möglicher artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG während der Anlage der o.g. Ersatzmaßnahmen ergeht

der Hinweis, dass durch entsprechende Regelungen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände vermieden werden. Es wird auf die MB E40.2, E41.2 und E42.2 (Anlage 12.0) sowie auf Ziffer 2.3.5 verwiesen.

Es wurde vom Einwender angeführt, dass im Zuge der Herstellung der Ersatzmaßnahmen die Erhaltungsziele bzw. wertgebende Arten des Anhanges 2 der FFH-RL beeinträchtigt werden könnten, insbesondere die Finte. Die Einwendung wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass der einwenderseits angesprochene Bereich der Ersatzflächen an der Stör liegt, wo es keinen Bestand der Finte gibt. Der Vorhabenräger räumt jedoch ein, dass es durch Arbeiten an Gräben im Bereich Borsfleth zu Stoffeinträgen in die Stör und von der Stör in die Elbe kommen kann. Die Stör ist ein von Natur aus sehr trübes Gewässer, dass eine hohe Schwebstofffracht in die Elbe führt (vgl. GARNIEL et al.; 2009). Was die Fische in der Elbe angeht, werden die Schwebstoffe, die während der Umsetzung der Maßnahmen über die Gräben in die von Natur aus stark getrübte Stör gelangen, die Trübung in der Elbe nicht in einem Maße erhöhen, dass es zu dem vom BUND vermuteten Fischsterben kommen kann, da das Wasservolumen aus der Stör nur gering ist gegenüber dem Wasservolumen des Elbflusses. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Einschätzung, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele im FFH-Gebiet DE 2323-392 ausgeschlossen werden kann, an.

Bezüglich der weiteren Einwendungen zum Gebietsschutz/Natura 2000 wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.019 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG, zur Kompensation sowie zu Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 5.021 und 5.022 verwiesen.

<u>Stellungnahme vom 21.03.2013 (gemeinsame Stellungnahme der LV Niedersachsen & Schleswig Holstein)</u>

Hinsichtlich der Erdmassenbewegungen wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabenträger nicht bestreitet, dass die Erdbewegungen im ursächlichen Zusammenhang mit dem Bau der A20 stehen. Hinsichtlich des in der Einwendung zu diesem Punkt hergestellten Bezuges zum Einwendungspunkt 3.4 (Nummerierung in der Einwendung), liegt offenbar ein inhaltlich unkorrekter Bezug vor, so dass diesbezüglich eine Erwiderung entfallen muss. Bezüglich weiterer Einwendungen im Hinblick auf eine angenommene unzureichende Eingriffsbilanzierung insbesondere im Hinblick auf die Bauphase wird auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme vom 23.07.2009 sowie auf die Ziffern 5.021 und 5.022 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zum Bauablauf und der Verbringung der Bodenmassen auf Deponien wird auf Ziffer 5.06 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Auswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG insbesondere im Hinblick auf die Bauphase, der Einwendungen zur fehlenden Unterlagen des Abschnitts auf niedersächsischer Seite, der Einwände zu Natura 2000 wird auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme vom 23.07.2009 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zu Klimaschutzzielen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.023 verwiesen.
Die im Zusammenhang mit Natura 2000 Gebieten genannten Aspekt der „worst-case“ Betrachtung wird von der Planfeststellungsbehörde als unkonkrete Formulierung zurückgewiesen. Unabhängig davon stellt sich die vorgetragene Kritik, es sei keine konsequente worst-case Betrachtung durchgeführt worden, nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht. Die vermutlich von den Einwendern angesprochenen Aussagen des Gutachters („Worst-Case“) in der VP für das Gebiet DE 2222-321 sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu relativieren, da es in diesem Kontext lediglich um eine gutachterliche Bewertung möglicher Beeinträchtigungen des Erhaltungszieles geht (vgl. VP „FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse“; GFN Sept. 2014, Materialband). Für diesbezügliche Aussagen des Gutachters im Zusammenhang mit Rastvögeln wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zu Beeinträchtigungen und zur Erfassungen im Hinblick auf Rastvögel sowie der Kritik zum artenschutzrechtlichen Maßnahmenkonzept wird auf Ziffer 5.018 verwiesen.
Des Weiteren wird auf die Ziffern der Vereinigungen bzw. Verbände, die sich der BUND Landesverband Niedersachsen in der Stellungnahme vom 23.07.2009 sowie vom 21.03.2013 (Landesverbände Niedersachsen und Schleswig Holstein) zu Eigen gemacht hat, verwiesen.

<u>Stellungnahme vom 01.12.2014</u>
In der Stellungnahme vom 01.12.2014 wurden Hinweise und Bedenken bezogen auf die 2. Planänderung insbesondere zu dem aktuellen Fledermausgutachten und zu einer aktuellen Studie zur Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen vorgetragen. Es wird auf die Ziffern 5.02, 5.018 und 5.019 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Einwendung der AG 29 vom 08.07.2009 und der Stellungnahme der AG 29 (inkl. LNV) mit 2-teiligem Schreiben (erstes Schreiben vom 06.03.2013) und auf die Stellungnahme des Nabu LV SH vom 21.03.12013 verwiesen, die sich der Einwender zu Eigen gemacht hat. Es wird auf die Ziffern 5.2.1 und 5.2.4 verwiesen, da sich die Einwenderin Stellungnahmen dieser anerkannten Naturschutzverbände, welche im gegenständlichen Verfahren Anregungen und Bedenken vorgebracht haben, zu Eigen gemacht bzw. sich Stellungnahmen dieser Verbände angeschlossen hat.

<u>Zu 5.2.4:</u> **(RA Mohr für NABU Schleswig-Holstein (23.07.2009, 21.03.2013, 27.11.2014, 01.12.2014))**

Durch den Neubau der A 20 kommt es im nachgeordneten Netz teilweise zu erhöhten Verkehrsbelastungen (vgl. Ziffer 5.07 – Verkehrsprognose – LKW-Anteile - dieses Beschlusses). Diese begründen sich hauptsächlich auf den Zubringerverkehr zur zukünftigen A 20. Im Raum Glückstadt kommt es insbesondere zu Steigerungen auf der B 431, die einen direkten Anschluss an die A 20 südlich von Glückstadt erhält. Die geplante Anschlussstelle selbst ist Gegenstand des Folgeabschnittes der A 20, B 431 bis A 23. Diese Steigerungen, die für das Prognosejahr 2025 ermittelt wurden, erfolgen hauptsächlich zwischen Glückstadt und der Anschlussstelle selbst. Die Belastung von ca. 15.000 Kfz/24h liegt damit aber noch weit innerhalb der Einsatzgrenze von 20.000 Kfz/24h für eine zweistreifige Bundesstraße. Im weiteren Verlauf, ab der Landesstraße 119, nimmt die Belastung auf der Bundesstraße sogar ab. Die von den Einwendern vorgetragene Umgehung von Glückstadt liegt zudem nördlich der geplanten Autobahntrasse und befindet sich damit weit außerhalb des hier planfestzustellenden Bauvorhabens. Sie ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und kann auch aus den oben genannten Gründen nicht als Folgemaßnahme angesehen werden. Ferner handelte es sich zum Zeitpunkt des Erlass dieses Beschluss um keine verfestigte Planung.

Die Anhörungsbehörde hat die Erörterung des bekannt gemachten Termins, im Mai und Juni 2011, themenbezogen gegliedert und diese Gliederung zuvor im Internet auf der Homepage des LBV-SH veröffentlicht. Dasselbe fand für die notwendigen Fortsetzungstermine statt. Insofern ist der Anforderung des NABU entsprochen worden.

Bezüglich der Einwendung zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Abschnittsbildung, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Verfahrensfragen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Auswirkungen während der Bauzeit, Tunnelbau und Tunnelsicherheit und Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08, 5.010 und 5.013 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Oberflächengewässern ist darauf hinzuweisen, dass sich der einwenderseits zitierte Satz „Bautätigkeiten im Umkreis der Gewässer sind als nicht erheblich einzustufen, da durch Schutzmaßnahmen (z.B. Aufstellen von Zäunen) erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden können" aus Kap. 6.1.2 auf den *mechanischen Eingriff* in Gewässer bezieht, nicht auf Schadstoffeinträge oder Störungen durch Lärm. Die einwenderseits genannten Lärm- und Schadstoffemissionen und die damit einher gehenden Beeinträchtigungen werden dagegen im Kapitel 6.1.4 des LBPs (Anlage 12) beschrieben. Eine gesonderte Bilanzierung bzw. Kompensation des Baustellenverkehrs auf dem bestehenden Straßennetz im Rahmen der Eingriffsregelung ist aus Sicht

der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Es wird auf die Ziffer 5.06 und 5.022 verwiesen. Hinsichtlich der Einwendungen zu baubedingten Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffeinträge im Hinblick auf das Natura 2000 Regime wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.
Bezüglich des Blaukehlchens wird davon ausgegangen, dass durch die Verlegung des Gewässers und dem damit verbundenen Verlust an Randstrukturen bzw. durch die Störwirkungen insbesondere während der Bauzeit drei Brutreviere verloren gehen. Im artenschutzrechtlichen Sinn kommt es nicht zum Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände. Es wird auf Ziffer 5.018 sowie den Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Materialband) verwiesen.
Hinsichtlich der einwenderseits angeführten Vorbelastungen im Sinne der Eingriffsregelung in Verbindung der Empfindlichkeit der Marschengewässer teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung des Gutachters, dass aufgrund der Stoffeinträge aus der direkt bis an das Gewässeruferheran reichenden intensiven Landwirtschaft und aus den vorhandenen Einleitungen eine erhebliche Vorbelastung der Fließgewässer zu konstatieren ist. Die Biozönose dieser Gewässer ist an diese regelmäßigen Stoffeinträge angepasst. Beeinträchtigungen, insbesondere die durch die Bauphase zu erwartenden Beeinträchtigungen, wurden im Rahmen der Eingriffsregelung erfasst und kompensiert (Anlage 12.0). Es wird auf Ziffer 5.022 des Beschlusses verwiesen.
Zur Beurteilung der Empfindlichkeit der Gewässer gegenüber möglicher zusätzlicher Beeinträchtigungen im Zusammenhang mit Natura 2000 Fragestellungen, wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.
Der Einwand, dass während der Bauzeit die Felder und Obstgärten aufgrund des schadstoffbelastetes Wasser der Wettern nicht bewässert werden könnten, wird von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Es wird auf die Ziffern 5.06 und 5.022 verwiesen.
Hinsichtlich der weiteren Einwendungen zu Beeinträchtigungen von Grund- und Oberflächenwasser wird auf Ziffer 5.022 verwiesen.
Es wurde die Betrachtung von Schadstoffen im Boden kritisiert, welche Bezug zu möglichen betriebsbedingten Auswirkungen (hier: Schadstoffeintrag durch KFZ-Verkehr) nimmt. Es sei die mögliche Anreicherung von Schadstoffen im Boden bzw. landwirtschaftlichen Flächen nicht betrachtet worden. Es wird erwidert, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Bodens durch Schadstoffeinträge während der Bauphase zu erwarten sind. Gemäß einer Untersuchungen kann außerhalb eines 50m - Streifens keine zusätzliche Veränderung durch Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr mehr festgestellt werden (F+E Projekt 02.168, Herleitung von Kenngrößen zur Schadstoffbelastung des Schutzgutes Boden durch den Straßenverkehr; 1998), so dass die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen kann, dass außerhalb des Nahbereichs der Trasse diesbezüglich keine Beeinträchtigungen von Flächen zu erwarten ist.
Hinsichtlich der angeführte Bedenken zu möglichen Unfällen mit Chemie oder Öltankern Einwendungen sowie der weiteren Einwendungen zu möglichen bau-, betriebs- oder anlagebedingen Beeinträchtigungen des Bodens auch im Hinblick auf die angewendeten Verfahren wird auf die Ziffern 5.06, 5.08 und 5.022 verwiesen. Hinsichtlich der Einwendungen zu Bestand und Bewertung von Flächen, zur Ermittlung des Kompensationsbedarfes der Schutzgüter (Funktionsraum 10; siehe

nachfolgende Ausführung) sowie der Kritik zur multifunktionalen Kompensation wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 5.021 und 5.022 verwiesen.
Hinsichtlich der Kritik an der Bewertung des Funktionsraums 10 und das dort angenommene Vorkommen des Steinkauzes und der diesbezüglich geforderten Kompensation wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.018 verwiesen.
Hinsichtlich Einwendungen zum Aufwertungspotenzial aufgrund der Bestimmungen der WRRL wird auf Ziffer 5.022 verwiesen.

Die von den Einwendern eingebrachte Thematik zur Durchtrennung von Entwässerungssystemen bzw. Drainagen werden zurückgewiesen, da sich diese Einwendung nicht auf vorliegenden planfestgestellten Bauabschnitt bezieht. Unabhängig davon weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass in dem planfestgestellten Bauabschnitt durch den Bauablauf sichergestellt wird, dass im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten die Drainageanpassungen rechtzeitig erfolgen. Es wird zudem auf die Ziffern 5.06, 5.010 sowie auf die Vorbemerkungen zur Anlage 10.2 verwiesen.

Vom Einwender wurden Bedenken dahingehend geäußert, das möglicherweise Wechselwirkung mit der geplanten Elbvertiefung dahingehend entstehen könnten, dass der Salzgehalt des Grundwassers zunehme. Es wurde die Frage aufgeworfen, welchen Einfluss dies auf die „*Betonschädlichkeit des Grundwassers*“ habe. Der Vorhabenträger führt an, dass die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen von Baugrund und Grundwasser dazu führen, dass für die herzustellenden Betonbauteile generell eine Einstufung in die Expositionsklasse XA2 vorgenommen wird. Unter dieser Kurzbezeichnung werden die Meeresbauwerke bzw. Bauteile, die mit Meerwasser in Berührung kommen, gefasst. Insofern ist nicht von einer solchen Schädigung auszugehen und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die zu verwendenden Materialien in Frage zu stellen.
Zu Einwendungen, die sich auf das Vorkommen des Bitterlings und auf vorhabenbezogene Wirkfakturen des Nachbarabschnittes beziehen (hier: Gefährdung von Bitterlingen/ Muscheln), wird auf Ziffer 5.019 verwiesen. Hinsichtlich der weiteren Einwendungen zu Natura 2000 wird auf Ziffer 5.019 verwiesen.

Hinsichtlich der Fragestellungen in der Stellungnahme des NABU Schleswig Holstein vom 28.02.2013 zu der Bewertung der Vertragsnaturschutzflächen bzw. der Darstellung der Vertragsnaturschutzfläche wird erwidert, dass das im LBP erwähnte Bewertungsschema von Burdorf et al. (1997) in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit der Darstellung in Abb. 4 des LBP (Anlage 12.0) steht. In dieser Abbildung ist nachrichtlich die Kulisse für die für Rastvögel relevanten Vertragsnaturschutzflächen des Landes Schleswig-Holstein darstellt. Der darüber hinaus geäußerte „Manipulationsvorwurf“ wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.019 verwiesen.
Der Forderung des Einwenders, eine Bestandserhebung auf den Ersatzflächen (CEF-Maßnahmenflächen) durchzuführen, wurde seitens des Vorhabenträgers insoweit entsprochen. Für

die externen Maßnahmenflächen liegen Bestandserhebungen der Brut- und Rastvögel aus dem Jahr 2009 vor.
Hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungen zu den CEF-Maßnahmen wird auf Ziffer 5.018 und die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.3.5 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zu Rastvögeln wird auf Ziffern 5.018 und 5.022 verwiesen.
Zu den Anregungen und Bedenken hinsichtlich der Aktualität der faunistischen Daten, Forderungen nach weiteren Erfassungen sowie der weiteren Einwendungen zum Artenschutz wird auf die Ziffer 5.018 verwiesen.

Bezüglich der Annahme der Einwendungen, das Vorhaben verstoße gegen mehrere rechtliche und planerische Bindungen, wird zunächst darauf hingewiesen, dass das Landschaftsschutzgebiet Kollmarer Marsch im Rahmen der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen umfänglich betrachtet wird (hierzu z.B. LBP Kap. 1.4.3 in Verbindung mit Kap. 11/Kap. 11.6; Anlage 12.0). Eine Befreiung gemäß § 67 BNatSchG von den Verboten des Landschaftsschutzgebietes "Kollmarer Marsch" wird im Rahmen der Planfeststellung erteilt, da die Voraussetzungen für eine Befreiung gegeben sind. Es wird auf Ziffer 2.3.2 nebst Begründung verwiesen.

Bezüglich der Berücksichtigung übergeordneter Planungen (hier: Landesentwicklungsplan (2010), welcher den Landesraumordnungsplan SH (1999/2005) ersetzt) wird darauf hingewiesen, dass diese übergeordneten Planungen als Datengrundlage im LBP herangezogen wurden. Die Tatsache, dass der Untersuchungsraum innerhalb eines bandartig verlaufenden Raumes mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung liegt, ist im LBP erfasst (Anlage 12.0). Auch das Landschaftsprogramm Schleswig-Holstein (1999) wurde als Datengrundlage im LBP (Unterlage 12.0) herangezogen. Die in der Einwendung zitierte Aussage hinsichtlich der Bedeutung des Erholungsraumes wird im Kapitel 1.5.2 des LBP (Anlage 12.0) benannt.

Die Einwendungen des Nabu zur 1. Planänderung hinsichtlich der Leitbilder des Landschaftsplanes der Gemeinde Kollmar sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu unkonkret vorgetragen worden, so dass diese als unsubstantiiert zurückgewiesen werden.
Die Annahme, die Planung verstoße gegen das LNatSchG wird von der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen. Hinsichtlich der Einwendung zum Allgemeinwohl des Vorhabens wird auf die Planrechtfertigung unter Ziffer „zu 1b“ (materiell-rechtliche Würdigung) verwiesen.

Die Ermittlung der durch das geplante Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion erfolgte gemäß der Methodik des Orientierungsrahmens zur Kompensationsermittlung im Straßenbau. Als Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind zum einen Baumpflanzungen für den Verlust von Einzelbäumen (Maßnahme A39) als auch Ersatzmaßnahmen in den Bereichen Borsfleth, Wewelsfleth und Kremper Moor/Neuenbrook geplant. Dort erfolgt über die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nut-

zung sowie über die Neuschaffung landschaftstypischer Elemente, wie z.B. die Anlage von Blänken und Senken, die Entwicklung von Gewässerrandstreifen mit Röhricht und Hochstaudenfluren etc., eine Aufwertung des Landschaftsbildes. Für die Erholungsfunktion ist kein zusätzlicher Kompensationsbedarf erforderlich, da sich im Untersuchungsraum gemäß des o.g Orientierungsrahmens keine Landschaftsräume mit einer besonderen Bedeutung für die Erholungseignung finden.

Des Weiteren wird die Auffassung des Gutachters, dass die durch den Verlauf der Autobahn und aufgrund des Vorhandenseins des Deiches der Landschaftsbildtyp 1 abgeschirmt werde, kritisiert. Der Nabu führt an, dass Wanderer auf dem Deich erheblich gestört seien. Es wird eine erhebliche Beeinträchtigung der Anwohner durch bau- und betriebsbedingten Lärm und eine deutliche Abnahme der Erholungseignung ab 49 dB(A) seitens des Einwenders angeführt. Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass der Gutachter von einer „weitgehenden“ Abschirmung spricht. In Kapitel 6.1.4 des LBP werden die Lärm- und Schadstoffbelastungen während der Bauzeit beschrieben. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Erholungsnutzung der Landschaft während der Bauphase durch Lärm und auftretende Stäube beeinträchtigt wird. Weiterhin wird beschrieben, dass die natürliche Erholungseignung der Agrarlandschaft im Nahbereich der Baustelle gering ist und die Beeinträchtigung höherwertiger Bereiche wie das Elbufer durch den Elbdeich minimiert bzw. vermieden werden. Aus diesen Gründen werden die Beeinträchtigungen nicht als erheblich eingestuft. In Kapitel 3.3.3 wird herausgestellt, dass durch den Betrieb der Straße, der offene ruhige Charakter der Landschaft mit seiner Sicht-Fernwirkung durch den Betrieb der A 20 visuell erheblich beeinträchtigt wird. Der Umfang der erheblich beeinträchtigten Flächen wurde im Rahmen des LBP gemäß "Orientierungsrahmen zur Bestandserfassung und -bewertung und Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen landschaftspflegerischer Begleitplanungen für Straßenbauvorhaben" (LBV SH 2004) ermittelt und ein entsprechender Kompensationsbedarf abgeleitet. Hinsichtlich der weiteren Einwendungen zum Landschaftsbild/Erholung und zu Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen auch während der Bauzeit auf das Schutzgut Mensch wird auf die Ausführungen unter den Ziffern 5.08, 5.021 und 5.022 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zur Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention wird auf Ziffer 5.024 verwiesen.
Hinsichtlich der Einwendungen zu Auswirkungen des Klimawandels wird auf Ziffer 5.05 und 5.010 verwiesen.

Stellungnahme vom 27.11.2014:
In der o.g. Stellungnahme des Nabu wurde die Qualität der Unterlagen bemängelt und Forderungen gestellt, Unterlagen nachzureichen oder zu korrigieren. In diesem Zusammenhang weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die in der Stellungnahme zu Beginn vorgetragenen Einwände zu dem Gutachten „Aufbereitung, Aktualisierung und Bewertung der Daten zum Schlammpeitzger für das FFH-Gebiet DE-2222-321 unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ (Neumann; August 2014) und zur „Kartendarstellung der Fielhöhe“ als unsubstiantiert zurückge-

wiesen werden, da es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde an hinreichender Ausführungen zu den jeweiligen Punkte fehlte.

Die Einwendung zum Gutachten „FFH-Gebiet DE 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322“ (GFN; September 2014) bezieht sich offensichtlich auf einen in dem Dokument fehlenen Verweis auf das Gutachten von Obermeyer/Grontmij. Dabei handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Das letzgenannte Gutachten ist Bestandteil des Materialbandes.
Hinsichtlich der weiteren Einwendungen zur FFH-VP (FFH-Gebiet 2222-321 Wetternsystem in der Kollmarer Marsch unter Berücksichtigung der Erweiterungskulisse P 2222-322) und zum Schlammpeitzger wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.019 verwiesen. Hinsichtlich der Bauzeitenfenster zum Schutz der Brutvögel wird auf die entsprechende Nebenbestimmung unter Ziffer 2.3.5 verwiesen.

Hinsichtlich der Einwände zu der im 2. Planänderungsverfahren nicht erneut ausgelegten Unterlage „Überprüfung der Betroffenheit der Brutvögel anhand der Arbeitshilfe Vögel und Verkehrslärm“ (TGP 2012) wird angeführt, dass die Unterlage bereits Bestandteil der Unterlagen zur 1. Planänderung war. Änderungen dieser Unterlage im Materialband im Zuge der 2. Planänderung waren nicht erforderlich, insofern wurde auf eine erneute Auslegung verzichtet.
Hinsichtlich der Annahme, dass durch die Planung bzw. den Betrieb der Autobahn Tötungen nicht auszuschließen seien, wird auf die Ziffern 5.018 und den Artenschutzbeitrag (Materialband) verwiesen.

Hinsichtlich der vom Nabu Schleswig-Holstein vorgetragenen Einwände zum Laichplatz Bielenberg und der geforderten Untersuchung der Finte wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.019 verwiesen.

Hinsichtlich der Anmerkung zur Maßnahme G9 ergeht der Hinweis, dass bei der Verwendung von zertifiziertem Saatgut, welches gem. Maßnahmenblatt zu verwenden ist, davon auszugehen ist, dass Samen der genannten Kreuzkraut-Arten nicht in der Saatgutmischung vorhanden sind.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Stellungnahmen aller weiteren anerkannten Naturschutzverbände, welche im gegenständlichen Verfahren Anregungen und Bedenken vorgebracht haben, verwiesen, da sich der Nabu Schleswig-Holstein in seinen Stellungnahmen (23.07.2009, 27.11.2014, 01.12.2014) die Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände zu Eigen gemacht hat bzw. sich diesen Stellungnahmen angeschlossen hat.

<u>Zu 5.2.5:</u> **Nabu Glückstadt (28.02.2013, 27.11.2014)**

Hinsichtlich der Einwendungen vom Nabu Glückstadt wird aufgrund der inhaltlichen Übereinstimmung der abgegebenen Stellungnahmen auf Ziffer 5.2.4 verwiesen.

<u>Zu 5.3.</u> **(private Einwendungen)**

<u>Zu 5.3.1:</u> **Einwendung Typ A (02.07.2009, 01.12.2014 RA Günther –Standard-)**

…….
…….
…….
…….

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, mittelbare Beeinträchtigungen, unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme, - Abschnittsbildung, Notwendigkeit der Maßnahme und Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.02, 5.04, 5.07, 5.08, 5.09 und 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.
Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.2:</u> **(Einwendung Typ B (RA Mecklenburg – Standard-)**

…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….

…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….)

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, mittelbare Beeinträchtigungen, Auswirkungen während der Bauzeit, Verfahrensfragen, wassertechnische Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Abschnittsbildung, Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld), Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08 sowie 5.010, 5.015 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.3:</u> **(Einwendung Typ C (RA Mecklenburg – Standard L114/A7/Wittenborn -)**

…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….)

Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen, Auswirkungen während der Bauzeit, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Abschnittsbildung, Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld), Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen

wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08 sowie 5.015 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zum Arten- und Gebietsschutz auch hinsichtlich der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen wird auf die Ziffern 2.3, 5.018 und 5.019 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.4:</u> **(RAe Günther und Partner (23.07.2009, 01.12.2014 – für**
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….))

Bezüglich der Einwendung zur unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Agrarstrukturelles Gutachten, Abschnittsbildung, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verkehrsprognose -LKW-Anteile, mittelbare Beeinträchtigungen und Verfahrensfragen wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.010, 5.012, 5.017 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass grundsätzlich nur die Einwendungen Berücksichtigung fanden, die in Bezug auf das beantragte Vorhaben relevant sind, so dass die Einwendungen, die sich ausdrücklich auf andere Bauabschnitte der A 20 beziehen und offensichtlich keine Auswirkungen auf das beantragte Vorhaben haben, unberücksichtigt bleiben müssen. Dies gilt auch für Einwendungen zu Kompensationsmaßnahmen, die nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind.

Hinsichtlich der Einwendung zum „Grabensystem der Kremper Marsch“ wird darauf hingewiesen, dass das genannte Grabensystem kein gemeldetes FFH-Gebiet ist.

(Natura 2000 – Linienbestimmung)
Die im Zuge der Linienbestimmung durchgeführte Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen entsprach den damalig gültigen gesetzlichen Anforderungen. Eine erneute Verträglichkeitsprüfung nach „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau— (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 21/2004, Bundesministerium für Verkehr) der im Wirkraum der A20 liegenden FFH-Gebiete findet auf Ebene des LBP erneut statt. Die aktuell gültigen Rechtsprechungen werden dabei berücksichtigt.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

In der Stellungnahme vom 01.12.14 wurde angeführt, dass der Abschnitt westlich Wittenborn bis westlich Weede der A 20 nach einem Urteil des BVerwG gänzlich überprüft werden müsse. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.019 verwiesen. Bezüglich der Summationswirkungen wird auf Ziffer 5.019 sowie auf den Materialband verwiesen. Hinsichtlich der Annahme, es seien erhebliche Auswirkungen auf prioritäre Arten und Lebensräume/Natura 2000 Gebiete durch die Planung gegeben, wird auf die Ausführungen unter 5.019 verwiesen. In diesem Zusammenhang wird im Hinblick auf die Bezugnahme auf die Stellungnahmen vom BUND und Nabu auf die Ziffern 5.2.2 bis 5.2.4 verwiesen.
Alle weiteren vorgebrachten umweltrelevanten Einwände der zuletzt genannten Stellungnahme beziehen sich nicht auf die 2. Planänderung und sind –sofern die Einwendungen nicht ohnehin bereits in den vorangegangen Stellungnahmen erwidert wurden- präkludiert.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.5:</u> **(RAe Günther und Partner (24.06.2009, 20.03.2013, 21.03.2013, 01.12.2014 – für**
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….

…….
…….
…….
…….
…….))

Bezüglich der Einwendung zur unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Agrarstrukturelles Gutachten, Abschnittsbildung, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verkehrsprognose-LKW-Anteile und Verfahrensfragen wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.010 sowie 5.012 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.
Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass grundsätzlich nur die Einwendungen Berücksichtigung fanden, die in Bezug auf das beantragte Vorhaben relevant sind, so dass die Einwendungen, die sich ausdrücklich auf andere Bauabschnitte der A20 beziehen und offensichtlich keine Auswirkungen auf das beantragte Vorhaben haben, unberücksichtigt bleiben müssen. Dies gilt auch für Einwendungen zu Kompensationsmaßnahmen, die nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

In der Stellungnahme vom 01.12.14 wurde angeführt, dass der Abschnitt westlich Wittenborn bis westlich Weede der A 20 nach einem Urteil des BVerwG gänzlich überprüft werden müsse. Hierzu wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.019 verwiesen. Bezüglich der Summationswirkungen wird auf Ziffer 5.019 sowie auf den Materialband verwiesen. Hinsichtlich der Annahme, es seien erhebliche Auswirkungen auf prioritäre Arten und Lebensräume/Natura 2000 Gebiete durch die Planung gegeben, wird auf die Ausführungen unter 5.019 verwiesen. Hinsichtlich der in diesem Zusammenhang in Bezug genommenen Stellungnahmen vom BUND und Nabu wird auf die Ziffern 5.2.2 bis 5.2.4 verwiesen.
Alle weiteren vorgebrachten umweltrelevanten Einwände der zuletzt genannten Stellungnahme beziehen sich nicht auf die 2. Planänderung und sind –sofern die Einwendungen nicht ohnehin bereits in den vorangegangen Stellungnahmen erwidert wurden- präkludiert.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.6:</u> **(Einwendung Typ D (16.03.2013 – Baustellenverkehr)**

…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….)

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.7:</u> **(Einwendung Typ E (19.03.2013 –)**

…….
…….
…….
…….
…….)

Bezüglich der Einwendung zur Auswirkungen während der Bauzeit und Verkehrsprognose wird auf die Ziffern 5.06 und 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.8:</u> **(Einwendung Typ F (20.03.2013 – Baustellenverkehr LTU)**

…….
…….
…….)

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.
Hinsichtlich der vorgebrachten Annahme, die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen widersprächen den Vorgaben des deutschen und europäischen Rechts und seien rechtswidrig, wird als unbegründet zurückgewiesen. Es wird auf Ziffer 5.018 und 5.019 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.9:</u> **(Einwendung Typ G (21.03.2013 – Baustellenverkehr))**

…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….
…….

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.10:</u> **(……. (21.06.2009))**

Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Abschnittsbildung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, mittelbare Beeinträchtigungen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des

Wasserhaushaltes und Agrarstrukturelles Gutachten wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.04, 5.06 bis 5.08, 5.010, 5.012 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.2 verwiesen.

Zu 5.3.11: **(……. (10.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Zu 5.3.12: **(……. (21.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zu mittelbare Beeinträchtigungen, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Auswirkungen während der Bauzeit sowie wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.017, 5.08, 5.03, 5.06 und 5.010 sowie materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

Zu 5.3.13: **(……. (16.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.14:</u> **(……. (16.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.15:</u> **(……. (20.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.16:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.17:</u> **(……. (11.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zur Auswirkungen während der Bauzeit und Verkehrsprognose wird auf die Ziffern 5.06 und 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.18:</u> **(……. (14.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.2 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zum wassertechnischen Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, mittelbare Beeinträchtigungen sowie Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.010, 5.08, 5.05, 5.017 sowie 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.19:</u> **(……. (24.06.2009))**

Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.1 verweisen.

<u>Zu 5.3.20:</u> **(……. (17.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.21:</u> **(……. (22.07.2009))**

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.3 verwiesen.

Die Einwenderin wendet sich darüber hinaus gegen die Inanspruchnahme von Eigentum und mittelbarer Beeinträchtigungen im Raum Schmalfeld, welche nicht durch die hier zu betrachtenden Teilstrecke zwischen Landesgrenze und B 431 ausgelöst werden. Sie sind der weiter östlich verlaufenden Teilstrecken der A 20 zwischen der L 114 / A7 und A7 / Wittenborn zuzuordnen und werden in den dortigen Planunterlagen berücksichtigt. Die entsprechenden Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.22:</u> **(……. (17.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.23:</u> **(……. (20.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zur Abschnittsbildung, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Beeinträchtigung durch Lärmemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.04, 5.06, 5.07 und 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Einwendung der RA Günther und Partner und RA Dr. Mecklenburg verwiesen, die sich der Einwender zu Eigen gemacht hat.

<u>Zu 5.3.24:</u> **(……. (15.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.25:</u> **(……. (20.07.2009))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit, Verfahrensfragen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, , Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Abschnittsbildung sowie Sandentnahme (Mönkloh, Schmalfeld) wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08 sowie 5.010, 5.015 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.26:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen

<u>Zu 5.3.27:</u> **(……. (20.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.28:</u> **(……. (20.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.29:</u> **(……. (20.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.30:</u> **(……. (14.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit sowie mittelbare Beeinträchtigungen wird auf die Ziffern 5.06 und 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.31:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.32:</u> **(……. (22.06.2009) und RA Dr. Mecklenburg (25.05.2010, 06.03.2013, 14.03.2013, 13.11.2014, 27.11.2014 – für …….))**

Die Einwenderin führt an, dass durch die geplante Autobahnneubaumaßnahme der A 20, Teil: Landesgrenze bis B 431, der Gewerbebetrieb einen enteignenden Eingriff erfährt und fordert daher für alle Nachteile, die dem Unternehmen durch die neue Elbquerung entstehen, eine entsprechende Entschädigung. Zudem macht sie in der Erörterung deutlich, dass der Betrieb künftig nicht mehr hinreichend wirtschaftsfähig, sondern gar in seiner Existenz gefährdet sei. Als Begründung führt sie an, dass derzeit der Fährbetrieb im Streckenverlauf der B 495 zwischen Glückstadt und Wischhafen verlaufe und den heutigen verkehrlichen Anforderungen genüge. Durch die geplante A 20 mit Elbquerung südlich von Glückstadt, nordwestlich von Kollmar, werde dem Fährbetrieb der autobahnrelevante Verkehr entzogen, welches einem enteignendem Eingriff gleich komme.

Durch die geplante Straßenbaumaßnahme wird baulich nicht in den Fährbereich eingriffen, da dieser einige Kilometer nördlich der Trasse liegt. Wie der im Zuge der Planänderung überarbeiteten Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2025 zu entnehmen ist, wird sich jedoch der Verkehr auf der B 495, im Bereich des Fähranlegers, von 1800 auf 900 Kfz/24h verringern (vgl. auch Ziffer 5.07 - Verkehrsprognose – LKW-Anteile - dieses Beschlusses). Ein Anspruch auf eine bestimmte Verkehrszusammensetzung oder Verkehrsstärke besteht prinzipiell allerdings nicht.
Nach den gesetzlichen Vorgaben des § 3 Abs. 1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast nach seiner Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand […] zu erweitern […]. Als weitere Ziele nennt das Gesetz die Bildung eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes für den weiträumigen Verkehr sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (§§ 1 und 4 FStrG). Der hier planfestzustellende Streckenabschnitt der A 20 ist nach diesen Zielen ausgerichtet und passt auf diese Weise das öffentliche Verkehrsnetz den ständig wachsenden Anforderungen an. Dabei sind alle dem entgegenstehenden Belange, wie auch die der gewerblichen Wirtschaft, in ihrem zustehenden Gewicht gegeneinander abzuwägen. Dies ist entsprechend in der Abwägung berücksichtigt worden (vgl. auch materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses).
Dass die Fähre über die Jahre von einer Vielzahl von Fahrzeugen, über die Verbindung mit der Bundesfernstraße B 495 und im weiteren Verlauf über die B 431, frequentiert wurde, stellt eine günstige Anbindung dar. Ob die B 495 zukünftig abgestuft wird, ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu regeln, da Umstufungen grundsätzlich nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. 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 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 Eigentümerin ist und bleibt an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angebunden.

Aus Sicht der Verwaltungsrechtslehre ist das Betreiben einer Fähre vom Gemeingebrauch ausgenommen und als Sondernutzung zu kennzeichnen.
Wenn als Folge des Baus einer Brücke (oder eines Tunnels) ein solcher Fährbetrieb unwirtschaftlich wird, liegt die Frage nach einer Entschädigung nahe. Als Rechtsgrundlage kommen dafür die zum enteignenden Eingriff entwickelten Grundsätze in Betracht. Der Bau eines Tunnels auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses und die Eröffnung des Verkehrs dafür sind rechtmäßige hoheitliche Maßnahmen, gegen die sich der Fährbetrieb nicht wehren kann und deren Auswirkungen er hinnehmen muss.
Bei der Einräumung einer Fährgerechtigkeit begibt sich der Staat nicht das Recht, Brücken oder Tunnel zu bauen, die zur Anpassung des Wegenetzes an gestiegene Verkehrsbedürfnisse gebraucht werden. Zum Teil wird aus der Einräumung der Fährgerechtigkeit die Notwendigkeit gefolgert, dass zwischen der Einräumung des Rechts und der beeinträchtigenden Maßnahme eine angemessene Zeitspanne liegt, um das wirtschaftliche Wagnis, das mit der einrichtung des Fährbetriebes verbunden ist, nicht unausgewogen zu verteilen. Auch dieser Aspekt erfordert keine andere Bewertung der Beeinträchtigung der Einwenderin. Der Fährbetrieb läuft schon viele Jahre, zudem sind der Einwendruin seit der Öffentlichkeitsbeteiligung im Linienbestimmungsverfahren Januar 2003 die Planungen bekannt. So dass sie sich auf die veränderten, für sie nachteiligen Rahmenbedingungen einstellen konnte. Die im Vergleich zu anderen Straßenbauvorhaben längere Bauzeit bis zur Fertigstellung des Tunnels gibt der Einwenderin einen weiteren Zeitraum sich auf die geänderte Situation einzustellen.
Auch die Einbindung in das öffentliche Wegenetz gewährt dem Fährbetreiber keinen Anspruch darauf, dass das Wegenetz in seinem Einzugsbereich nicht ergänzt oder erweitert wird.
Es ist nicht Aufgabe durch den Bau des geplanten Elbtunnels, einem Fährbetrieb die wirtschaftliche Grundlage zu erhalten.

Mangels einer durch Art.14 Abs. 1 GG geschützten Rechtsposition und mangels eines gezielten Entzugs einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 GG durch eine Planfeststellung für die A 20 liegen die Voraussetzungen für eine Enteignung nicht vor und damit scheidet auch ein Anspruch auf Entschädigung aus. Geschützt wird allein der konkret vorhandene Bestand. In der Zukunft liegende Chancen und Verdienstmöglichkeiten werden nicht geschützt. Letztendlich wird der Art. 14 GG auch nicht durch den Verlust des Lagevorteils aufgrund des Autobahnneubaus berührt. Nach aktueller Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt.
Der Fährbetrieb kann auch nach dem Bau der A 20 weiter betrieben werden. Da nicht, wie dargelegt, enteignungsrechtlich in den Fährbetrieb eingegriffen worden ist, entfällt auch der Eingriff in den Gewerbebetrieb und den daraus resultierenden Ansprüchen. Dies umfasst auch den Eingriff in die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung des Fährbetriebes. Die Berufsausübungsfreiheit des Fährbetreibers wird ebenfalls nicht berührt.

Da auch keine Schutzauflage denkbar ist, um der Einwendung abzuhelfen, kann eine Entschädigung in Geld auch nicht auf § 141 II 3 LVwG gestützt werden.
Sicher wird die Verwirklichung der Elbquerung Nachteile für den Betrieb der Fähre bringen. Jedoch sind nicht alle Nachteile eines öffentlich geplanten Vorhabens auszugleichen. Wenn sich der Verkehr von der Fähre zum Tunnel verlagert, ist dies nur eine mittelbare Wirkung. Der Fortbestand einer bestimmten Wegeverbindung keine Rechtsposition eines dadurch begünstigten Gewerbebetriebes.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.017 – mittelbare Beeinträchtigungen – und auf die materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b diese Beschlusses verwiesen.
In Anbetracht der oben genannten Aspekte sieht die Planfeststellungsbehörde durchaus die Beeinträchtigungen, die die Einwenderin bei Fertigstellung des hier gegenständlichen Vorhaben erfahren wird. Zu berücksichtigen ist, dass der Einwendrin bereits einige Jahre zur Verfügung standen und noch stehen werden, um ihr wirtschaftliches Konzept anzupassen. Auch vor diesem Hintergrund wird das öffentliche Interesse an der Maßnahme als höheres gewichtet und diesem der Vorrang vor den Belangen der Einwenderin eingeräumt.

Bezüglich der Einwendung zur mittelbare Beeinträchtigung, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Verfahrensfragen, Abschnittsbildung, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune und Verkehrsprognose -LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.08 sowie 5.010, 5.014 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung unter Ziffer zu 1b dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.33:</u> (……. (12.03.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.34:</u> **(……. (19.07.2009, 19.03.2013))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendung zur Auswirkungen während der Bauzeit und Verkehrsprognose wird auf die Ziffern 5.06 und 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.35:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.36:</u> **(……. (30.06.2009))**
Hinsichtlich der Lärmbetroffenheit der Wohnbebauung wird auf Ziffer 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des Abtransports der aus dem Tunnelbau anfallenden Böden wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1 Nr. 2 nebst Begründung verwiesen.

Bezüglich des Lärmschutzes wird auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.
Bezüglich der Einwendung zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, mittelbare Beeinträchtigungen, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten sowie Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.02, 5.03, 5.06, 5.08, 5.010 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Haseldorf ergeht der Hinweis, dass es sich nicht um Kompensationsmaßnahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens handelt. Entsprechende Einwendungen sind daher im Rahmen der Anhörung und Planfeststellung des betreffenden Planfeststellungsverfahrens einzuwenden und zu behandeln.
Hinsichtlich der Kritik zu Gutachten bzw. Gutachtern wird von der Planfeststellungsbehörde der Vorwurf einer nicht neutralen Aufstellung von Gutachten zugunsten des Vorhabenträgers als unbegründet zurückgewiesen. Es wird zudem auf Ziffer 5.020 verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.37:</u> (……. (18.03.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.38:</u> (……. (22.07.2009))
Bezüglich der Einwendung zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, mittelbare Beeinträchtigungen, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit und wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.02, 5.05, 5.06, 5.07, 5.08, 5.010 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.39:</u> **(……. (20.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.40:</u> **(……. (17.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.41:</u> **(……. (15.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.42:</u> **(……. (15.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.43:</u> **(……. (15.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.44:</u> **(……. (12.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.45:</u> **(……. (24.06.2009)**

Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 und materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses verwiesen.

Die Forderung der Einwenderin den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 27) auf 4,0 m zu verbreitern wird zurückgewiesen. Gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) ist die Fahrbahnbreite der Wirtschaftswege in der Regel 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m auszuführen. Der Wirtschaftsweg Bauwerksverzeichnis-Nr. 27 ist entsprechend asphaltiert ausgeführt worden. Um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen werden Ausweichen in 20 m Länge vorgesehen. Eine Verbreiterung ist demnach dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.2 verwiesen.

<u>Zu 5.3.46:</u> **(……. (19.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.47:</u> **(……. (10.06.2011))**

Hinsichtlich der Bedenken zur Beeinträchtigung während der Bauzeit wird auf Ziffer 5.06, zu Lärmbeeinträchtigungen auf Ziffer 5.08, zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 und materiell rechtliche Würdigung, zum wassertechnischen Sachverhalt wird auf Ziffer 5.010, zur Tunnelsicherheit auf Ziffer 5.05, zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens auf Ziffer 5.02 sowie materiell rechtliche Würdigung, zur Verkehrsprognose auf Ziffer 5.07, zur Abschnittsbildung auf Ziffer 5.04, zu verschiedenen Verfahrensfragen auf Ziffer 5.01 des Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.3 verweisen.

<u>Zu 5.3.48:</u> **(……. (20.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Das Grundstück der Einwender liegt in ca. 900 m Entfernung zur zukünftigen Anschlussstelle A 20/B 431, die im Zuge des Folgeabschnittes realisiert werden soll. Die Entwässerung des A 20-Abschnittes ist in drei Entwässerungsabschnitte unterteilt. Da die Entwässerung des Tunnels selbst ein in sich geschlossenes System darstellt, bewirkt dieser keine direkte Einleitung in das vorhandene Entwässerungssystem. Vom Tunnel bis ca. Bau-km 13+500 wird das Oberflächenwasser der A 20 gefasst und einem geplanten Absetz- mit anschließenden Regenrückhaltebecken zugeführt, um dann gedrosselt der Vorflut zugeführt zu werden. Zwischen Bau-km 13+500 und Bauende wird das Oberflächenwasser zunächst über Straßenabläufe gefasst, alle 100 m über seitliche Querschläge der hochgesetzten Mulde zugeführt, wo es zwischengespeichert wird und versickert. Die Versickerung erfolgt durch den aufgeschütteten Straßendamm, hier wird es durch die Sickerleitung im Sickerstrang kontrolliert gefasst und punktuell über Querschläge, zeitverzögert, in das straßenbegleitende Gewässer geführt und weiter zur Vorflut. Es handelt sich um eine sog. Sickerpassage. Für den Fall lang anhaltenden Hochwasserereignisse in der Elbe wird die Leistungsfähigkeit der Pumpenanlage des Schöpfwerkes erhöht. Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger das System noch weiter optimiert und alle notwendigen Nachweise erbracht (vgl. wassertechnischen Untersuchungen und Berechnungen in Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sowie entsprechende Gutachten im Materialband). Eine Vernässung kann demzufolge ausgeschlossen werden.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.49:</u> **(……. (14.07.2009, 20.07.2009, 13.03.2013))**
Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme der Einwender notwendig.
Dabei sind vorübergehende Inanspruchnahmen der Flurstücke 108/24, 129/2 und 126/3 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, vorgesehen. Das Grundstück ist mit einem Wohnhaus sowie Nebengebäude bebaut. Die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruchnahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsver-

handlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist bei allen drei betroffenen Flurstücken auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die o.a. Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Die Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen (es wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht seitens der Einwender auch kein Übernahmeanspruch wegen mittelbarer Beeinträchtigungen. Als Rechtsgrundlage für den geltend gemachten Übernahmeanspruch kommt allein § § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht, da der Übernahmeanspruch insoweit eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs darstellt. Die Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens verschlechtert die Situation des Wohngrundstücks aber nicht derart nachhaltig, dass dessen Nutzung zu Wohnzwecken als unzumutbar erscheint. Insbesondere befürchtete Wertverluste des Eigentums lösen keinen Anspruch aus. Hierzu wird des Weiteren auf die Ausführungen zu Ziffer 5.09 dieses Beschlusses verwiesen.

Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass in Folge der unmittelbaren Inanspruchnahme des Eigentums durch Eintragung einer Dienstbarkeit ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden wird, in dem nicht nur über die Frage des Rechtsentzugs sondern auch über die Entschädigung entschieden wird. Bei dieser Bemessung werden auch Folgewirkungen mit in den Blick genommen.

Bezüglich der Einwendung zur Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit und mittelbare Beeinträchtigungen wird auf die Ziffern 5.05, 5.06, 5.017 und 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.021 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.2, 5.3.4 und 5.3.5 sowie 4.2.4 verwiesen.

<u>Zu 5.3.50:</u> **(……. (13.07.2009))**
Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme des Einwenders notwendig. Dabei sind vorübergehende Inanspruchnahmen über jeweils das gesamte Flurstück 122/15 und 108/28 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, vorgesehen. Das Grundstück 122/15 ist mit einem Wohnhaus sowie Nebengebäude bebaut. Die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruchnahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist bei allen drei betroffenen Flurstücken auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die o.a. Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Die Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen (es wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit und mittelbare Beeinträchtigungen wird auf die Ziffern 5.06, 5.017 und 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.51:</u> **(……. (15.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.52:</u> **(……. (16.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.53:</u> **(……. (20.07.2009))**
Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.54:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.55:</u> **(……. (20.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.56:</u> **(……. (16.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.57:</u> **(……. (18.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.58:</u> **(……. (22.07.2009, 19.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zur Abschnittsbildung, Verfahrensfragen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, Variantenwahl der Trasse und Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.01, 5.02, 5.03, 5.04, 5.07 und 5.013 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zur Einwendung Ziffer 5.3.2 verwiesen, die sich die Einwender zu Eigen gemacht haben.

<u>Zu 5.3.59:</u> **(……. (16.06.2009))**

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.36 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.60:</u> **(……. (20.06.2009, 21.07.2009, 06.03.2013))**

Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme des Einwenders notwendig. Dabei sind vorübergehende Inanspruchnahmen über das gesamte Flurstück 122/13 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, vorgesehen. Das Grundstück ist mit einem Wohnhaus bebaut. Die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruchnahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist bei allen drei betroffenen Flurstücken auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die o.a. Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Die Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen (es wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, mittelbare Beeinträchtigungen und Verfahrensfragen wird auf die Ziffern 5.01, 5.06, 5.017 und 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.2, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.61:</u> (……. (16.03.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.62:</u> **(……. (10.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.63:</u> **(……. (12.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.64:</u> **(……. (12.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.65:</u> **(……. (14.07.2009))**

Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme des Einwenders notwendig. Dabei sind vorübergehende Inanspruchnahmen von 702 m² von dem insgesamt 1.554 m² großen Flurstück 122/11 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, sowie 5 m² vom Flurstück 123/4, vorgesehen. Das Grundstück 122/11 ist mit einem Wohnhaus sowie einer Garage mit Carport bebaut. Die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruch-

nahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist bei allen drei betroffenen Flurstücken auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die o.a. Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Die Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen (es wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, mittelbare Beeinträchtigungen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes und Verkehrsprognose -LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.08, 5.06, 5.017, 5.010 und 5.07 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.66:</u> **(……. (10.06.2009, 15.03.2013, 20.11.2014))**

Die Forderung nach Viehtränken jenseits der Trasse wird zurückgewiesen. Da keine Viehtränke überbaut wird, wäre ein Bau eine Maßnahme zur Optimierung der Bewirtschaftung und dieses ist nicht Zweck des Planfeststellungsverfahrens. Desgleichen verhält es sich mit der Forderung nach einem Viehfanghagen.

Eine befürchtete Beschattung der Flurstücke ist aufgrund der Ausrichtung der Autobahn nur für die südöstlich gelegenen Flächen zu betrachten. Durch Ausbildung des Querschnitts, mit ca. 7 m breiter Berme und 7 bis 10 m breitem Graben (Typ A) gegenüber dem ca. 6 m hohen Straßendamm, lässt der große Abstand keine erhebliche Verschattung erwarten.
Die Dammlage der BAB A 20 ist verbunden mit den Baugrund- und Grundwasserverhältnissen in der Marsch. Die Erreichbarkeit der zerschnitten Flurstücke bleibt aufrecht erhalten. Rechtsansprüche auf die freie Sicht bestehen nicht. Alle weiteren Beeinträchtigungen werden im Zuge der Entschädigungsverhandlungen abgegolten.

Als Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung konnte bei dem Wohngebäude des Einwenders (Berechnungspunkt G7, Strohdeich 1) keine Grenzwertüberschreitung gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) festgestellt werden.
Das Wohnhaus des Einwenders liegt weit außerhalb des Bereiches, in dem es zu einer Grenzwertüberschreitung der Lärmimmissionen kommen kann. Auf die Isophonenkarte in Anlage 11.2, Blatt 2, der Planfeststellungsunterlagen wird verwiesen. Dort ist dargestellt, wo der Bereich entlang der Trasse verläuft, in dem die Immissionsgrenzwerte überschritten bzw. unterschritten werden. Ansprüche auf passiven Lärmschutz bestehen für das betroffene Gebäude nicht. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.
Bezüglich des Lärmschutzes wird des Weiteren auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.

Hinsichtlich des geforderten Beweissicherungsverfahrens wird auf die Begründungen zu Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.5 verweisen.

<u>Zu 5.3.67:</u> **(……. (27.05.2009))**

Das Gebäude des Einwenders wurde in der Lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues der A 20 auf. Die Grenzwerte werden um ca. 15 dB(A) tags und ca. 10 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge nicht vorgesehen. Es wird entsprechend auf Ziffer 5.08 zur

Lärmbetroffenheit der Wohnbebauung sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zum wassertechnischen Sachverhalt wird auf Ziffer 5.010, hinsichtlich unmittelbare Beeinträchtigungen, insbesondere der Forderung nach Ersatzland, auf Ziffer 5.09 und zur Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 sowie materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.6 verweisen.

<u>Zu 5.3.68:</u> (……. (20.03.2013))

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.69:</u> (……. (24.06.2009))

Die östlich der Trasse der BAB A 20 liegenden Flurstücke (109/1) inklusive der Hofstelle werden zukünftig von den westlich gelegenen (62/2, 62/1, 64/1 etc.) abgeschnitten. Die dadurch entstehenden Umwege werden im Zuge der Entschädigungsverhandlung entsprechend berücksichtigt. Die westlichen Flurstücke sind hingegen weiterhin an das öffentliche Wegenetz angebunden. Und zwar in der Weise, dass die Flächen über den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 27) an die B 431 angebunden werden. Die Anbindung erfolgt allerdings im Nachbarabschnitt der A 20 (B 431 bis A 23). Auf Ziffer 5.016 dieses Beschlusses wird diesbezüglich verwiesen. Die Erstellung einer direkten Verbindung, d.h. mit Hilfe eines Tunnels oder Brücke, wäre verbunden mit immensen Mehraufwendungen sowie größeren Grundstücksinanspruchnahmen durch die Anhebung der Gradiente. Sie ist daher zurückzuweisen. Die alternative Erstellung eines Milchviehstalles jenseits der heutigen Hofstelle ist nach den oben beschriebenen Gründen ebenfalls zurückzuweisen. Des Weiteren wird auf Ziffer 5.09 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Forderung des Einwenders den Wirtschaftsweg (BWV-Nr. 27) auf 4,0 m zu verbreitern wird zurückgewiesen. Gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) ist die Fahrbahnbreite der Wirtschaftswege in der Regel 3,0 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,0 m auszuführen. Der Wirtschaftsweg 27 ist entsprechend asphaltiert ausgeführt worden. Um den Begegnungsverkehr zu ermöglichen werden Ausweichen in 20 m Länge vorgesehen. Eine Verbreiterung ist demnach dem Vorhabenträger nicht aufzuerlegen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen. Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.7 verweisen.

<u>Zu 5.3.70:</u> (……. (20.07.2009))

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.71:</u> (……. (22.07.2009))

Bezüglich der Einwendung zu mittelbaren Beeinträchtigungen, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens sowie Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.07, 5.08 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 und 5.022 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.72:</u> (RA Mecklenburg (22.07.2009 – für …….))

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender macht seine Betroffenheit bezüglich der Durchschneidung des Jagdgebietes infolge des Neubaus der A 20 geltend, mit der Folge der Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts für die Jagdpächter. In diesem Zusammenhang werden Entschädigungen sowohl für die Betriebsphase als auch für Bauphase beantragt.
Hinsichtlich der behaupteten Beeinträchtigung der Jagdausübung geht die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Einwenders davon aus, dass auch das Recht der Jagdpächter ein abwägungserheblicher Belang ist. Die vorgesehene Beeinträchtigung des Jagdausübungsrechts steht den überwiegenden Gründen zur Durchführung der beantragten Straßenbaumaßnahme gegenüber. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Maßnahme unter der materiell rechtlichen Würdigung, Ziffer zu 1b des Beschlusses, verwiesen.

Hinsichtlich der Entschädigungsforderung ist festzustellen, dass die Jagdpächter nicht Besitzer der Grundstücke sind, sondern nur Inhaber des Jagdausübungsrechts, das aber nicht zum Besitz berechtigt. Sie gehören aus diesem Grund nicht zu den Nebenberechtigten, die gesondert zu entschädigen sind (so auch Kapsa, NVwZ 2003, 1423; Aust in Aust, Jacobs, Pasternak, Die Enteignungsentschädigung, Rn. 475). Vgl. Ziffer 3 dieses Beschlusses. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich der weiteren Einwendung zu jagdrechtlichen Belangen – Wildschutzzäune, mittelbare Beeinträchtigungen und Auswirkungen während der Bauzeit und wird auf Ziffer 5.014, 5.017 sowie 5.06 des Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020 und 5.022verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.73:</u> **(RA Mecklenburg (22.07.2009 – für …….
))**

Hinsichtlich der unmittelbaren Beeinträchtigung der Jagdausübung wird auf Ziffer 3 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Einwendung zu jagdrechtlichen Belangen – Wildschutzzäune und Auswirkungen während der Bauzeit wird auf Ziffer 5.06, 5.014 und 5.022 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.74:</u> **(……. (10.07.2009))**

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zur Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, mittelbare Beeinträchtigungen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf die Ziffern 5.02, 5.05, 5.06, 5.07, 5.08, 5.010 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und

zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.75:</u> (……. (08.03.2013, 14.03.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.76:</u> (……. (22.07.2009))
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.3 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zu mittelbaren Beeinträchtigungen, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes und jagdrechtliche Belange – Wildschutzzäune wird auf die Ziffern 5.010, 5.014 und 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Austauschbeziehungen von Wild wird erwidert, dass die Austauschbeziehungen im betrachteten Untersuchungsraum in keiner Verbindung zu dem "Rückzugsgebiet" auf dem Grundstück der Einwenderin stehen. Die Entfernung zwischen Untersuchungsraum und Grundstück der Einwenderin beträgt rund 50 km). In dem planfestgestellten Bauabschnitt bleibt der vorhandene Wanderkorridor des Wildes entlang der Langenhalsener Wettern durch entsprechende Dimensionierung des Querungsbauwerks weiterhin erhalten (Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme). Die Flächen zwischen Tunnelportal und Steindeich bleiben für das Wild problemlos passierbar (Faunagutachten, Materialband). Damit bleibt hier der Wechsel weiterhin erhalten. Zudem wurde im Untersuchungsraum kein ausgeprägter Wildwechsel nachgewiesen. Die Notwendigkeit weiterer Querungsmöglichkeiten ist nicht gegeben. Die Beeinträchtigungen des Wildes sind als gering einzustufen. Austauschbeziehungen bleiben weiterhin aufrecht erhalten.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020 und 5.022 verwiesen

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.77:</u> **(……. (19.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.78:</u> **(RAe Müller-Horn, Püschel & Luther (21.07.2009 – für …….))**

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheit der Wohnbebauung wird auf Ziffer 5.08 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des Lärmschutzes wird auf die Ziffer 2.4 nebst Begründung verwiesen.
Bezüglich der Einwendung zu Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf die Ziffern 5.05, 5.06, 5.08 sowie 5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.79:</u> **(……. (11.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.80:</u> **(……. (11.02.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen wird auf die Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.81:</u> **(……. (16.07.2009))**

Der Vorhabenträger führt an, dass der Einwender nicht selbstständig wirtschaftender Landwirt sei, sondern die Flächen verpachtet habe. Aus seiner Sicht liege deshalb keine Gefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes vor, sodass auch ein Existenzgefährdungsgutachten nicht in Auftrag gegeben werden würde. Zudem würde die mögliche Verzinsung der Entschädigung in jedem Falle höher sein als ein landwirtschaftlicher Pachtzins.
Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an. Von einer Existenzgefährdung des Betriebes kann keine Rede sein, weil durch die Verpachtung der Flächen kein landwirtschaftlicher Betrieb mehr vorliegt. Insofern drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass es weniger um eine Existenzgefährdung geht, sondern in erster Linie um finanzielle Gesichtspunkte. Es ist naheliegend, dass bei entsprechenden Grundstückspreisen eine Einigung deshalb durchaus zustande kommen dürfte. Im Übrigen ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Grunderwerbsverhandlungen nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sondern außerhalb geregelt werden.
Die Aussage des Vorhabenträgers, kein Existenzgefährdungsgutachten zu erstellen, hält die Planfeststellungsbehörde für folgerichtig und angemessen.

Eventuelle Mehrunterhaltungskosten des Wasser- und Bodenverbandes infolge der Einleitung des Straßenoberflächenwassers werden durch die Mitgliedsbeiträge des Straßenbaulastträgers abgegolten. Soweit Unterhaltungskosten für Gewässermehrlängen anfallen und diese nicht über die Beiträge erfasst werden, werden diese dem Gewässerunterhaltungsverband erstattet (vgl. Anlage 10.2 Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis).

Bezüglich der Einwendung zum wassertechnischen Sachverhalt wird auf Ziffer 5.010 des Beschlusses verwiesen, hinsichtlich Ausführungen zum Lärmbetroffenheit auf Ziffer 5.08 sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.9 verwiesen.

<u>Zu 5.3.82:</u> **(……. (10.07.2009))**

Bezüglich der Einwendung zur Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, mittelbare Beeinträchtigungen sowie wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.02, 5.05, 5.06, 5.07, 5.08, 5.010 und 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020 und 5.022 verwiesen

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.83:</u> **(……. (10.07.2009, 10.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes sowie Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.03, 5.06 und 5.010 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.84:</u> **(……. (14.02.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.85:</u> **(……. (14.07.2009, 18.03.2013, 24.11.2014, 28.11.2014))**

Durch den Neubau der A 20 kommt es im nachgeordneten Netz teilweise zu erhöhten Verkehrsbelastungen (vgl. Ziffer 5.07 – Verkehrsprognose – LKW-Anteile - dieses Beschlusses). Diese begründen sich hauptsächlich auf den Zubringerverkehr zur zukünftigen A 20. Im Raum Glückstadt kommt es insbesondere zu Steigerungen auf der B 431, die einen direkten Anschluss an die A 20 südlich von Glückstadt erhält. Die geplante Anschlussstelle selbst ist Gegenstand des Folgeabschnittes der A 20, B 431 bis A 23. Diese Steigerungen, die für das Prognosejahr 2025 ermittelt wurden, erfolgen hauptsächlich zwischen Glückstadt und der Anschlussstelle selbst. Die Belastung von ca. 15.000 Kfz/24h liegt damit aber noch weit innerhalb der Einsatzgrenze von 20.000 Kfz/24h für eine zweistreifige Bundesstraße. Im weiteren Verlauf, ab der Landesstraße 119, nimmt die Belastung auf der Bundesstraße sogar ab. Die von den Einwendern vorgetragene Umgehung von Glückstadt liegt zudem nördlich der geplanten Autobahntrasse und befindet sich damit weit außerhalb des hier planfestzustellenden Bauvorhabens. Sie ist daher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und kann auch aus den oben genannten Gründen nicht als Folgemaßnahme angese-

hen werden. Ferner handelte es sich zum Zeitpunkt des Erlass dieses Beschluss um keine verfestigte Planung.

Bezüglich der Einwendung zum wassertechnischen Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Auswirkungen während der Bauzeit sowie Beeinträchtigung durch Schadstoffemissionen wird auf die Ziffern 5.08, 5.06 und 5.010 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

In den Stellungnamen vom 24.11.2014 und 28.11.2014 wurden keine Bedenken vorgetragen, welche sich auf die 2. Planänderung beziehen. Daher wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.
Des Weiteren wird auf die Ziffern 5.2.4 und 5.2.5 verwiesen, da sich die Einwenderin Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände, welche im gegenständlichen Verfahren Anregungen und Bedenken vorgebracht haben, zu Eigen gemacht bzw. sich Stellungnahmen dieser Verbände angeschlossen hat.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.86:</u> **(……. (17.03.2013)**
Bezüglich der Einwendungen zu Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sowie bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.021 und 5.022 verwiesen.
Des Weiteren wird auf die Ziffern 5.2.4 und 5.2.5 verwiesen, da sich die Einwenderin Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände, welche im gegenständlichen Verfahren Anregungen und Bedenken vorgebracht haben, zu Eigen gemacht bzw. sich Stellungnahmen dieser Verbände angeschlossen hat.

Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.6 verwiesen.

<u>Zu 5.3.87:</u> **(……. (15.09.2009))**
Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 und materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.11 verwiesen.

<u>Zu 5.3.88:</u> **(……. (15.07.2009))**

Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Das Grundstück der Einwender liegt in ca. 200 m Entfernung zur zukünftigen A 20 und ca. 30 m zur Langhalsener Wettern. Die Entwässerung des A 20-Abschnittes ist in drei Entwässerungsabschnitte unterteilt. Da die Entwässerung des Tunnels selbst ein in sich geschlossenes System darstellt, bewirkt dieser keine direkte Einleitung in das vorhandene Entwässerungssystem. Vom Tunnel bis ca. Bau-km 13+500 wird das Oberflächenwasser der A 20 gefasst und einem geplanten Absetzmit anschließenden Regenrückhaltebecken zugeführt, um dann gedrosselt der Vorflut zugeführt zu werden. Zwischen Bau-km 13+500 und Bauende wird das Oberflächenwasser zunächst über Straßenabläufe gefasst, alle 100 m über seitliche Querschläge der hochgesetzten Mulde zugeführt, wo es zwischengespeichert wird und versickert. Die Versickerung erfolgt durch den aufgeschütteten Straßendamm, hier wird es durch die Sickerleitung im Sickerstrang kontrolliert gefasst und punktuell über Querschläge, zeitverzögert, in das straßenbegleitende Gewässer geführt und weiter zur Vorflut. Es handelt sich um eine sog. Sickerpassage. Für den Fall lang anhaltenden Hochwasserereignisse in der Elbe wurde die Leistungsfähigkeit der Pumpenanlage des Schöpfwerkes erhöht. Im Zuge der Planänderung hat der Vorhabenträger das System noch weiter optimiert und alle notwendigen Nachweise erbracht (vgl. wassertechnischen Untersuchungen und Berechnungen in Anlage 13 der Planfeststellungsunterlagen sowie entsprechende Gutachten im Materialband). Eine Vernässung durch Überlastung der Wettern als Folge der Baumaßnahme wird daher ausgeschlossen. Kommt es aufgrund unvorhersehbarer Wirkungen gemäß § 142 (2) LVwG nach Erlass des Beschlusses zur Überflutung der benachbarten Flächen, ist der Antrag, mit dem Ansprüche auf Herstellung von Einrichtungen oder auf angemessene Entschädigung geltend gemacht werden sollen, schriftlich an die Planfeststellungsbehörde zu richten.

Bezüglich der Einwendung zu Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes und Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf die Ziffern 5.05, 5.06, 5.08 sowie 5.010 dieses Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu dem Eingriff in die Natur wird auf die Ziffern 2.3, 5.020 und 5.022 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.89:</u> **(……. (22.07.2009))**

Es ergeht der Hinweis, dass die von den Einwendern Bezug genommene Einwendung nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsabschnittes ist, sondern in einem der Nachbarabschnitte vorgetragen wurde.

Bezüglich der Einwendung zur Abschnittsbildung, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, mittelbare Beeinträchtigungen und unmittelbare Beeinträchtigung / Flächeninanspruchnahme wird auf die Ziffern 5.02, 5.03, 5.04, 5.07, 5.09 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.90:</u> **(……. (15.06.2009))**

Das Gebäude des Einwenders sowie für den Altenteiler wurde in der Lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt. Es treten keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Baues der A 20 auf. Die Grenzwerte um ca. 10 dB(A) tags und ca. 5 dB(A) nachts unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen werden demzufolge nicht vorgesehen. Es wird entsprechend auf Ziffer 5.08 zur Lärmbetroffenheit der Wohnbebauung sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 und materiell rechtliche Würdigung des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.10 verwiesen.

<u>Zu 5.3.91:</u> **(……. (20.07.2009))**

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.92:</u> **(……. (07.07.2009))**
Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zur mittelbaren Beeinträchtigungen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Betriebsstraße / Wirtschaftsweg / Rettungsweg, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen und Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffern 5.05, 5.06, 5.08, 5.011 sowie 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.93:</u> **(……. (20.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.94:</u> **(……. (14.07.2009))**
Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, mittelbare Beeinträchtigungen und wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.02, 5.05, 5.06, 5.07, 5.08, 5.010 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.019, 5.020 und 5.022 verwiesen

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.95:</u> **(……. (21.07.2009, 12.03.2013, 28.11.2014))**

Bezüglich der Einwendung zur Abschnittsbildung, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes, Auswirkungen während der Bauzeit und Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, wird auf die Ziffern 5.02, 5.04, 5.05, 5.06, 5.08 sowie 5.010 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Im Rahmen der 2. Planänderung wurden vom Einwender die Planer bzw. externen Büros kritisiert. Es sei nicht ergebnisoffen vorgegangen worden. Ferner wurde angeführt, dass schutzrelevante Landschaftsmerkmale des Landschaftsschutzgebiet Kollmarer Marsch rechtswidrig beseitigt oder zerstört würden. Dass die Planer / externen Büros nicht primär von fachwissenschaftlichen Kriterien aus- und nicht ergebnisoffen vorgegangen seien, wird zurückgewiesen. Auch die These, es seien nur naturschutzfachliche Probleme aufgegriffen worden, die mit überschaubaren Mitteln ausgeglichen werden können, und andere zu bestreiten oder zu ignorieren, trifft ebenso wenig zu wie die Formulierung „Die Bauern haben sowieso schon alles kaputtgemacht, da kann die Autobahn keinen Schaden mehr anrichten“. Das Landschaftsschutzgebiet wurde nicht als irrelevant betrachtet und so auch nicht dargestellt. Die Beurteilung von Eingriffen hat auf der Grundlage der Bestandssituation zu erfolgen, nicht anhand von historischen oder potenziell möglichen zukünftigen Zuständen. Demgemäß wurde das Landschaftsschutzgebiet Kollmarer Marsch im Rahmen der ausgelegten Planfeststellungsunterlagen umfänglich betrachtet. Es wird auf die Unterlage 12 und auf die Ziffern 2.3.2 nebst Begründung verwiesen. Hinsichtlich des Einwandes, dass die Nilgans in der AVZ nicht erwähnt worden sei, ergeht der Hinweis, dass die Nilgans als nicht einheimische Art für die Beurteilung des Rastgebiets von nachrangiger Bedeutung ist (vgl. LBP S. 79); insofern wird sie in der AVZ, die entscheidungserheblichen Aussagen darstellt, nicht genannt.

Bezüglich der weiteren Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, Arbeitshilfen und Leitfäden und Klimaschutz wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.023 verwiesen.

Wie auch die erste Planänderung der hier planfestzustellenden Straßenbaumaßnahme wurde auch die zweite Planänderung entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und Fristen durchgeführt. Die örtlichen Bekanntmachungen richten sich nach den entsprechenden Satzungen der Ämter. Wie bereits mit Bekanntmachung der Planauslegung mitgeteilt, kann die Anhörungsbehörde gemäß § 17 a Nr. 5 S. 1 FStrG auf eine Erörterung verzichten. Einwendungen, die sich gegen eine gesetzeswidrige Beteiligung wenden, werden demnach zurückgewiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.96:</u> **(……. (15.02.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.97:</u> **(……. (15.02.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.98:</u> **(……. (17.02.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.99:</u> **(……. (21.07.2009))**
Bezüglich der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.06 sowie auf die Auflage „Beweissicherungsverfahren“ unter Ziffer 2.1.2.2, Punkt 1, dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zu mittelbaren Beeinträchtigungen, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Tunnelbau und Tunnelsicherheit, Auswirkungen während der Bauzeit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, Verkehrsprognose - LKW-Anteile und wassertechnischer Sachverhalt – Störung des Wasserhaushaltes wird auf die Ziffern 5.02, 5.05, 5.06, 5.07, 5.08, 5.010 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020 und 5.022verwiesen

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.100:</u> **(……. (19.07.2009))**

Bezüglich der Einwendung zu mittelbaren Beeinträchtigungen, Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, Abschnittsbildung und Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.04, 5.06, 5.07, 5.08 sowie 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG und Klimaschutz wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020, 5.022 und 5.023 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.101:</u> **(……. (23.07.2009))**

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheit der Wohnbebauung wird auf Ziffer 5.08 dieses Beschlusses verwiesen sowie auf Ziffer 2.4 nebst Begründung.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.102:</u> **(……. (12.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.103:</u> **(……. (15.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.9 verwiesen.

<u>Zu 5.3.104:</u> **(……. (12.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.105:</u> **(……. (22.07.2009, 19.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Variantenwahl der Trasse, Linienbestimmung, Bauwerksvarianten, Verfahrensfragen, Abschnittsbildung, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, mittelbare Beeinträchtigungen, Auswirkungen während der Bauzeit sowie Tunnelbau und Tunnelsicherheit wird auf die Ziffern 5.01 bis 5.06 sowie 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.106:</u> **(……. (19.07.2009))**

Die für die lärmtechnische Untersuchung relevanten Katasterdaten sind in Anlage 7 – Lage- und Bauwerkspläne abgebildet. In Anlage 7, Bl.13a ist das Gebäude der Einwender korrekt dargestellt und entsprechend in der Lärmtechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Gleichwohl wird festgehalten, dass der Übersichtslageplan im Maßstab 1:5000 in diesem Bereich nicht mit Anlage 7 übereinstimmt. Der Übersichtslageplan bietet neben dem Überblick über die Lage der geplanten Baumaßnahme auch die Hervorhebung von Gebietsgrenzen, öffentlichen Anlagen, Blattgrenzen etc.. Gebäude werden aufgrund des Maßstabes nur schematisch dargestellt. Da dieser Plan nur der Übersicht dient und Datengrundlage für Berechnungen darstellt ist auf eine Anpassung des Gebäudes der Einwender verzichtet worden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen wird auf Ziffer 5.08 und 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Für das Gebäude in der Deichreihe 6 wurde als Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung keine Grenzwertüberschreitung gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) festgestellt. Die ermittelten Beurteilungspegel von 53,1 bzw. 53,2 dB(A) tags und 47,9 bzw. 48,0 dB(A) nachts liegen deutlich unterhalb den Immisssionsgrenzwerten tags/nachts von 64/54 dB(A). Es besteht daher insgesamt kein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwendung zu mittelbare Beeinträchtigungen, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens und Verkehrsprognose - LKW-Anteile wird auf die Ziffern 5.02, 5.07, 5.017 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zum Arten- und Gebietsschutz und

zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 2.3, 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.107:</u> **(……. (22.06.2009, 09.02.2012, 28.02.2012))**
Bezüglich der Einwendung zur Variantenwahl der Trasse wird auf Ziffer 5.03 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird für die vorstehend behandelten Anregungen und Bedenken zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 4.2.12 verwiesen.

<u>Zu 5.3.108:</u> **(……. (17.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung zum Tunnelbau und Tunnelsicherheit, mittelbare Beeinträchtigungen, Auswirkungen während der Bauzeit und Beeinträchtigung durch Lärmemissionen wird auf die Ziffern 5.05, 5.06, 5.08 sowie 5.017 dieses Beschlusses verwiesen.
Bezüglich der Einwendungen zu bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität, zu Arbeitshilfen und Leitfäden, zum Arten- und Gebietsschutz und zu Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wird auf die Ziffern 1b, 2.3, 5.018 bis 5.024 nebst Begründung verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.109:</u> **(……. (16.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.110:</u> **(……. (16.07.2009))**
Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.25 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.111:</u> **(……. (20.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.9 verwiesen.

<u>Zu 5.3.112:</u> **(……. (15.07.2009))**

Wegen inhaltlicher Übereinstimmung wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.3 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.113:</u> **(……. (29.06.2009, 14.02.2013))**

Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme der Einwender notwendig. Dabei sind vorübergehende Inanspruchnahmen von 591 m² von dem insgesamt 1.168 m² großen Flurstück 127/2 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, sowie 10 m² vom Flurstück 108/25, vorgesehen. Das Grundstück 127/2 ist mit einem Wohnhaus sowie einem Nebengebäude mit Teilkeller bebaut. Die Inanspruchnahmen sind erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Dass die vorübergehende Inanspruchnahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Neben der vorübergehenden Inanspruchnahme ist bei allen drei betroffenen Flurstücken auch die Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch vorgesehen. Die Dienstbarkeit dient der Sicherung der Stabilität und Dichtheit des Bauwerkes und zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit wie für

Instandsetzungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Das bedeutet, dass Aufgrabungen größer als 3,0 m ab Geländeoberkante grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahmen sind nach Prüfung durch den Vorhabenträger möglich. Ferner können die unterfahrenden Flächen für die o.a. Arbeiten aus bautechnischen oder sicherheitstechnischen Gründen in Anspruch genommen werden.

Die Eintragung der Dienstbarkeit stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die Eintragung der beschriebenen Dienstbarkeit von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen (es wird auf Ziffer 2.1.2.2 Nr. 1 verwiesen). Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, mittelbare Beeinträchtigungen, Verkehrsprognose -LKW-Anteile, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens sowie Verfahrensfragen wird auf die Ziffern 5.01, 5.02, 5.08, 5.06, 5.017, 5.07 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, Biologische Vielfalt/Biodiversitätskonvention, Arbeitshilfen und Leitfäden, Datenerfassung und Klimaschutz/Klimawandel wird auf die Ziffern 5.018 bis 5.024 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.114:</u> **(……. (11.02.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen wird auf die Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.115:</u> **(……. (13.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.116:</u> **(……. (19.02.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.117:</u> **(……. (18.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.118:</u> **(……. (12.03.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.119:</u> **(……. (14.02.2013))**
Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen wird auf die Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.120:</u> **(……. (11.02.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen wird auf die Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.121:</u> **(……. (18.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.122:</u> **(……. (18.03.2013))**

Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

<u>Zu 5.3.123:</u> **(……. (10.07.2009, 26.02.2013))**

Wie den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen ist, wird für die hier geplante Baumaßnahme eine Flächeninanspruchnahme der Einwender notwendig. Dabei ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von 509 m² von dem insgesamt 2.331 m² großen Flurstück 18/6 der Flur 34, Gemarkung Kollmar, vorgesehen. Die Inanspruchnahme ist erforderlich, um einen sicheren Vortrieb und Auftriebssicherung des Tunnels während der Bauzeit zu gewährleisten, indem vor und während des Tunnelausbaus die Flächen über und zwischen den Tunnelröhren sowie innerhalb von zwei Sicherheitsstreifen mit einer Breite von jeweils 28 m (entsprechend zwei Bohrdurchmessern), gemessen ab Bauwerksaußenkante, vorübergehend beansprucht werden. Die 509 m² der Einwender liegen exakt in diesem Sicherheitsstreifen. Während der Bauphase sind in diesem Bereich sämtliche Eingriffe in den Baugrund und die Erhöhung des Spannungszustandes im Boden durch Lagerung von Material mit einem Gewicht von mehr als 10 kN/m² grundsätzlich nicht zulässig sind. Handelsübliche Carport und Geräteschuppen führen dabei nicht zu einer Überschreitung des Spannungszustandes. Da die Einwender, wie in der Einwendung beschrieben, das Flurstück als Gartenland mit zugehöriger Hütte und Terrasse nutzen, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diesbezügliche Einschränkungen des Verbotes nach Prüfung des Vorhabenträgers vorgenommen werden können (vgl. Anlage 1, Ziffer 8.2 sowie Vorbemerkungen zu Anlage 14.2). Dass die vorübergehende Inanspruch-

nahme zur Erstellung des Tunnelbauwerkes länger benötigt wird, als bei üblichen Straßenbauvorhaben, wird auch in der Entschädigungsverhandlung, die außerhalb der Planfeststellung erfolgt, besondere Berücksichtigung finden. Diese vorübergehende Inanspruchnahme bedeutet somit eine vorübergehende Beschränkung in der vollen Nutzbarkeit des Grundstückes. Auch wenn dies über einen langen Zeitraum erfolgen wird, wurde von Einwenderseite nichts vorgetragen, was diese Form der Inanspruchnahme als unzumutbar erscheinen lässt.

Die in der Erörterung angesprochene Dienstbarkeit, die auch in der Einwendung vorgetragen wurde, ist in den Planunterlagen nicht vorgesehen und kommt dementsprechend auch nicht zum Tragen. In den Planunterlagen ist lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme – wie oben beschrieben – vorgesehen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme stellt eine unmittelbare Inanspruchnahme des Eigentums dar, die allerdings aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erforderlich ist. Das öffentliche Interesse an einer Verwirklichung des Vorhabens überwiegt nämlich das Interesse der Einwender an uneingeschränktem Erhalt und Nutzung ihres Eigentums. Dabei wurden die von den Einwendern beschriebenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch diejenigen während der Bauphase, in die Abwägung eingestellt. Berücksichtigt wurde, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von der Intensität her einen geringeren Eingriff darstellt, als ein vollständiger dauerhafter Eigentumsentzug. Dem Eigentümer verbleiben in der Folge weitgehende Nutzungsmöglichkeiten seines Eigentums erhalten. Berücksichtigt wurde auch, dass die Einwender nicht nur durch den Rechtsentzug selbst, sondern auch durch mögliche Einbußen ihrer Wohnqualität beeinträchtigt sind. Selbst der von den Einwendern befürchtete Eintritt von Bauschäden würde aber zu keinem anderen Abwägungsergebnis führen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung einschließlich einer etwaigen Übernahme des Restgrundstücks bleibt einem gesonderten Enteignungsverfahren vorbehalten.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht seitens der Einwender auch kein Übernahmeanspruch wegen mittelbarer Beeinträchtigungen. Als Rechtsgrundlage für den geltend gemachten Übernahmeanspruch kommt allein § § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht, da der Übernahmeanspruch insoweit eine besondere Art des Entschädigungsanspruchs darstellt. Die Verwirklichung des planfestgestellten Straßenbauvorhabens verschlechtert die Situation des Gartengrundstücks aber nicht derart nachhaltig, dass dessen Nutzung unzumutbar erscheint. Insbesondere befürchtete Wertverluste des Eigentums lösen keinen Anspruch aus. Hierzu wird des Weiteren auf die Ausführungen zu Ziffer 5.09 dieses Beschlusses verwiesen.
Es sei an dieser Stelle auch darauf hingewiesen, dass in Folge der unmittelbaren Inanspruchnahme des Eigentums durch vorübergehende Inanspruchnahme ein Enteignungsverfahren durchgeführt werden wird, in dem nicht nur über die Frage des Rechtsentzugs sondern auch über die Entschädigung entschieden wird. Bei dieser Bemessung werden auch Folgewirkungen mit in den Blick genommen.

Bezüglich der Einwendung zur Beeinträchtigung durch Lärm- und Schadstoffemissionen, Auswirkungen während der Bauzeit, Notwendigkeit und Bedarf des Bauvorhabens, mittelbare Beeinträchtigungen, Verkehrsprognose -LKW-Anteile und Verfahrensfragen wird auf die Ziffern 5.01, 5.02, 5.08, 5.06, 5.017 und 5.07 und materiell rechtliche Würdigung dieses Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Einwendungen zum Artenschutz, Gebietsschutz/Natura 2000, Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes, bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Schutzgüter gemäß UVPG, zum Klimaschutz, zur Biodiversität wird auf die Ziffern 5.018, 5.019, 5.020 bis 5.024 verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.124:</u> (……. (23.02.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Verfahrensfragen wird auf die Ziffer 5.01 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.
Des Weiteren wird auf die Ausführungen zu Ziffer 5.3.1, 5.3.4 und 5.3.5 verwiesen.

<u>Zu 5.3.125:</u> (……. (20.03.2013))
Bezüglich der Einwendung zu Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ziffer 5.06 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird insgesamt zurückgewiesen.

Sonstige Einwendungen:
Auf die Ausführungen unter den Ziffer „Zu 5.01“ bis „Zu 5.024“ im allgemeinen Teil des Beschlusses wird ausdrücklich verwiesen. Hinsichtlich der weiteren im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und Forderungen sind Rechtsgrundlagen weder ersichtlich, noch durch die Einwender dargelegt. Aus diesem Grunde erfolgt keine weitere Begründung der Zurückweisung der erhobenen Einwendungen und Forderungen über die Ausführungen im allgemeinen Teil des Beschlusses hinaus. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das Begründungserfordernis des § 109 LVwG der Behörde keine bis ins Einzelne gehende Begründungspflicht auferlegt, sondern dass mit der Begründung (nur) die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Gründe mitzuteilen sind, die zu ihrer Entscheidung beigetragen haben.

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. 5 G zur Förderung des elektronischen Rechtsverkehrs mit den Gerichten vom 10. 10. 2013 (BGBl. I S. 3786), innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses Klage erhoben werden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss/die Plangenehmigung nicht individuell zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die Klage und der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ist beim Bundesverwaltungsgericht, Simonplatz 1, 04107 Leipzig 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 beigefügt 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).

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 17 e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung, da für die planfestgestellte Maßnahme nach dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Art. 7 Planfeststellungsverfahren-VereinheitlichungsG vom 31. 5. 2013 (BGBl. I S. 1388, geänd. durch Art. 1b G v. 24. 5. 2014, BGBl. I S. 538), der vordringliche Bedarf festgestellt ist.
Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 2 Nr. 3 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht gestellt und begründet werden (§ 17 e Abs. 2 S. 2 FStrG).

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Planfeststellungsbehörde -

404 - 553.32 – A 20 – 02/12

Kiel, den 30.12.2014

Bearbeiter: Domehl

gez. Domehl

Die Übereinstimmung dieser Beschlussausfertigung mit der Urschrift beglaubigt:

Kiel, den 06.01.2015

Rodenberger